



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Jaarrekening 2017

Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Leeswijzer	5
Deel 1 Jaarverslag	7
1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH	8
1.1 Strategie en resultaten	8
1.2 Investering in een sterke regio	10
1.3 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten	11
1.4 Samenwerking met partners	13
1.5 Het resultaat en de voorgestelde bestemming	13
2 Programmaverantwoording	15
2.1 Programma Verkeer	15
2.2 Programma Openbaar Vervoer	25
2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	29
3 Paragrafen	44
3.1 Organisatie en bedrijfsvoering	44
3.1.1 MRDH-Organisatie	45
3.1.2 Bedrijfsvoering	46
3.2 Financiering	53
3.3 Verbonden partijen	60
3.4 Weerstandsvermogen en risico's	62
3.5 Onderhoud kapitaalgoederen	67
3.6 Staat van reserves en fondsen	69
3.7 Inwonerbijdrage per gemeente	70

Deel 2 Jaarrekening	71
4 Balans 2017	72
5 Programmarekening	75
6 Toelichtingen	76
6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	76
6.2 Toelichting op de balans	78
6.3 Toelichting op de programmarekening	93
6.4 Verantwoording 2017 conform SiSa	102
6.5 WNT-gegevens	104
Deel 3 Overige gegevens	109
7 Besluit	111
8 Controleverklaring	112
Bijlagen	
1 Samenstelling bestuursorganen MRDH 2017 (per 31-12-2017)	99
2 Toelichting op gebruikte afkortingen	101
Colofon	122

Voorwoord

23 gemeenten werken samen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan een sterke economie en een goede bereikbaarheid. De jaarrekening 2017 geeft een overzicht van de financiële situatie van de MRDH-samenwerking. Cijfers en getallen die verbonden zijn met de ambities van de 23 samenwerkende gemeenten voor het MRDH-gebied. Door gericht en samenhangend te investeren in de bereikbaarheid en de economie kan de regio een stap vooruit doen. En dat is belangrijk willen we een goede toekomst voor de mensen die hier wonen en werken zeker stellen.

Met de Mainport, de Greenport, high tech en The Hague Security Delta heeft het MRDH-gebied clusters die zich nationaal en internationaal onderscheiden.

Investeren in de versterking van de economische structuur kan volgens de OESO leiden tot een structurele groei van 2 tot 4% op jaarbasis. Dit betekent meer werkgelegenheid voor alle lagen van de beroepsbevolking in de regio.

In deze jaarrekening laat de MRDH-samenwerking zien welke middelen werden ingezet om economische groei te bewerkstelligen, de bereikbaarheid te verbeteren, de overgang naar nieuwe vormen van energie voor te bereiden en stad en omgeving meer met elkaar te verbinden. De 23 gemeenten blijven zich hier sterk voor maken, samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Samen komen we verder.

Ahmed Aboutaleb,
Pauline Krikke,
Vorzitters Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Leeswijzer

Voor u ligt de jaarrekening 2017 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

Conform de voorschriften in het Besluit Begroting en Verantwoording¹⁾ (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.

Hoofdstuk 3 gaat o.a. in op de verplichte paragrafen.

Deel 2 de jaarrekening bestaat uit hoofdstuk 4 (balans 2017), hoofdstuk 5 (programmarekening) en hoofdstuk 6 (toelichtingen).

Deel 3 overige gegevens bevat het besluit tot vaststelling 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 Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een vrijwillige gemeenschappelijke regeling van, voor en door 23 gemeenten en heeft als verlengd lokaal bestuur de status van vervoerregio vanuit de Rijksoverheid gekregen. Daarmee heeft de MRDH wettelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer. Zo formuleert de MRDH ten behoeve van de versterking van het economisch vestigingsklimaat regionaal verkeer en vervoersbeleid en is de MRDH opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de regio Rotterdam Den Haag, waarvoor zij concessies verleent aan vervoerbedrijven. Daarnaast verstrekt de MRDH subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten en voor beheer, onderhoud en vervanging van OV-infrastructuur en bevorderen wij innovatieve mobiliteitsoplossingen. De MRDH ontvangt hiervoor rechtstreeks middelen van het Rijk. Daarnaast heeft de MRDH taken voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat in de regio Rotterdam Den Haag, op het gebied van onder andere werklocaties (bedrijventerreinen, detailhandel, kantoren), energietransitie, fieldlabs, arbeidsmarkt-onderwijs en economie van het landelijk gebied. De MRDH ontvangt hiervoor een bijdrage van de 23 gemeenten.

De Jaarrekening 2017 van de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een integrale jaarrekening met daarin zowel de programma's voor Verkeer en Openbaar Vervoer en het programma Economische Vestigingsklimaat van de MRDH-samenwerking.

Op 1 juli 2016 heeft het algemeen bestuur de Begroting 2017 inclusief het meerjarenbeeld 2018-2020 vastgesteld. Het algemeen bestuur heeft op 7 juli 2017 kennis genomen van de 1e Bestuursrapportage MRDH 2017 en heeft de daarin opgenomen 1e begrotingswijziging 2017 vastgesteld. In deze vergadering zijn ook de Jaarstukken MRDH 2016, voorzien van een goedkeurende controleverklaring omtrent getrouwheid en rechtmatigheid, vastgesteld.

De 2e begrotingswijziging 2017, opgenomen in de 2e Bestuursrapportage 2017, is vastgesteld door het algemeen bestuur op 21 december 2017.

1.1 Strategie en resultaten

Waar doen we het voor?

De 23 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag werken samen om de welvaart en het welzijn van hun inwoners te vergroten. De wereld is in sterke verandering: digitalisering, energietransitie en het sluiten van productie- en consumptiekringlopen, raken ons allemaal en hebben grote gevolgen voor het bedrijfsleven en de arbeidsmarkt in de regio. De schaal van de regio is van groot belang om de kansen die deze veranderingen de gemeenten bieden samen te kunnen pakken leidend tot nieuwe banen en nieuwe perspectieven voor onze inwoners. Wereldwijd worden stedelijke regio's, zoals de regio Rotterdam Den Haag, namelijk steeds belangrijker voor het toekomstperspectief van mensen. Daar wordt in toenemende mate de kracht van landen bepaald om internationaal te concurreren en daarmee te zorgen voor voldoende werk. Stedelijke regio's bestaan uit netwerken, omdat mensen niet gebonden zijn aan grenzen, maar over en weer verbinding zoeken en vinden. Dat betekent wat voor onze opgave. Aantrekkelijke stedelijke regio's, goed verbonden met de rest van de wereld en met een sterk vestigingsklimaat, trekken bedrijven en talent aan en houden dit vast. De regio Rotterdam Den Haag heeft alles in zich om zo'n regio te zijn, maar daarvoor moeten kansen benut worden. Dat kan alleen

door samenwerking. Hier werken de 23 gemeenten verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag dan ook hard aan, met het bedrijfsleven en de kennis- en onderwijsinstellingen als belangrijke partners. Doel is om een aantrekkelijke regio te zijn in het hier en nu, voor onze inwoners. En om in de toekomst ook een aantrekkelijke regio te blijven, voor de volgende generaties.

De potentie van de regio Rotterdam Den Haag is groot. De regio huisvest drie van de beste universiteiten van Europa. De regio heeft een diverse economische structuur waarin alle topsectoren vertegenwoordigd zijn. Natuur en stad zijn nabij en bieden alle kansen voor recreatie en ontspanning. Toch ligt er voor onze regio een grote uitdaging. De groei en welvaart in Nederland en onze regio blijven achter bij andere stedelijke regio's in Nederland en Europa, ondanks veel potentie op regioniveau. Bruto regionaal product en werkgelegenheid krompen tijdens de afgelopen recessie sterker dan elders. Crossovers tussen sectoren en innovatiekracht van bedrijfsleven en kennisinstellingen worden onvoldoende benut, de werkloosheid is bovengemiddeld, de samenhang tussen stedelijke gebieden is gebrekkig (onvoldoende agglomeratiekracht). Dit wordt onder meer onderbouwd door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO).

Hoe pakken we het aan?

Op basis van de analyse van de OESO is een regionale aanpak ontwikkeld langs vier samenhangende lijnen, gericht op investeren en werk, werk, werk. Dit is een regionale aanpak, waarbij alle partijen in de regio, vanuit hun eigen rol en mogelijkheden een bijdrage leveren. Dit komt terug in het Regionaal Investeringsprogramma en in de nieuwe Strategische Agenda voor de volgende bestuursperiode van de MRDH.

De beide agenda's van Verkeer en Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat vormden in 2017 de basis van de brede strategie van de metropoolregio²⁾. Die strategie bestaat uit vier belangrijke aandachtsgebieden, die overeenkomen met de vier lijnen uit het Regionaal Investeringsprogramma.

1. Vernieuwen van verbindingen

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doel op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Doel is dat de regionale economische toplocaties beter bereikbaar worden en inwoners vanuit huis meer banen kunnen bereiken. Daarnaast willen we minder verkeersslachtoffers en minder CO₂-emissies. Daarom zet de MRDH in op het vernieuwen van verbindingen. Uitstekende verbindingen in alle modaliteiten (weg, spoor, water, lucht) zowel in onze regio als met het (Europese) achterland zijn en blijven van onverminderd belang. Investerings in (light)rail en het goed benutten van bestaande infrastructuur onder andere door toepassing van innovatieve oplossingen hebben hierin een prominente plaats. Daarnaast tekent het belang van de ICT infrastructuur in al haar facetten zich steeds sterker af als randvoorwaarde voor het vestigingsklimaat.

2. Vernieuwen van de economie

In de toekomst bepaalt de 'next economy' de concurrentiekracht van Nederland, dit vraagt om het vernieuwen van de economie. Digitalisering en verduurzaming van energieopwekking en efficiënt gebruik van productiesystemen, vervoerketens en dienstverlening hebben een grote positieve impact op de economische bedrijvigheid. Het gaat om vernieuwing én om doorontwikkeling

2) In 2018 werken de 23 gemeenten aan een nieuwe Strategische Agenda voor de MRDH. Deze integrale agenda verbindt de inhoudelijke opgaven op gebied van bereikbaarheid en economische ontwikkeling in één strategisch handlingskader.



van het bestaande. Omdat deze regio de ontwikkeling naar een nieuwe economie onderkent en omarmt, ontstaat hier voortbouwend op de bestaande sterke pijlers zoals bijvoorbeeld de mainport, de greenport, het hightech cluster en de security delta, nieuwe economische bedrijvigheid en werkgelegenheid op alle beroepsniveaus. Deze nieuwe banen vragen meer talent met nieuwe skills. De MRDH zet zich in om deze economische vernieuwing samen met partners zoals onderwijs- en kennisinstellingen en InnovationQuarter richting te geven en te versnellen.

3. Vernieuwen van energie

De energietransitie wordt met de dag urgenter. Daarom werkt de regio aan het vernieuwen van energie. Energie die hier wordt opgewekt, opgeslagen, getransporteerd en gebruikt. De Rotterdamse haven speelt een sleutelrol in de energievoorziening van Noordwest-Europa als importhaven en productieplaats. De Greenport heeft fossielvrije tuinbouw als doelstelling. Samen met ruim een miljoen woningen die op termijn van aardgas af moeten is dit dé regio voor het in de praktijk brengen van de circulaire economie, hergebruik van grondstoffen en het duurzaam benutten van natuurlijke hulpbronnen. Stapsgewijs verduurzaamt de regio de energievoorziening (geothermie, zon, wind) en zet ze in op efficiënter energieverbruik in industrie, glastuinbouw, verkeer en vervoer en gebouwde omgeving.

4. Vernieuwen van stad en omgeving

Kwaliteit van leven in stedelijke regio's wordt steeds belangrijker. De trek naar de stad zet onverminderd door, de vraag naar woningen is immens. Tot 2040 komen er 240.000 nieuwe woningen bij waarover de komende periode besluiten genomen zullen moeten worden in relatie tot de investeringen in bereikbaarheid en de ruimte voor werkgelegenheid en groen. Dit biedt kansen én uitdagingen. Het gaat erom te komen tot een regio met goed bereikbare woon- en leefomgeving, topklasse werklocaties, nabij goed toegankelijk groen met ruimte voor sport, cultuur en vrije tijd. De regio versterkt het groen in en om de stad en ontwikkelen de binnensteden tot nog aantrekkelijker gebieden.

1.2 Investing in een sterke regio

In 2016 startten de 23 gemeenten in de MRDH samen met de provincie, de Economic Board Zuid-Holland (EBZ) en de regio's Drechtsteden en Holland-Rijnland 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.

Het Investeringsprogramma bestaat uit 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 tot een concreet resultaat leiden. De genoemde 150 projecten vallen allen onder de vier lijnen vernieuwen in (1) economie, (2) energie, (3) verbindingen en (4) stad en omgeving. De totale lijst aan projecten staat op de website investeringsprogramma.nl. Op 9 december 2016 stelde het algemeen bestuur (AB) een lijst met 24 focusprojecten vast. Het AB wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van deze focusprojecten.

1.3 Metropoolregio van, voor en door 23 gemeenten

De MRDH-samenwerking speelt binnen alle vier de genoemde lijnen een rol. Dit is niet vreemd, daar deze sterk met elkaar samenhangen. 'Je gaat erover of niet' is als adagium niet meer van deze tijd. Het gaat steeds meer om 'welke toegevoegde waarde kun je leveren'. Vanuit de eigen taken en bevoegdheden werkt de MRDH met al haar partners aan de gezamenlijke opgaven, de essentie van netwerkend werken. De rol die de MRDH speelt, verschilt dan ook per lijn: op het gebied van verbindingen is de MRDH veelal in de lead via de vaststelling van beleidskaders, daarop aansluitende subsidieregels en concessieverlening in het openbaar vervoer. De MRDH heeft hier wettelijk toegekende taken en een eigenstandige positie. Op het gebied van economie is de MRDH samen met partners bij gemeenten, kennisinstellingen, bedrijven en organisaties als InnovationQuarter de ontwikkelaar en initiator van economische vernieuwing. Ook biedt de MRDH een platform voor afstemming op gebied van werklocaties en andere vraagstukken rondom ruimtelijk-economische ontwikkeling. Op het gebied van energie en stad en omgeving zijn vaak andere partijen als eerste aan zet. De MRDH biedt hier haar kennis en expertise op gebied van verkeer en vervoer en economische ontwikkeling, en vervult op verzoek van gemeenten de rol van overleg- en afstemplatform.

De MRDH is verlengd lokaal bestuur. De gemeenten zitten in deze samenwerking gezamenlijk aan het stuur. De MRDH wordt bestuurd door het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur, waarin voornamelijk burgemeesters van de 23 gemeenten zitting hebben. Voorts zijn er twee bestuurscommissies voor verkeer en vervoer respectievelijk economisch vestigingsklimaat, waarin vakwethouders van de 23 gemeenten zitting hebben. Tot slot zijn er twee adviescommissies voor verkeer en vervoer respectievelijk economisch vestigingsklimaat en een rekeningcommissie waarin raadsleden van de 23 gemeenten zitting hebben. In hoofdstuk 7.4 is het volledige overzicht opgenomen met de leden van de bestuursorganen in 2017.

De MRDH-samenwerking wordt ondersteund door een compact regiobureau, dat nauw samenwerkt met de 23 gemeenten, waar de uitvoeringskracht ligt en het bestuurlijk en ambtelijk eigenaarschap is belegd. De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de metropoolregio in. Daarbij wordt intensief samengewerkt met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland en met de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de MRDH nauw samen met de Economic Board Zuid-Holland (EBZ), hét triple helix orgaan van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen en InnovationQuarter, de regionale ontwikkelingsmaatschappij.

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 2017: € 181.000 (2016: € 179.000). 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 Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) van de MRDH vermeld in hoofdstuk 7.6 WNT-gegevens.

Betrokkenheid gemeenteraden

De gemeenteraden hebben een koppositie binnen de MRDH-samenwerking. Gemeenteraadsleden zijn vertegenwoordigd in de twee adviescommissies en in de rekeningcommissie.

De gemeenteraden zijn tevens betrokken via de zienswijzeprocedures die gevolgd worden voor de onderwerpen die in de gemeenschappelijke regeling MRDH benoemd staan. Hiermee is de basis gelegd voor de inhoudelijke betrokkenheid van de gemeenteraden.

In 2017 zijn zienswijzeprocedures doorlopen voor de Begroting 2018, de Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen 2017, de Verordening bussenleningen 2017 en de Evaluatie gemeenschappelijke regeling MRDH.

Evaluatie 2017

In 2017 heeft de tussenevaluatie van de gemeenschappelijke regeling MRDH plaatsgevonden. Het onderzoeksteam onder leiding van professor Jouke de Vries heeft een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de vraag 'Welke ervaringen zijn er vanaf eind 2014 opgedaan met de MRDH en welke lessen kunnen daaruit worden getrokken? Kortweg: wat was de bedoeling van de samenwerking, hoe is het de afgelopen jaren verlopen en wat is er nodig voor de toekomst?'

Om deze vraag te kunnen beantwoorden heeft het onderzoeksteam groepsgesprekken gevoerd met de 23 gemeenten (te weten met raadsleden, leden van het college van B&W en ambtenaren) en de MRDH gremia. Ook is er input opgehaald bij externe stakeholders.

Dit heeft geresulteerd in een rapport met 14 aanbevelingen aan de MRDH-samenwerking. De aanbevelingen hebben betrekking op het 'verhaal' van de Metropoolregio, de governance, de ambtelijke ondersteuning en de informatievoorziening en communicatie.

Op 28 september heeft het algemeen bestuur MRDH de aanbevelingen uit het eindrapport voorgelegd aan de 23 gemeenten. De gemeenten zijn uitgenodigd om middels een zienswijze een reactie op de aanbevelingen te geven. Ook de bestuurscommissies Va en EV, alsmede de provincie Zuid Holland, hebben gesproken over het rapport en een reactie meegegeven aan het algemeen bestuur. In de vergadering van het algemeen bestuur van 21 december 2017 is middels de Nota van beantwoording gereageerd op de ontvangen zienswijzen. Daarnaast is er op basis van het evaluatierapport, de ingekomen zienswijzen en de bespreking in het algemeen bestuur een reactie op de aanbevelingen geformuleerd. Deze is vastgesteld in het algemeen bestuur van 21 december 2017. Een stuurgroep, onder leiding van burgemeesters Van Bijsterveldt en Lamers, is ingesteld om toe te zien op de uitwerking en implementatie van de aanbevelingen in 2018.

Organisatieontwikkeling

De MRDH-organisatie die de 23 gemeenten ondersteunt, 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 lichte interne organisatiewijziging plaatsgevonden. Ook is de MRDH-organisatie eind 2017 verhuisd naar een nieuw, eigenstandig onderkomen aan de Westersingel 12 te Rotterdam. Dit nieuwe onderkomen is toegankelijk voor alle medewerkers van de 23 gemeenten en staat open voor alle samenwerkingspartners van de MRDH. Het MRDH-pand beoogt een echt Huis van de Regio te zijn, waar alle netwerkpartners in gezamenlijkheid werken aan de opgaven van de regio.

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 Zuid-Holland en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De metropoolregio werkt vanaf de start nauw samen met de Economic Board Zuid-Holland (EBZ), 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. Dit heeft geresulteerd in concrete conceptafspraken over de invulling van de betekenisvolle rol van de provincie Zuid-Holland begin 2018, zoals bedoeld door de wetgever bij de afschaffing van de WGR+ eind 2014 en de oprichting van de MRDH in 2015. Voorzien is dat deze afspraken door het AB bekrachtigd worden op 1 juni 2018.

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 samenwerking van de 12 provincies en 2 metropoolregio's over openbaar vervoer), het Fietsberaad, de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, Stedenbaan, de Nationale Databank Openbaar Vervoer en aan activiteiten van het landelijk kenniscentrum CROW/KpVV.

De 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).

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.

1.5 Het resultaat en de voorgestelde bestemming

Het jaar 2017 wordt afgesloten met een voordelig resultaat vóór bestemming van € 4.835.556.

In de verslagperiode zijn twee begrotingswijzigingen voorgesteld, die op 7 juli respectievelijk 21 december 2017 door het algemeen bestuur zijn vastgesteld.

Bij de tweede begrotingswijziging is door het algemeen bestuur besloten om € 3.958.845 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Risicoreserve financiering en € 917.000 te onttrekken aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (Egalisatiereserve EV). Op basis van het werkelijk behaalde resultaat is een bedrag van € 3.602.440 toegevoegd aan de Risicoreserve financieringen en wordt aan het algemeen bestuur voorgesteld om een bedrag van € 750.317 toe te voegen aan de Egalisatiereserve EV ter dekking van deels in 2017 aangegane verplichtingen, voornamelijk aan gemeenten voor het uitvoeren van projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat, die gedurende meerdere jaren worden uitgevoerd.

Alsdan resteert een eveneens door het algemeen bestuur vast te stellen nog te bestemmen resultaat van € 482.799, bestaande uit € 386.239 programma Openbaar Vervoer en € 96.560 programma Economisch Vestigingsklimaat.

In de begrotingswijziging bij de eerste bestuursrapportage 2018 zal worden voorgesteld dit resultaat in 2018 toe te voegen aan een nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Het vormen van deze reserve is noodzakelijk om een aantal investeringen in onder andere ICT te kunnen realiseren.

Deze investeringen betreffen een aantal (uitgestelde) updates van onze ICT-omgeving, uitbreiden van functionaliteiten die samen hangen met het informatiebeleidsplan en de evaluatie van de MRDH. Tevens zullen er investeringen gedaan moeten worden ten behoeve van nieuwe functionaliteiten voor bijvoorbeeld het digitaliseren van een interne en externe workflow voor de stroom van de MRDH.

Investeren in de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie waarin wij de voortgang van projecten kunnen monitoren qua exploitatie en qua cashflow is door de uitspraak vanuit de commissie BBV inzake het bestedingsbegrip nog relevanter geworden.

De opbouw van de reserve vanuit het programma Openbaar Vervoer (Vervoersautoriteit) bedraagt 80% (€ 386.239) en de opbouw vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat bedraagt 20% (€ 96.560). Dit is conform de standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering vanaf het begrotingsjaar 2018: 20% Economisch Vestigingsklimaat/80% Vervoersautoriteit.

Hoofdstuk 2 Programmaverantwoording

2.1 Programma Verkeer

Wat wilden we bereiken?

Acties

De voortgang van de in de begroting 2017 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Beleid en programmering	
Voor de implementatie van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is het noodzakelijk om de top-eisen en de netwerkeisen te operationaliseren. Zo kunnen we opgaven en knelpunten precies vaststellen en komen tot (een systematiek) van prioriteitstelling. Daarbij gaat het er om juist die opgaven te bepalen die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht.	MRDH heeft een analyse laten uitvoeren over de effecten van voorgenomen programma's op de UAB-eisen voor kansen voor mensen en de bereikbaarheid van economische toplocaties. De resultaten daarvan komen begin 2018 beschikbaar.
Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen is van groot belang, niet alleen om te bepalen of we het goed doen, maar ook om vorm te geven aan adaptieve planning: inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in gedrag en techniek.	Door deze analyse periodiek te actualiseren, kunnen we de ontwikkeling volgen en inspelen op nieuwe kansen.
Gegeven de financiële slagkracht van de MRDH en de onderliggende gemeenten is het noodzakelijk om ook alternatieve financieringsvormen te onderzoeken. Daarbij speelt tevens een rol dat slimmer samenwerken noodzakelijk is om zaken voor elkaar te krijgen, zowel met het bedrijfsleven als met medeoverheden. Beide zaken pakken we in het kader van de regionale investeringsstrategie MRDH-breed aan.	Dit gebeurt in het kader van het Regionaal Investeringsprogramma. De vliegwheels 'Financiën' en 'Europa' zijn samengebracht in het op te richten 'Regionaal Investeringsplatform'. Hierin werken de provincie Zuid-Holland, MRDH, Rotterdam en Den Haag samen. Met de oprichting van een Regionaal Investeringsplatform wordt ingehaakt op de mogelijkheden voor samenwerking met Invest-NL, de Europese Commissie en de Europese investeringsbank (EIB) en private investeerders en/of financiers bij de bekostiging en financiering van de ambities van de Roadmap Next Economy (RNE). Het onderzoek naar alternatieve en nieuwe financieringsvormen is niet ver genoeg gevorderd voor het starten van een pilot in 2017.
Voor verschillende onderwerpen is het noodzakelijk om verkenningen of studies uit te voeren, voorbeelden zijn het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en vervolhverkenningen.	Het MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is afgerond.

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p>Verkeersmanagement en wegenstructuur</p> <p>De wegenstructuur in de metropoolregio moet het mogelijk maken dat zoveel mogelijk inwoners binnen 45 minuten de metropolitane economische centra betrouwbaar kunnen bereiken en dat voorzieningen en arbeidsplaatsen binnen bereik van de inwoners zijn. Daartoe worden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid eisen gesteld aan het autonetwerk. Qua maatregelen gaat het niet alleen om het oplossen van knelpunten via aanleg van infrastructuur maar in de eerste plaats om het beter benutten van de infrastructuur die er al ligt.</p>	<p>De effecten van voorgenomen programma's zijn doorgerekend, zodat het mogelijk wordt de projecten te prioriteren.</p>
<p>Fiets- en ketenmobiliteit</p> <p>De fiets wordt in hoog tempo belangrijker voor de bereikbaarheid binnen de metropoolregio. Het is niet voor niets dat de top-eisen voor bereikbaarheid in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid ook gelden voor de fiets. Zeker in het stedelijk gebied wint de fiets het vaak van de auto, mede vanwege de kwaliteit van de buitenruimte en de leefbaarheid. De fiets is daarnaast van grote betekenis voor de ontsluiting van de grote landelijke groengebieden in de regio. Daarvoor is in 2015 het concept van slow lanes omarmd (opgesteld door landschapsarchitect Adriaan Geuze/West8).</p> <p>Daarnaast is ook de ketenmobiliteit van steeds groter belang in de reis van deur tot deur. Daarbij gaat het om het optimaliseren van voorzieningen zoals P+R en fietsparkeren, maar ook over de kwaliteit en belevingswaarde van de OV-stations, die tot uiting komt in de waardering van de reiziger.</p>	<p>Voor de top-eisen is een analyse gemaakt van de bijdrage van het programma fiets aan de UAB-eisen. De resultaten worden begin 2018 verwacht.</p> <p>Er is op basis van bezetting en gebruik van de P+R terreinen visie opgesteld en zijn diverse uitwerkingsopgaven vastgesteld. Deze worden uitgevoerd en meegenomen in de beleidsuitwerking Ketenmobiliteit in 2018.</p>
<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Elke verkeersslachtoffer is er één teveel. 'Maak een punt van nul' is de paraplu waaronder het hele verkeersveiligheidsbeleid valt. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van haar eigen doelstellingen.</p>	<p>De paraplu is uitgewerkt tot een gezamenlijke communicatiestrategie waarmee de gemeenten extra aandacht voor hun acties en maatregelen kunnen genereren.</p>

Acties

De voortgang van de in de Begroting 2017 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Beleid en programmering		
Programmering IPVa en subsidieverstrekking.		In 2017 zijn 96 subsidieprojecten afgerond en financieel afgesloten. Het waren 43 projecten verkeersveiligheid, zowel verkeerseducatie als fysieke maatregelen in de infrastructuur. Bij 33 projecten ging het om fietsen & ketenmobiliteit (P+R, fietspaden en fietsparkeerplaatsen). De overige 20 projecten betroffen verkeersmanagement & wegenstructuur. Een deel van deze projecten zijn ook medegefinancierd uit het programma Beter Benutten.
Programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		In 2017 is het plan van aanpak opgesteld voor monitoring uitvoeringsagenda. Hierbij wordt gekeken wat de huidige stand van zaken is en wat de aanbevelingen zijn voor de komende jaren. In 2018 worden de resultaten gepresenteerd en parallel daaraan wordt het programmamanagement uitvoeringsagenda opgesteld.
Opstellen monitoringsrapport Bereikbaarheid.		Is doorgeschoven naar 2018 wegens personele capaciteit.
Participeren in MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.		Het MIRT-onderzoek is in de zomer van 2017 afgerond en dient als input voor de afspraken richting de Bestuurlijke Overleggen 2017 en verder.
Vervolgverkenningen MIRT-onderzoek.		Er worden naar verwachting wel afspraken gemaakt over vervolgverkenningen in het BO-MIRT. De verkenningen zelf zullen starten in 2018.
Vaststellen prioriteringsystematiek a.d.h.v. top- en netwerken.		Hiervoor is onderzoek uitgevoerd, de doorwerking in de prioritering zal in 2018 worden afgerond.
Verkennen beter functioneren mobiliteitsmarkt via prijsmechanismen.		Hier wordt mee gestart in 2017, maar het zal in 2018 worden afgerond.
Alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven.		Dit gebeurt in het kader van het Regionaal Investeringsprogramma. De vliegwielen 'Financiën' en 'Europa' zijn samengebracht in het op te richten 'Regionaal Investeringsplatform'. Hierin werken de provincie Zuid-Holland, MRDH, Rotterdam en Den Haag samen. Met de oprichting van een Regionaal Investeringsplatform wordt ingehaakt op de mogelijkheden voor samenwerking met Invest-NL, de Europese Commissie en de Europese investeringsbank (EIB) en private investeerders en/of financiers bij de bekostiging en financiering van de ambities van de Roadmap Next Economy (RNE).
Tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren.		Het onderzoek naar alternatieve en nieuwe financieringsvormen is niet ver genoeg gevorderd voor het starten van een pilot in 2017.

 Project loopt volgens begroting.

 Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning.		Diverse samenwerkingsverbanden zijn verkend, sommigen zijn uitgewerkt tot concrete voorstellen. Zo is voor 2018 een proef met truck platooning voorbereid.
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten.		In het kader van AVL M zijn zes proeflocaties voor nieuwe vervoerdiensten verkend.
Structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en -deling.		MRDH participeert in diverse innovatieve samenwerkingsverbanden, naast FMM ook in SURF-Stad.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

Wegennetwerk

Opstarten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).		Op basis van de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de uitkomsten van het onderzoek m.b.t. de uitwerking van de UAB-eisen én het onderzoek m.b.t. onze wegennetwerkeisen (beide nog niet afgerond) zal in het voorjaar van 2018 worden bepaald welke verkenningen opgestart moeten worden.
Regionale inbreng leveren bij uitvoering van de planstudie A20 Oost, N14 en A4 Passage door het Rijk.		Reactie gegeven bij (concept) NRD MIRT verkenning A20 Nieuwerkerk/Gouda. Verkeerskundige kennis ingebracht bij Rijkstudies A4 Passage en N14.
Subsidie verstrekken voor de inpassing van de Blankenburgverbinding zoals afgesproken in het Kwaliteitsprogramma.		Volgens de gemaakte afspraken zou de subsidie pas na 2018 verstrekt kunnen worden (na het onherroepelijk worden van het trajectbesluit). Op verzoek stelt het Rijk haar bijdrage in de kosten t/m 2018 eerder beschikbaar. Deze beschikkingen worden in januari 2018 verstrekt.
Subsidie verstrekken voor de inpassing van de A16 Rotterdam conform de Afsprakenkaart.		Subsidie is eind derde kwartaal 2017 verstrekt aan de gemeente Rotterdam.
In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk uitvoeren van de planstudie voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers.		Het plan van aanpak voor de planstudie Erasmusweg/Lozerlaan wordt voorbereid door gemeente Den Haag. Voor de Prinses Beatrixlaan wordt een MGA-proces doorlopen (verkenning/pre-planstudie). Dit heeft geresulteerd in procesafspraken met desbetreffende gemeenten. Besluit over Pr. Beatrixlaan en vervolg planstudie gepland eind 2018. De planuitwerkingsfase van de A4 Passage (A4-N14 Haaglanden) is Q3 gestart.
Afronden MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag gericht op afspraken in BO-MIRT najaar 2017.		Het MIRT-onderzoek is in de zomer van 2017 afgerond en dient als input voor de afspraken richting de Bestuurlijke Overleggen 2017 en verder.
Afronden van de netwerkversterkende maatregelen, waaronder aansluiting Vijfsluizen, zoals opgenomen binnen Beter Benutten Rotterdam.		Maatregelen zijn afgerond, inclusief Vijfsluizen.
Vaststellen van het geactualiseerde regionale verkeersmodel.		Regionale verkeersmodel is op 20 december 2017 vastgesteld in bestuurscommissie Va.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Mobiliteitsmanagement		
Participeren in en cofinancieren van De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden t.b.v. de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio.		De ondersteuning van mobiliteitsmanagement is in 2017 voortgezet.
In samenwerking met gemeenten en betrokken partijen afronden van de mobiliteitsmanagementwerkzaamheden binnen Beter Benutten vervolg en besluitvorming over overdracht en vervolg (o.a. mobiliteits- en logistiek makelaar, Marktplaats voor Mobiliteit, werkgeversaanpak).		In BO MIRT 2017 zijn afspraken gemaakt over de start van een korte termijn aanpak (KTA) en de eerste maatregelen voor 2018. In het BO MIRT 2018 vindt verdere besluitvorming plaats over de kaders van het KTA-programma voor 2019 t/m 2021.
Inzetten van regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de metropoolregio bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.		Er zijn in 2017 nog geen proefprojecten gerealiseerd.
Verkeersmanagement		
Participeren in en cofinancieren van BEREIK! t.b.v. de uitvoering en het waar nodig kortcyclisch bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties, bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten.		Participatie in BEREIK! is in 2017 voortgezet.
Intelligente Transport Systemen (ITS)		
Starten vijfjarige exploitatie van de afgesproken use cases uit de ITS aanpak voor Beter Benutten vervolg.		Knelpunt: verstoringsdata onderliggend wegennet moet worden aanbesteed. Deze is momenteel niet aanwezig. Door vertraging in certificering van de aanpassing van verkeerslichten is aanpassing van alle 1268 installaties in 2017 niet meer haalbaar.
Bijdragen aan visievorming over zelfrijdend vervoer en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of platooning van vrachtwagens).		De mogelijkheden van experimenten is in zes proeflocaties verkend.
Goederenvervoer en stedelijke distributie		
Overdragen van de aanpak inzake 'Vrachtwagen parkeren' aan de regiogemeenten en betrokken wegbeheerders.		Er is een folder uitgebracht en is een doelgroeponderzoek gedaan. In 2017 zijn er vervolgspraken voor 'Vrachtwagenparkeren'. De acties zijn belegd bij de gemeenten, wegbeheerders en brancheorganisaties. MRDH behoudt een faciliterende rol. In 2018 vindt vervolgoverleg plaats.
Gebruik maken van de expertise binnen bestaande initiatieven in de regio, o.a. Logistieke ontkoppelpunten (LOP), en deze opschalen en verbinden.		Dit is een continu proces en wordt in 2018 voortgezet, resulterend in een regio brede aanpak goederenvervoer.
Programma Beter Benutten (1 en vervolg) regio Haaglanden		
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven afronden van de resterende maatregelen uit het programma Beter Benutten 1 (o.a. verbreding Centrale As Westland-N213, uitbreiding fietsparkeren, knooppunt Bleizo).		Conform nadere afspraken met I&W open aantal maatregelen incl. bijbehorende cofinanciering uit tot volgende jaren.

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Het coördineren van de uitvoering van het programma Beter Benutten vervolg regio Haaglanden met de betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland, ministerie I&W/ Rijkswaterstaat en VNO-NCW West. De infrastructuurprojecten worden uitgevoerd door de betreffende overheidspartijen. De vraagsturingsprojecten en projecten in het kader van Logistieke Efficiency worden uitgevoerd onder de vlag van Bereikbaar Haaglanden. De maatregelen staan weergegeven onder de eerder genoemde werkvelden.</p>		<p>Zie de betreffende werkvelden.</p>
<p>Programma Beter Benutten (1 en vervolg) regio Rotterdam</p>		
<p>Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven financieel afronden van de resterende maatregelen uit het programma Beter Benutten 1.</p>		<p>Conform nadere afspraken met het Ministerie van I&W loopt aantal maatregelen incl. bijbehorende cofinanciering uit tot volgende jaren.</p>
<p>Het (laten) uitvoeren van het programma Beter Benutten vervolg regio Rotterdam door De Verkeersonderneming in samenwerking met betrokken gemeenten, de MRDH, Havenbedrijf Rotterdam, ministerie I&W/Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland. De maatregelen staan weergegeven onder de eerder genoemde werkvelden.</p>		<p>Zie de betreffende werkvelden.</p>
<p>Fiets- en ketenmobiliteit, de duurzame regio</p>		
<p>Fiets</p>		
<p>We voeren samen met gemeenten en andere beheerders tenminste 3 trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes, waaronder tenminste één slow lane.</p>		<p>Het vaststellen van het metropolaan fietsnetwerk kost meer tijd dan gedacht, waardoor de trajectstudies doorschuiven naar 2018.</p>
<p>We maken afspraken over de wijze waarop de MRDH-organisatie ondersteuning biedt aan de gemeenten bij de uitoefening van hun taak ten aanzien van fietsparkeren in de centra.</p>		<p>Prioriteit heeft gelegen bij de uitvoering van het landelijke convenant over fietsparkeren bij NS-stations en de inventarisatie van fietsparkeren bij regionaal OV.</p>
<p>De kwaliteitsambities voor het bestaande netwerk worden vastgelegd.</p>		<p>Dit loopt vertraging op wegens prioriteit voor de metropolitane fietsroutes.</p>
<p>De snelfietsroutes uit het programma Beter Benutten (vervolg) worden uitgevoerd.</p>		<p>De meeste lopen op schema, een paar routes hebben uitstel en een enkel element komt te vervallen.</p>
<p>Ketenmobiliteit</p>		
<p>We blijven met de gemeenten continu werken aan voldoende, veilige fietsparkeerplekken bij het OV.</p>		<p>Er is regio breed een telling gedaan naar de bezetting van fietsparkeerplaatsen bij belangrijke ov-haltes. Gemeenten kunnen op basis van de uitkomsten uitbreiding van de capaciteit voorbereiden.</p>
<p>Op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak. Inclusief toeleidende fietsroutes.</p>		<p>De kwaliteitsaanpak stedenbaan haltes is nog niet genoeg uitgewerkt om in 2017 pilots gereed te hebben. Vanuit het voormalige programma Stedenbaan zijn nog middelen beschikbaar voor het organiseren van alliantiegesprekken bij de stations Schiedam en Zoetermeer. Het voortouw hiervoor ligt bij de gemeenten.</p>

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Duurzame mobiliteit</p> <p>In 2017 worden de ambities op het vlak van duurzame mobiliteit uitgewerkt in concrete en SMART geformuleerde doelstellingen en maatregelen. De MRDH vertaalt de duurzaamheidsambities tevens in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel. Verder faciliteert de MRDH initiatieven voor een schoner wagenpark door afstemming en kennisdeling.</p>		<p>De top-eis van 30% CO2-reductie is uitgewerkt in concrete maatregelen en doelen. In 2018 aan de slag met de uitwerking, afspraken en uitvoering ervan. De gemeenten zijn het bevoegd gezag voor de meeste maatregelen.</p>
<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Stimuleren van kwaliteitsverbetering van de landelijke ongevallenregistratie</p>		
<p>Door samenwerking met het Verbond van Verzekeraars met betrekking tot hun monitor, krijgen we meer inzicht in oorzaken van schadegevallen.</p>		<p>De samenwerking is niet tot stand gekomen omdat het Verbond per jaar een ander thema voor zijn monitor bepaalt. (Activiteit wordt niet meer gerealiseerd).</p>
<p>Door ervaring op te doen met het gebruik van de mobiele schade app (STAR) en door de inzet van middelen en mensen.</p>		<p>Het Verbond van Verzekeraars promoot het gebruik van een schade melden-app. Samen met het initiatief Smart Traffic Accident Report is er meer ongevalldata beschikbaar voor betrouwbare ongevalanalyses.</p>
<p>Stimuleren en ontwikkelen van verkeersveiligheidsbeleid vanuit een risico-gestuurde benadering, uitgaande van duurzaam veilig</p>		
<p>In 2016 is de pilot Safe Cycling Network (SCN) op een klein deel van het regionale fietsnetwerk uitgevoerd. Afhankelijk van de ervaringen en uitkomsten van deze pilot ondernemen we vervolgstappen, bijvoorbeeld het op basis van de risico-gestuurde benadering inventariseren van een deel van het fietsnetwerk binnen iedere gemeentegrens. De preventieve indicatoren kunnen voor gemeenten een maat zijn voor de verkeersveiligheidswaarde van hun netwerk.</p>		<p>De pilot SCN is opgenomen in de ontwikkeling van CycleRAP. CycleRAP wordt een instrument voor fietsinfrastructuur dat op veiligheid kan scoren. De ontwikkeling kost, volgens de betrokken uitvoerende partijen, waaronder ANWB, meer tijd dan gedacht. De oplevering zal doorschuiven naar 2018.</p>
<p>Regierol nemen voor gedragsbeïnvloeding van specifieke doelgroepen met een verhoogd risico (fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar) en ouderen)</p>		
<p>Nemen van gedragsbeïnvloedende maatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs uniformeren. Dit resulteert in het aanbesteden van delen of het geheel hiervan. Doel is in 2018 te starten met een uniforme regiobrede aanpak. Inzet extra middelen (€ 50.000) t.b.v. aanbesteding en mensen.</p>		<p>De aanbesteding van het project Verkeersleerkracht, onderdeel van het programma School op SEEF is opgestart en wordt in 2018 afgerond.</p>
<p>Minimaal gelijk houden van het aantal deelnemende scholen/ leerlingen aan verkeerseducatie aan het aantal in 2016 en dit aantal zo mogelijk verhogen met 5%.</p>		<p>Er is niet extra ingezet om gemeenten/scholen te stimuleren om aan verkeerseducatie te doen. De prioriteit heeft gelegen bij het project Verkeersleerkracht.</p>

 Project loopt volgens begroting.

 Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Opdrachtgeverschap Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV-ZH) in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie</p> <p>Gemeenten stimuleren deel te nemen aan landelijke campagnes. De gemeenten krijgen een aanbod zich aan te sluiten bij Zuid-Holland brede campagnes. De samenwerking richt zich op het faciliteren.</p>		<p>In september was de 1e themawEEK van de campagne "Maak een punt van nul". Gemeenten koppelen vanaf deze week hun activiteiten aan de campagne, via de communicatiemiddelen die beschikbaar zijn via ROV-ZH.</p>
<p>Aansluiten bij andere maatschappelijke thema's en mobiliteitsinnovaties die kansen bieden om de verkeersveiligheid te verbeteren</p> <p>Vergroten van verkeersveiligheid is geen losstaande taak, maar een onderdeel van de maatschappelijke thema's en mobiliteitsinnovaties (maatschappelijk verantwoord ondernemen, gezondheid etc.). In drie bedrijven verkeersveiligheidsacties initiëren die aanhaken bij thema's die al leven in dat bedrijf.</p>		<p>Pilot met HTM voor rijtaakondersteuning in de bus heeft geen Europese subsidie gekregen en komt mogelijk in 2018 tot stand met aanschaf van elektrische bus door HTM. Mogelijk in 2018 met NWO-subsidie innovatieonderzoek van veiligheid scootmobiel.</p>
<p>Handhaving hoger op de bestuurlijke agenda krijgen</p> <p>Aanhaken van de contacten op gemeentelijke niveau om de handhavingsacties van de politie meer af te stemmen en waar mogelijk te intensiveren.</p>		<p>De regionale stuurploeg handhaving, PZH, OM, politie en MRDH is van start gegaan en kan vanuit de regionale plannen en contacten, input geven voor de contacten op gemeentelijk niveau.</p>

 Project loopt volgens begroting.

 Project loopt niet volgens begroting.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Verkeer

bedragen in euro's

	Realisatie 2017	Vershil gewijzigde begroting en realisatie 2017	Gewijzigde begroting 2017	Primaire begroting 2017	Vershil realisatie 2017 en realisatie 2016	Realisatie 2016
Lasten						
Programmakosten regio Haaglanden						
Projectkosten						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	122.099.250	91.482.650	30.616.600	26.634.900	13.680.448	108.418.802
Fiets- en ketenmobiliteit	11.486.229	-1.932.371	13.418.600	2.347.700	-637.862	12.124.091
Verkeersveiligheid	9.470.141	2.287.841	7.182.300	545.600	733.722	8.736.418
Subtotaal regio Haaglanden	143.055.619	91.838.119	51.217.500	29.528.200	13.776.308	129.279.311
Programmakosten regio Rotterdam						
Projectkosten						
Verkeersmanagement en wegenstructuur	21.800.666	-65.856.634	87.657.300	107.013.200	6.779.492	15.021.174
Fiets- en ketenmobiliteit	9.459.377	1.809.277	7.650.100	6.210.500	3.289.515	6.169.862
Verkeersveiligheid	1.580.650	-2.976.350	4.557.000	4.611.400	-51.909	1.632.559
Subtotaal regio Rotterdam	32.840.693	-67.023.707	99.864.400	117.835.100	10.017.098	22.823.595
Programmakosten MRDH						
Beleid en programmering	4.119.611	-490.389	4.610.000	5.000.000	1.245.637	2.873.975
Apparaatslasten	4.194.739	-594.361	4.789.100	4.789.100	-293.191	4.487.930
Subtotaal MRDH	8.314.350	-1.084.750	9.399.100	9.789.100	952.445	7.361.905
Totaal lasten	184.210.663	23.729.663	160.481.000	157.152.400	24.745.851	159.464.811
Baten						
Onttrekking mobiliteitsfonds regio Haaglanden	8.374.343	-47.542.707	55.917.050	34.422.750	-65.462.336	73.836.679
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	36.716.259	-67.847.691	104.563.950	122.729.650	11.148.286	25.567.973
Onttrekking regiofonds BOR regio Haaglanden	0	0	0	0	-58.597.260	58.597.260
Rente regio Haaglanden	0	0	0	0	0	0
Rente regio Rotterdam	0	0	0	0	-701.350	701.350
Overige inkomsten regio Hgl.	138.838.452	138.838.452	0	0	138.460.910	377.542
Overige inkomsten regio R'dam	281.609	281.609	0	0	-102.399	384.008
Totaal baten	184.210.663	23.729.663	160.481.000	157.152.400	24.745.851	159.464.811
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Lasten regio Haaglanden

Het verschil tussen begroting en realisatie ad. € 91,8 miljoen is grotendeels toe te schrijven aan het feit, dat in de begroting is uitgegaan van uitgaven op basis van subsidiebetalingen. In de jaarrekening zijn de kosten echter conform de geldende verslaggevingsregels verantwoord op basis van de daadwerkelijke projectvoortgang. Een specificatie van de daardoor ontstane verschillen per project is opgenomen in hoofdstuk 6.3 (toelichting op de programmarekening).

Lasten regio Rotterdam

In de begroting is de in 2017 betaalde initiële bijdrage ad. € 65 miljoen voor de nog aan te leggen nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 integraal als last opgenomen. Op grond van de verslaggevingsregels moet deze uitgave echter analoog aan de daadwerkelijke projectvoortgang als last worden verantwoord. De aanleg van deze weg is voorzien in de periode 2019-2024. De overige verschillen worden gespecificeerd per project toegelicht in hoofdstuk 6.3 (toelichting op de programmarekening).

Apparaatslasten

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

De realisatieverschillen ten opzichte van 2016 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 nogal per jaar.

De hierna genoemde bijdragen zijn in de Begroting 2017 niet separaat verantwoord (gesaldeerd met de lasten). Vanaf de Begroting 2018 worden deze bijdragen wel separaat begroot.

Bijdragen regio Haaglanden

De opbrengsten betreft met name de investeringsbijdragen voor het project Rotterdamsebaan (€ 137,8 miljoen), een van de provincie Zuid-Holland ontvangen bijdrage voor fietsprojecten (€ 0,7 miljoen) en ontvangen bijdragen voor het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (€ 0,3 miljoen).

Bijdragen regio Rotterdam

Betreft vooral de ontvangen bijdragen voor het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag (€ 0,3 miljoen).

2.2 Programma Openbaar Vervoer

Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Algemeen	
Verhoging van het aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken.	Projectbesluiten genomen over het versterken van onze OV-backbone: frequentieverhoging E-Lijn, capaciteit samenloopdeel RandstadRail, opwaarderen tramlijn 1.
Vergroten van de gebruikerswaardering van stedenbaanknopen.	Bij een aantal knopen zijn projecten die de reizigerskwaliteit gaan verbeteren in uitvoering gebracht: Blaak, Rotterdam Alexander, Delft-zuid.
Reductie schadelijke stoffen in/via het openbaar vervoer.	Bestuursvereenkomst met vervoerders vermindering schadelijke stoffen ("transitiepad zero-emissie"): HTM volledig zero-emissie per 2025; RET volledig zero-emissie per 2030.
Beheersen en waar mogelijk reduceren van de beheer- en exploitatiekosten van het openbaar vervoer.	Onderzoek systeemknoppen OV is opgestart, met mede als inzet om maatregelen in beeld te brengen ter reductie OV-kosten om nieuwe investeringen mogelijk te maken. Indicatief € 25-50 miljoen per jaar aan mogelijke ombuigingen in beeld gebracht.

Wat is er voor gedaan?

Acties

De voortgang van de in de begroting 2017 geformuleerde concrete acties is samengevat in onderstaande tabel.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Exploitatie/Beheer en onderhoud infra		
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		Met ministerie IenW en de VRA is een audit naar de kosten beheer en onderhoud uitgevoerd. Alsmede een vervolgonderzoek opgestart met deze partners (gevoeligheidsanalyse).
Concessies actief en kritisch beheren, waarbij het belang van de reiziger voorop staat.		Eerste jaar railconcessies blijven binnen financiële kaders, net als de gunningsbesluiten van de bus concessies.
Introduceren van een MRDH-breed marketingplatform.		Het MRDH brede marketingplatform is gerealiseerd en operationeel.
Beleid en programmering openbaar vervoer		
Verder inzetten op het vormen van een eenduidig OV-systeem voor de reiziger binnen de metropoolregio.		Stapsgewijze vereenvoudiging van het productenpalet van de diverse vervoerders.
Programma van gemeentelijk doelgroepenvervoer en ontsluitende OV-diensten integreren.		Op Voorne-Putten Rozenburg is samenwerking opgezet voor integratie doelgroepen vervoer en OV dienstverlening. Concretisering en mogelijk aanbesteding in 2018, afhankelijk van aanbod bus concessie Voorne-Putten Rozenburg.

 Project loopt volgens begroting.

 Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Vorbereiden verlenen busconcessies, waarbij bovenstaande onderwerpen worden geïntegreerd.		Verschillende concessieverleningen zijn in voorbereiding, gericht op definitieve verlening 2018. Concessie Voorne Putten Rozenburg is verleend en gestart is met implementatiefase.
Voortzetten programma Stedenbaan.		Beëindigd. Gedachtegoed ervan is voortgezet in de landsdelige spoortafel en in de programmatische MIRT-aanpak met het ministerie van IenW.
Uitvoeren visie personenvervoer over water.		In samenhang met de provincie Zuid-Holland is gestart met uitwerking van integraal uitvoeringsprogramma.
Invulling geven aan oplossingen in de first-last mile.		Verschillende initiatieven in voorbereiding of uitvoering voor oplossing first-last mile, waaronder pilot RTHA en Rivium Capelle aan den IJssel.
Netwerk OV		
Ombouwen Hoekse Lijn en starten metrodienst.		Datum oplevering is verschoven naar Q4 2018, extra kosten voor MDRH betreffen € 27,5 miljoen (betreft echter nauwelijks boekjaar 2017).
Starten aanleg vervoersknoop Bleizo.		In uitvoering.
Starten bouw 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid.		In uitvoering. NB: geen rol MRDH.
Realiseren vervanging St. Sebastiaanbrug Delft met daarbij afronden aanleg tramlijn station Delft - TU Wijk (tram 19).		In uitvoering.
Afronden opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof - Den Haag Centrum).		Projectbesluit genomen, in uitvoering per 2018 van belangrijkste onderdelen.
Starten uitwerkingsfase HOV-baan Bleizo.		In uitvoering.
In 2017 worden activiteiten en voorbereidingen getroffen om het OV-netwerk aan te laten sluiten op de ambities van de MRDH in de toekomst.		MIRT najaar 2017 leidt tot oprichting van een werkplaats OV Zuidelijke randstad. Opgestart 3 OV-plannen 2040 in Den Haag, tussengebied en Rotterdam.
Planstudies		
Starten uitwerkingsfase hergebruiken sporen voormalige Hoekse Lijn voor aansluiting op sporen naar Delft, inclusief IC-haltering Schiedam.		Gereed, in uitwerkingsfase.
Verhoging frequentie metrolijn E.		Projectbesluit genomen, 2018 in uitwerkingsfase.
Maatregelen voorstellen ter verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein.		Pilot loopt.
Capaciteit en robuustheid samenloopdeel Den Haag-Leidschenveen.		Projectbesluit genomen, in uitwerkingsfase.
Starten uitwerkingsfase verbetering internationale connectiviteit metropoolregio (verbinding met Duitsland en tussen Den Haag en België/Frankrijk).		Wordt opgepakt door de gemeente Den Haag.
Verkenningen		
Nieuwe tram 2024 Den Haag e.o.		Verkenning gereed. In 2018 start scenariostudie en start planstudie remise-vraagstuk.
Afronden verkenning verbetering Den Haag - Leiden - Schiphol - Amsterdam (internationale connectiviteit).		Onderdeel van landelijk toekomstbeeld OV, trekker is ministerie van IenW.
Afronden visie op HOV Den Haag - Westland - Hoekse Lijn.		Gereed, trekker Westland.

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Openbaar vervoer

bedragen in euro's

	Realisatie 2017	Vershil	Gewijzigde begroting 2017	Primaire begroting 2017	Vershil	Realisatie 2016
		gewijzigde begroting en realisatie 2017			realisatie 2017 en realisatie 2016	
Lasten						
Programmakosten regio Haaglanden						
Exploitatie	112.681.909	4.786.386	107.895.523	99.883.900	1.226.459	111.455.450
Beheer en onderhoud infra	42.692.827	-9.942.173	52.635.000	51.300.000	-7.116.987	49.809.814
Netwerk	113.607.057	24.829.447	88.777.610	33.723.200	65.610.877	47.996.180
Subtotaal regio Haaglanden	268.981.794	19.673.661	249.308.133	184.907.100	59.720.350	209.261.444
Programmakosten regio Rotterdam						
Exploitatie	119.342.015	-2.474.985	121.817.000	114.035.700	10.792.040	108.549.975
Beheer en onderhoud infra	125.649.629	-5.918.448	131.568.077	126.825.900	46.768.469	78.881.160
Netwerk	187.688.342	-9.406.566	197.094.908	165.850.600	123.318.209	64.370.133
Subtotaal regio Rotterdam	432.679.986	-17.799.999	450.479.985	406.712.200	180.878.717	251.801.269
Programmakosten MRDH						
Beleid en programmering OV	3.921.159	-769.841	4.691.000	3.100.000	-545.513	4.466.672
Apparaatslasten	4.265.824	-232.676	4.498.500	4.498.500	80.704	4.185.120
Financiering OV-bedrijven	11.037.960	2.982.610	8.055.350		11.037.960	0
Subtotaal MRDH	19.224.942	1.980.092	17.244.850	7.598.500	10.573.151	8.651.792
Totaal lasten	720.886.722	3.853.754	717.032.968	599.217.800	251.172.217	469.714.505
Baten						
Onttrekking mobiliteitsfonds regio Haaglanden	264.319.374	10.416.491	253.902.883	188.706.350	66.656.421	197.662.953
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	417.515.935	-37.558.800	455.074.735	410.511.450	162.186.187	255.329.748
Risico-opslag financiering OV-bedrijven	3.602.440	-356.405	3.958.845		3.602.440	0
Rente OV-bedrijven	11.037.960	2.982.610	8.055.350		11.028.041	9.919
Rente overige activiteiten	386.239	386.239	0	0	386.239	0
Overige inkomsten regio Haaglanden	8.755.911	8.755.911	0	0	-7.168.476	15.924.387
Overige inkomsten regio Rotterdam	19.257.542	19.257.542	0	0	18.460.126	797.417
Totaal baten	724.875.401	3.883.588	720.991.813	599.217.800	255.150.977	469.724.423
Resultaat voor reservemutaties	3.988.679	29.834	3.958.845	0	3.978.760	9.919
Toevoeging aan Risicoreserve financieringen						
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	3.602.440	-356.405	3.958.845		3.592.521	9.919
Nog te bestemmen resultaat	386.239	386.239	0	0	386.239	0

Lasten regio Haaglanden

De overbesteding op Exploitatie is vooral een gevolg van het feit, dat in de begroting de opbrengsten van de abri-concessie, de gemeentelijke bijdragen voor Regiotaxi, investerings-bijdragen en verhuur-opbrengsten aardgasbussen tot een totaalbedrag van € 8,8 miljoen niet separaat als inkomsten zijn verantwoord, maar zijn gesaldeerd met de kosten. In de jaarrekening is dat wel gebeurd (zie ook de toelichting op de bijdragen hierna).

De kosten van beheer en onderhoud zijn lager vanwege afrekeningen van de subsidies HTM over de jaren 2014 en 2015.

De investeringen in het netwerk zijn hoger als gevolg van hogere kosten van het project Netwerk RandstadRail dan begroot. In de begroting is namelijk uitgegaan van uitgaven op basis van subsidiebetalingen. In de jaarrekening moeten de kosten echter worden verantwoord op basis van de daadwerkelijke projectvoortgang. Op basis daarvan zijn de te verantwoorden kosten € 34,2 miljoen hoger. Het totaal beschikbare bedrag voor netwerk RandstadRail wijzigt hierdoor niet. Daarnaast is sprake van een onderschrijding op het budget voor het project Bleizo van circa € 10 miljoen. Ook hier betreft het alleen een verschuiving in het bestedingsritme. Het totaal hiervoor beschikbare budget wijzigt dus niet.

De exploitatieverschillen ten opzichte van 2016 zijn een gevolg van de toegepaste indexering. Voor het beheer en onderhoud heeft in 2017 de afrekening over oudere jaren plaatsgevonden waarvoor HTM lagere verantwoordingen heeft ingediend.

Lasten regio Rotterdam

De onderbesteding op Beheer en onderhoud is met name veroorzaakt doordat de kosten voor vervangingsonderhoud over oudere jaren is afgerekend met RET. Hieruit bleek dat RET een hogere subsidie had verkregen dan is verantwoord.

Bij Netwerk is met name bij Tunnelveiligheid (€ 2 miljoen) en de systeemsprong (€ 8 miljoen) vertragingen in de uitvoering opgelopen.

De hiervoor genoemde onderbestedingen zijn niet te beschouwen als meevallers. De geraamde bestedingen hebben eerder plaatsgevonden vervangingsonderhoud dan wel netwerkinvesteringen zullen na 2017 worden uitgevoerd.

Apparaatslasten

De hier verantwoorde onderbesteding wordt in de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering nader toegelicht. De hierna genoemde bijdragen zijn in de Begroting 2017 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 reclameopbrengsten abri's (€ 5,3 miljoen), gemeentelijke bijdragen Regiotaxi (€ 1,7 miljoen), verhuuractiviteiten aardgasbussen (€ 0,9 miljoen) en investeringsbijdragen St. Sebastiaansbrug (€ 0,8 miljoen).

Bijdragen regio Rotterdam

Betreft vooral de ontvangen rijksbijdrage voor de verwerving van de gronden ten behoeve van de Hoekse Lijn, de in rekening gebrachte malus en boetes aan de regionale vervoerder RET (€ 0,6 miljoen) en subsidies en bijdragen aan het EU-project CIPTec (€ 0,2 miljoen).

Resultaatbestemming

Het resultaat vóór bestemming bedraagt € 3.988.679. Dit betreft de aan het verslagjaar toe te rekenen risico-opslag wegens de aan de HTM en RET verstrekte geldleningen (€ 3.920.563: zie ook de paragraaf Financiering) en de rente over de door de MRDH voorgefinancierde investeringen inzake de abri-concessie ad. € 386.239. Daarop is het negatieve beleggingsresultaat over 2017 ad. € 318.123 van de beleggingen (zie hoofdstuk 6.2 onder Financiële vaste activa) in mindering gebracht. Conform de in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's daarvoor opgenomen beleidslijn en het dienovereenkomstige besluit van het algemeen bestuur bij de tweede begrotingswijziging 2017 is het saldo van de hiervoor genoemde risico-opslag en het beleggingsresultaat toegevoegd aan de risicoreserve financieringen.

De rente inzake de abri-concessie ad. € 386.139 wordt in deze jaarrekening - evenals een conform de standaardverdeling vanaf 2018 van de kosten van bedrijfsvoering overeenkomstig deel in het programma Economisch Vestigingsklimaat - als 'nog te bestemmen resultaat' verantwoord. In de begrotingswijziging bij de eerste bestuursrapportage 2018 zal worden voorgesteld dit resultaat in 2018 toe te voegen aan een nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Omdat het hier gaat om autonome opbrengsten vanuit een specifieke activiteit die geheel uit eigen middelen wordt bekostigd, is dit toegestaan.

Concreet gaat het om noodzakelijke investeringen (zie pagina 12) in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De uitgaven hiervoor zullen vooral in 2018 en 2019 plaatsvinden.

2.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

Wat wilden we bereiken?

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
Werklocaties	
Een visie voor werklocaties in de MRDH	Regionale visievorming is in de periode 2015-2017 tot uitdrukking gekomen in een Agenda Kantoren MRDH 2015-2025, een Agenda Detailhandel MRDH 2016-2021. Er is gestart met een Agenda Bedrijventerreinen, die wat meer tijd vergt en in 2018 ter vaststelling wordt voorgelegd.
Programmeringsafspraken werklocaties	Er is een goed functionerende overlegstructuur opgezet door het vormen van drie werkgroepen werklocaties. (bedrijventerreinen, detailhandel en kantoren) in het kader van het opstellen van Agenda's.

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p>Smart Infrastructure</p> <p>Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie-infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken.</p>	<p>Met het opleveren van energiemix overzichten is voor iedere gemeente afzonderlijk en voor de regio als totaal de huidige vraag en het aanbod van energie inzichtelijk gemaakt. Ook is een scenario voor verduurzaming van de totale energiemix in de regio opgesteld.</p> <p>Voor een viertal innovatieve projecten op het gebied van de energievoorziening is een financiële bijdrage toegekend aan gemeenten.</p>
<p>Branding</p> <p>De MRDH heeft samen met InnovationQuarter een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio ontwikkeld, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar wel 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.</p>	<p>In 2017 is de regionale toolkit verder uitgewerkt. Daarnaast is er vanuit InnovationQuarter ingezet op kennis over en gebruik van de toolkit door de belangrijkste stakeholders, waaronder de 23 gemeenten van de MRDH.</p>
<p>Clustervorming</p> <p>De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio. Dat leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.</p>	<p>De volgende activiteiten die zijn opgepakt in 2017 hebben bijgedragen aan de doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voortzetting van de ondersteuning van de Fieldlabs Zuid-Holland door middel van interview-sessies; - Ontwikkeling en openstelling gezamenlijke IPC (Innovatie Prestatie Contracten)-regeling met ministerie van EZK en provincie Zuid-Holland; - Ontwikkeling programma voor vernieuwing van de regionale maakindustrie: SMITZH (Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid Holland, toekenning MRDH bijdrage); - Uitvoering van Metropolitan Startup Lab fase 2 (YES!Delft) i.s.m. de regionale Fieldlabs.
<p>Onderwijs en arbeidsmarkt</p> <p>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.</p>	<p>Met de skillsagenda wordt in beeld gebracht welke vaardigheden er in algemene zin en sectorspecifiek van belang zijn. Deze agenda kan het onderwijs ondersteunen in het beter richten van het onderwijs op de arbeidsmarkt. Daarnaast helpt het betrekken van de Centra voor Innovatief Vakmanschap en Centres of Expertise om succesvolle PPS-samenwerkingen tussen onderwijs en bedrijfsleven te benutten om dergelijke samenwerkingen binnen de sectoren verder te verankeren.</p>

Doelstellingen begroting 2017	Bijdrage activiteiten aan doelstellingen
<p>Economie landelijk gebied</p> <p>Door 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 metropoolregio als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers voor het landelijk gebied worden versterkt, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.</p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In 2017 zijn de volgende activiteiten die hieraan bijdragen opgepakt: - In 2017 is de haalbaarheidsstudie naar een vaarverbinding tussen de Rotte, de Rijn en de Vliet afgerond. De studie zal worden gebruikt als bouwsteen voor de provinciale visie over de rijke groenblauwe leefomgeving en onderdeel worden van een bredere gebiedsverkenning voor het gebied. - In 2017 heeft het Stap Uit Je Stad weekend plaatsgevonden. Voor het weekend hebben de ondernemers uit de regio vernieuwende recreatieve arrangementen ontwikkeld. Dit resulteerde in nieuwe verdienmodellen voor de ondernemers in het landelijk gebied. - De Verkenning voor de Hollandse Baan op Voorne-Putten wordt opgepakt door de gemeenten Nissewaard en Hellevoetsluis. Met de provincie is onderzocht welke andere pilotlocaties mogelijk zijn, bijvoorbeeld de Vliet/Schieovers.

Wat is er voor gedaan?

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Werkveld Werklocaties</p> <p>Visievorming en programmeringsafspraken werklocaties</p> <p>Voor detailhandel en kantoren is al een Agenda opgesteld. In 2017 gebeurt dit ook voor het onderdeel bedrijventerreinen. Hiermee heeft de regio kaders om nieuwe initiatieven regionaal af te stemmen.</p> <p>We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming.</p> <p>Voor een uitgebreidere benadering van de vraagstukken in de winkelmarkt (meer dan het toetsen van initiatieven) zal in 2017 een Taskforce Detailhandel worden opgericht. In deze taskforce zal in ieder geval vanuit een aantal gemeenten op ambtelijk niveau worden deelgenomen. In deze taskforce gaat het bijvoorbeeld over de revitalisering van centra, de beknelling van sommige centra in een sterke regio en de aanpak van leegstand.</p>	<p style="background-color: yellow;"> </p> <p style="background-color: blue;"> </p>	<p>Het opstellen van de Agenda Bedrijventerreinen is een complex proces wat meer tijd vergt dan verwacht. In het Actieplan Werklocaties is de basis gelegd. In 2018 wordt de Agenda Bedrijventerreinen ter vaststelling voorgelegd.</p> <p>Dit is een doorlopend proces. Voorbeelden uit 2017 zijn de regionale advisering op winkeluitbreiding in Lansingerland en de Holland Outlet Mall in Zoetermeer.</p> <p>In reactie op het actieprogramma detailhandel van de provincie Zuid-Holland is een vooronderzoek gedaan naar de status van middelgrote winkelgebieden in de metropoolregio. Het resultaat is een actieplan detailhandel, met bijdragen aan projecten in 9 winkelgebieden en expertiseontwikkeling in samenwerking met de provincie waarover de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat begin 2018 heeft besloten.</p>

■ Project loopt volgens begroting.

■ Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Gebiedsontwikkeling kantorenlocaties</p> <p>We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties en creëren beweging in 16 aandachtsgebieden in de metropoolregio, omdat ze van bovengemiddelde waarde (kunnen) zijn voor de ruimtelijke economische structuur van de metropoolregio. In een aantal gebieden betreft het transformatie of revitalisering, maar in andere gebieden gaat het over sloop of juist de bouw van kantoren. Ook combinaties komen voor. In 2017 worden voor 16 gebieden (die liggen in 9 gemeenten) in de regio factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld.</p>		<p>Er is vooral vraag naar een goede ruimtelijk-economische afweging van plannen, panden en locaties. Daarvoor is eerst gekeken naar de kwaliteit van 20 kantorenlocaties (factsheets), en is een uitvoerige behoefteanalyse uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland. In 2018 volgt verdere analyse en afweging.</p>
<p>Werkveld Smart Infrastructure</p> <p>Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt een aantal projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma getrokken en ondersteund. Het gaat daarbij onder meer om het Fieldlab Automatisch Vervoer op de Last Mile (AVLM), Next Generation Woonwijken, geothermie en warmte infrastructuur.</p>		<p>In juli 2017 is het Researchlab Automated Driving Delft opgericht, en de samenwerking in het Fieldlab AVLM bezegeld.</p> <p>Voor de Next Generation Woonwijken is met 10 pilotwijken gewerkt om de verduurzaming van de woningvoorraad te versnellen. Hierbij is de nadrukkelijke relatie gelegd met vernieuwen economie, arbeidsmarkt/onderwijs en kennisontwikkeling. Deze kennis wordt o.a. gestimuleerd via 10 projecten in gemeenten die een bijdrage hebben gekregen in het kader van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat.</p> <p>De ontwikkeling van geothermie in de regio is ondersteund met het opstellen van een businesscasemodel waarmee de investeringsbehoefte inzichtelijk is gemaakt voor een grootschalig geothermieproject.</p> <p>De ontwikkeling van warmteinfrastructuur is vanuit het Regionaal Investeringsprogramma onder leiding van de provincie Zuid-Holland opgepakt.</p>
<p>Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie:</p> <p>Met het Netwerk Energie biedt de MRDH de gemeenten een platform om met elkaar en de provincie Zuid-Holland in gesprek te gaan over lokale en regionale energithema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.</p>		<p>Het Regionaal Netwerk Energie heeft via bestuurlijke en ambtelijke bijeenkomsten op regionaal niveau kennis uitgewisseld over de energietransitie. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag co-financiert vier energietransitieprojecten met ieder € 100.000: project Ketenontwikkeling Circulaire Economie van de gemeente Brielle, project Toepassen en opschalen aquathermie van de gemeente Leidschendam-Voorburg, project Blocklab-energytrack van de gemeente Rotterdam en het project Hybride onderwijs energietransitie van de gemeente Zoetermeer. Deze projecten leveren een bijdrage aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. Bovendien biedt het kansen voor bedrijven en werkgelegenheid.</p>

 Project loopt volgens begroting.  Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Interreg subsidie verduurzamen VvE's: In 2017 wordt via de Interreg subsidie E=0 cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen.</p>		<p>De procescoaches zijn gekoppeld aan 6 gemeenten en van start gegaan met de begeleiding van in totaal 11 VvE's. Verder is er een trainingsprogramma opgezet om de kennis omtrent dit onderwerp in de regio te vergroten.</p>
<p>Faciliteren van het Netwerk Duurzaam Inkopen: dit netwerk faciliteert ontmoetingen en kennisuitwisseling gericht op innovatiegericht en duurzaam inkopen. In 2017 zullen de vraaggestuurde themasessies en marktontmoetingsdagen rondom specifieke thema's worden voortgezet. Daarnaast wordt een koppeling gelegd met de fieldlab infrastructuur om de kans op adoptie van innovaties ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken te vergroten. Zo kunnen de gemeenten binnen de MRDH invulling geven aan een rol als launching customer.</p>		<p>In de eerste helft van 2017 lag de nadruk op kennisuitwisseling tussen de gemeenten die het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen hebben ondertekend. Zij moesten hiertoe voor de zomer van 2017 hun actieplannen aanleveren bij het ministerie van EZK. Vanuit het netwerk is een ondersteuningssessie georganiseerd met presentaties vanuit PIANOO en NEVI (expertise op het gebied van MVI). Omdat er vanuit het ministerie aanvullend veel sessies georganiseerd werden heeft het netwerk de tweede helft van het jaar op een lager pitje gestaan. Komend jaar staan er weer sessies gepland, de eerste betreft inkoop van duurzame elektriciteit.</p>
<p>In kaart brengen vraag en aanbod energie: regionale energiemix. Een regionaal overzicht maakt inzichtelijk wat de opgave van de energietransitie is. Deze is opgesplitst in de huidige en toekomstige energievraag en -aanbod, met het individuele beleid per gemeente als uitgangspunt.</p>		<p>Voor de 23 gemeenten en de regio als geheel is de huidige en mogelijk toekomstige energiemix inzichtelijk gemaakt.</p>
Werkveld Branding		
<p>Regionale uitvoering van de brandingstrategie. De doelstelling hiervan is een actief gebruik van de regionale brandingstrategie en de ontwikkelde toolkit door alle bij het project betrokken stakeholders. Hiertoe zullen we samen met IQ verder werken aan de uitvoering van de regiobranding. Focus ligt hierbij op implementatie van de regionale branding in de uitvoeringsstrategieën van de betrokken regionale stakeholders (o.a. triple helix partners EBZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).</p>		<p>In 2017 is de regionale toolkit verder uitgewerkt. Daarnaast is er vanuit IQ ingezet op kennis over en gebruik van de toolkit door de belangrijkste stakeholders.</p>
<p>Citybranding/Internationaal Toerisme Verdieping van de samenwerking tussen Delft, Den Haag en Rotterdam op het gebied van internationaal toerisme. Doelen zijn: het aantrekken van meer internationale toeristen naar de regio; het verlengen van de verblijfsduur van deze internationale toeristen; het verhogen van de toeristische bestedingen; hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Hiertoe gaat de MRDH in 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> - op ambtelijk niveau een regionaal overleg toerisme instellen; - in het kader van de verdieping van de samenwerking uitvoering geven aan de opdracht aan Delft Marketing, Den Haag Marketing en Rotterdam Partners; 		<p>In 2017 hebben de Marketingorganisaties van Den Haag, Delft, Rotterdam op een aantal terreinen nader de samenwerking gezocht. Zo is een kaart voor de internationale toerist met de highlights van de drie steden geproduceerd en is de regio in een gezamenlijke stand op de beurs in Londen gepresenteerd. Ook wordt op elk van de drie websites van de marketingorganisaties verwezen naar het toeristisch aanbod in de drie gemeenten en de bredere regio.</p> <p>Daarnaast is een ambtelijk regionaal overleg toerisme ingesteld dat periodiek plaatsvindt. In dit overleg wordt de voortgang op lopende projecten besproken en mogelijke verdere samenwerking verkend.</p>

Acties in 2017	Status	Toelichting
<ul style="list-style-type: none"> - besluitvorming organiseren over een <i>tourist card</i> voor de regio; en - een verkenning uitvoeren naar andere mogelijkheden tot samenwerking. 		<p>Besluitvorming over een <i>tourist card</i> voor de regio heeft niet plaatsgevonden. Er wordt op dit moment nader verkend op welke wijzen er een complementair aanbod voor aantrekkelijke doelgroepen aan bezoekers geformuleerd kan worden.</p> <p>Vervolgens zal bepaald worden welke inzet van middelen (<i>tourist card</i> of anderszins) hier tot het beste resultaat zal leiden.</p>

Werkveld Clusterversterking

Fieldlabinfrastructuur

De MRDH zal in samenwerking met PZH, IQ en TNO de fieldlabs actief ondersteunen in 2017. Dat doen we op het niveau van de fieldlabinfrastructuur; het netwerk van 15 fieldlabs dat in 2016 is gestart en dat een springplank vormt voor cross-over-samenwerking en innovaties (www.mrdh.nl/fieldlabszh). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:

Voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samen-werking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills.

(Inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU).

Mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het Regionaal Investeringsprogramma.

Het kernteam vanuit MRDH, provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO dat de regionale Fieldlabs ondersteunt heeft dit jaar diverse activiteiten uitgevoerd en resultaten behaald. De stap die dit jaar is genomen, is om de Fieldlabs te koppelen aan de maatschappelijke opgaven Sterke Maakindustrie, Slimme Zorg, Leefklimaat en Energie en Voedsel en daar specifieke innovatieprogramma's op te ontwikkelen.

Er hebben wederom een aantal intervisie-sessies plaatsgevonden met name over financieringsmogelijkheden en cross-over samenwerking. Naast het reguliere netwerk zijn we met acht Smart Industry Fieldlabs daarbinnen gestart met de ontwikkeling van het eerste innovatieprogramma Sterke Maakindustrie. Dat heeft geleid tot het programma Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid-Holland (SMITZH).

Vanuit het regionale kernteam is zeer intensief geschakeld met het landelijk Smart Industry Bureau om landelijk beleid en regionale kansen optimaal te verbinden. Dit is terug te lezen in de Implementatieagenda die uiteindelijk begin 2018 is overhandigd aan de staatssecretaris van EZK. Daarbij is ook samengewerkt met relevante partijen rondom Brainport Eindhoven.

Samen met EZK en de provincie Zuid-Holland is een regionale module in de landelijke IPC regeling ontwikkeld voor MKB-ers die in gezamenlijke innovatieprojecten met 10-20 ondernemers aan de slag gaan met Smart Industry. Resultaat was een toekenning van € 1,1 miljoen van 4 grote projecten (totaalinvestering € 3,2 miljoen), met betrokkenheid van 47 ondernemers en 5 Fieldlabs). Het programma SMITZH heeft een

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie.</p> <p>Gebruik maken van en input geven aan de toolkit Real Life Testing Ground.</p> <p>Verbinding met regionale start up/scale up initiatieven.</p>		<p>MRDH bijdrage van 750.000 euro ontvangen die gematcht is met nog eens 700.000 euro vanuit het ministerie van EZK.</p> <p>Opzet van het programma SMITZH is om de mogelijkheden van Fieldlabs voor ondernemers beter onder de aandacht te brengen door een gemeenschappelijk loket.</p> <p>Fase 2 van het Metropolitan Startup Lab van YES!Delft is in 2017 gekoppeld aan de Fieldlabinfrastructuur. Resultaat waren o.a. diverse Discovery Days met startup bedrijven die aan Fieldlabs verbonden zijn, drie startups die zijn doorgestroomd naar het pre incubator programma en de ontwikkeling van een Find your Cofounder tool die geïntegreerd wordt in een startupcorner waar startups alle mogelijke informatie kunnen vinden die hen ondersteunt in hun ontwikkeling.</p>
<p>Organiseren van vraagarticulatie tussen de overheid en de fieldlabs voor maatschappelijke vraagstukken die spelen bij meerdere gemeenten binnen MRDH/PZH, zodat de overheid launching customer kan worden van innovaties vanuit de fieldlabs.</p>		<p>Dit onderwerp is beperkt opgepakt het afgelopen jaar. De verwachting is dat dit het komend jaar bij de ontwikkeling van het innovatieprogramma rondom de opgave Leefklimaat en Energie goed aan bod komt.</p>
<p>Faciliteren samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Roadmap Next Economy, gericht op vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.</p>		<p>Ontwikkeling van skills heeft dit jaar vooral een plek gekregen in het SMITZH programma om de succesvolle aanpak van de Duurzaamheidsfabriek uit te rollen naar andere Fieldlabs zoals o.a. Robohouse.</p>
<p>Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen University & Research (WUR). We willen een optimale benutting bereiken van kennis en kunde bij de universiteiten in de regio ten behoeve van cross-over vraagstukken, aantrekkelijke campussen als innovatieve hotspots in de regio en een rode loper voor (buitenlands) talent. Hiertoe gaan we (in 2017):</p>		
<p>Campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma.</p>		<p>De MRDH heeft in 2017 vanuit de campusprojecten geen direct ondersteuningsverzoek ontvangen.</p>
<p>Een koppeling leggen tussen de Centers van de Leiden, Delft en Erasmus Universiteit-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is.</p>		<p>De koppeling is tot op heden nog niet tot stand gekomen maar zal worden opgepakt in relatie tot de maatschappelijke opgave waar de fieldlab infrastructuur zich op zal richten: sterke maakindustrie, slimme zorg, (leef-) klimaat & energie en voedsel.</p>
<p>Afstemming en een nadere uitwerking van de samenwerking met WUR organiseren en vraag gestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen.</p>		<p>Naar aanleiding van een werkatelier met de WUR over innovatie in de noodhulpketen in 2016 is in 2017 een quick scan uitgevoerd door WUR/TU Delft bij verschillende hulporganisaties om te onderzoeken wat de problemen zijn in de logistiek rondom humanitaire hulpverlening en hoe we daar innovaties vanuit het regionale bedrijfsleven op kunnen inzetten. Vervolgactiviteiten in 2018.</p>

Acties in 2017	Status	Toelichting
		De MRDH heeft in 2017 geen concrete vragen ontvangen voor het faciliteren van de samenwerking van de regionale campussen.
<p>Werkveld Onderwijs en arbeidsmarkt</p>		
<p>Verkennen kennisbasis reshoring en het organiseren van gerichte ondersteuning voor bedrijven die reshoring overwegen. Reshoring is het terughalen van bedrijfsactiviteiten uit het buitenland - vooral lagelonenlanden - naar het eigen land. Deze gerichte ondersteuning wordt ingevuld met de Reshoringstool MKB die is ontwikkeld door de Universiteit van Tilburg en de gemeente Tilburg. Deze tool ondersteunt kleine en middelgrote bedrijven bij het inschatten van de kosten van het al dan niet outsourcen of terughalen van de productie. InnovationQuarter en een aantal gemeentelijke accounthouders worden gepositioneerd om reshoring volwassen onderdeel te laten zijn van acquisitiesprekken. Eind 2017 wordt de tool geëvalueerd.</p>		De aanschaf van de tool heeft vertraging opgelopen vanwege goede juridische vastlegging van rechten en verplichtingen. InnovationQuarter en accounthouders van gemeenten zijn in 2017 getraind en gebruiken deze tool als onderdeel van hun acquisitie. In Q3 2018 zal de tool worden geëvalueerd.
<p>Betere aansluiting van onderwijs op arbeidsmarkt: regionale skills agenda voor de toekomst. In 2017 wordt een regionale skills agenda voor de toekomst opgesteld en een actieplan skills inclusief vervolgspraken over de uitvoering ontwikkeld.</p>		Er is een economische analyse gemaakt van de regio en gestart met een skillsanalyse, gericht op de speerpuntsectoren (Haven/ Maritiem, Zorg, Techniek, Food/Greenport, ICT/Cyber en Energie). Verder is gewerkt aan de voorbereiding van een onderzoek in opdracht van de Economic Board Zuid-Holland, de Next Education Group en MRDH naar de Centra voor Innovatief Vakmanschap en Centres of Expertise (mede) in relatie tot skills. Deze producten vormen de basis voor de regionale skillsagenda die in het tweede kwartaal van 2018 wordt opgeleverd. De oplevering van de skillsagenda heeft enige vertraging opgelopen, doordat een betere koppeling wordt gelegd met de noodzakelijke skills binnen sectoren. Dit vroeg meer tijd dan gepland.
<p>Werkveld Economie landelijk gebied</p>		
<p>De Hollandse Banen zijn kwalitatief hoogwaardige langzaam verkeer routes die het stedelijk gebied verbindt 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. Activiteiten 2017:</p>		
<p>Een analyse uitvoeren van het fietsnetwerk (utilitair, recreatief, Hollandse Banen, snelfietsroutes) om te komen tot een schaa sprong in het metropolitaan fietsnetwerk.</p>		De analyse voor het Metropolitane fietsnetwerk is afgerond. Hierin zijn ook de Hollandse Banen meegenomen. De analyse van het recreatieve fietsnetwerk wordt opgepakt met de provincie Zuid-Holland in 2018.

Acties in 2017	Status	Toelichting
<p>Komen tot investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen-concept te testen.</p>		<p>De gemeenten op Voorne-Putten pakken het Trambaanpad als pilot op. De aanpak loopt iets achter op de planning. De verkenning naar een mogelijke 2e pilot met de provincie Zuid-Holland, Delft, Schiedam en Rotterdam heeft in 2017 niet geleid tot een concreet voorstel.</p>
<p>Financieringsstrategie ontwikkelen voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk).</p>		<p>In 2017 is er geen complete financieringsstrategie ontwikkeld. Op basis van een definitief tracéverzoek van één van de gemeenten wordt er noodzakelijk maatwerk toegepast voor de financiering van het tracé.</p>
<p>Versterking van de waterverbindingen in de Metropoolregio leidt tot versterking van het toeristisch recreatief potentieel. Hiervoor is het nodig om de waterwegen toegankelijker te maken en het waternetwerk completer te maken. Activiteiten 2017:</p>		
<p>Een haalbaarheidsstudie uitvoeren voor het traject Rotte-Rijn-Vliet, de ontbrekende schakel in het recreatieve waternetwerk met stakeholders. De gemeenten Zoetermeer en Alphen aan den Rijn trekken het project. De financieringsmogelijkheden in de EU worden verkend, onder meer via Interreg project SWARE.</p>		<p>In 2017 is de haalbaarheidsstudie naar een vaarverbinding tussen de Rotte, de Rijn en de Vliet afgerond. De studie zal worden gebruikt als bouwsteen voor de provinciale visie over de rijke groenblauwe leefomgeving en onderdeel worden van een bredere gebiedsverkenning voor het gebied. Het kennisnetwerk rond SWARE is in 2017 ondersteund door presentaties te geven van de activiteiten en in gesprek te gaan met de buitenlandse partners.</p>
<p>De waterprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma worden ondersteund met de vliegwielen van het Regionaal Investeringsprogramma en de overige activiteiten van onder meer provincie Zuid-Holland op het gebied van waterrecreatie.</p>		<p>Buiten de haalbaarheidsstudie voor het traject Rotte-Rijn-Vliet (zie voorgaande activiteit) zijn er in 2017 geen aanvragen vanuit de gemeenten geweest voor ondersteuning.</p>
<p>Regionale samenwerking vrijetijdseconomie</p>		
<p>In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijetijdseconomie opgericht.</p>		
<p>Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. Activiteiten 2017:</p>		
<p>Er wordt door de gemeenten, met ondersteuning van de MRDH, een grote publieksactie georganiseerd gericht op een specifiek weekend waarvoor vernieuwende recreatieve arrangementen zijn ontwikkeld die worden gepromoot in de stedelijke gebieden. Dit resulteert in nieuwe verdienmodellen voor de ondernemers in het landelijk gebied en biedt kansen voor de regio om zich te profileren als een 'complete' regio voor verschillende vormen van toerisme en recreatie.</p>		<p>In 2017 is het Stap Uit Je Stad weekend georganiseerd waarbij 44 uitjes in het buitengebied onder de aandacht van de stedeling zijn gebracht.</p>

 Project loopt volgens begroting.

 Project loopt niet volgens begroting.

Acties in 2017	Status	Toelichting
Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstituten.		
Onderbouwen en begeleiden van de activiteiten die bijdragen aan de versterking van de economie van het landelijk gebied en/of het landschap als vestigingsfactor is een doorlopende activiteit die afhankelijk van de vraag vanuit de samenwerkende gemeenten wordt ingevuld.		In 2017 is het kennisnetwerk MIND (Midden in Delfland) ondersteund.

 Project loopt volgens begroting.  Project loopt niet volgens begroting.

Wat heeft het gekost?

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat

bedragen in euro's

	Verschil		Gewijzigde begroting 2017	Primaire begroting 2017	Verschil	
	Realisatie 2017	gewijzigde begroting en realisatie 2017			realisatie 2017 en realisatie 2016	Realisatie 2016
Lasten						
Programmakosten	2.853.353	-1.761.647	4.615.000	3.392.700	-1.306.689	4.160.042
Apparaatslasten	2.175.411	-177.589	2.353.000	2.353.000	109.398	2.066.013
Totaal lasten	5.028.764	-1.939.236	6.968.000	5.745.700	-1.197.291	6.226.055
Baten						
Inwonerbijdrage gemeenten	5.745.738	38	5.745.700	5.745.700	81.752	5.663.986
Overige inkomsten gemeenten	55.769	-182.031	237.800	0	-578.356	634.125
Inkomsten provincie	0	0	0	0	-20.822	20.822
Bijdragen Europese Unie	74.134	6.634	67.500	0	74.134	0
Totaal baten	5.875.641	-175.359	6.051.000	5.745.700	-443.292	6.318.933
Resultaat vóór bestemming	846.877	1.763.877	-917.000	0	753.999	92.878
Toevoeging aan Egalisatiereserve EV						
Incidenteel nog te accorderen	750.317	750.317	0	0	-139.238	889.555
Onttrekking aan Egalisatiereserve EV						
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	917.000	-917.000	0	796.677	-796.677
Nog te bestemmen resultaat	96.560	96.560	0	0	96.560	0

Toelichting financiën: verschillen tussen gewijzigde begroting 2017 en realisatie 2017

Lasten

Er is binnen dit programma in 2017 € 1.939.200 minder besteed aan lasten dan begroot. Dit bedrag dient voor een groot deel beschikbaar te blijven voor het bevoorschotten en afrekenen van reeds aan gemeenten verleende bijdragen. De totale onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

1. Programmakosten-Bijdrageregeling: € 1.063.600 minder besteed
2. Programmakosten-Procesmiddelen: € 698.000 minder besteed
3. Apparaatslasten: € 177.600 minder besteed

Ad 1 Bijdrageregeling

Het plafond voor te verlenen bijdragen aan gemeenten op grond van de Bijdrageregeling versterking Economisch Vestigingsklimaat Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2015 (Bijdrageregeling) bedroeg in 2017 € 2,2 miljoen (€ 2,6 miljoen primaire begroting minus begrotingswijziging 1e bestuursrapportage 2017 van € 0,4 miljoen).

In 2017 zijn in dat kader de volgende bijdragen verleend:

bedragen in euro's

Projectnaam	Ontvangende gemeente	Bedrag
Stap Uit Je Stad	Maassluis	150.000
Roadmap Next Economy	Rotterdam	700.000
Next Generation Woonwijken	Den Haag, Maassluis, Nissewaard, Rotterdam, Vlaardingen, Westvoorne	200.000
Projecten Energie transitie	Brielle, Leidschendam-Voorburg, Rotterdam, Zoetermeer	400.000
SMITZH	Den Haag	750.000
Totaal		2.200.000

Een samenvatting van de in 2015, 2016 en 2017 verleende projectbijdragen (inclusief bevoorschotting) ziet er als volgt uit:

Omschrijving	Verleend	Bevoorschot 2015-2016	Bevoorschot 2017	Vrijval 2017	Nog af te rekenen
Projecten 2015	1.892.340	1.227.752	348.730	4.358	311.500
Projecten 2016	2.394.654	1.156.123	480.471		758.060
Projecten 2017	2.200.000		699.929		1.500.071
Totaal projecten Bijdrageregeling	6.486.994	2.383.875	1.529.130	4.358	2.569.631

Het in de begroting opgenomen budget van € 2.592.700 is bedoeld voor de bevoorschotting en afrekening van tot en met 2017 verleende bijdragen. Het gaat om meerjarige projecten waarvan de lasten over verschillende jaren heenlopen.

In 2017 is een bedrag van € 1.529.100 aan voorschotten en afrekeningen vertrekt aan de gemeenten. Daarmee werd een bedrag van € 1.063.600 niet besteed. Dit bedrag dient beschikbaar te blijven voor het bevoorschotten en afrekenen van reeds verleende bijdragen.

Ad 2 Procesmiddelen

De onderbesteding van € 698.000 bestaat uit de volgende posten:

- Vrijval IPC regeling € 89.700. Voor de ontwikkeling en openstelling van de gezamenlijke IPC (Innovatie Prestatie Contracten)-regeling met het ministerie van EZK en de provincie Zuid-Holland heeft de MRDH € 500.000 beschikbaar gesteld. De drie partijen hebben daarmee samen € 1,5 miljoen ingebracht voor de subsidieregeling (incl. € 0,1 miljoen uitvoeringskosten). Er is voor ruim € 1,1 miljoen aan IPC subsidies verleend. De onderbesteding van iets minder dan € 300.000 is evenredig verrekend met de drie inbrengende partijen;
- Onderbesteding op door derden (EU en gemeenten) gefinancierde projecten (€ 216.600). Dit vraagt meer tijd dan gepland. De budgetten blijven beschikbaar voor afronding in 2018. Het gaat enerzijds om de Interreg subsidie voor het verduurzamen van VvE's. De procescoaches zijn in 2017 gekoppeld aan zes gemeenten en zijn vanaf eind 2017 van start gegaan met de begeleiding van in totaal 11 VvE's. Vanwege de met de EU subsidie samenhangende strenge aanbestedingsvoorwaarden duurde het aanbestedingstraject langer dan verwacht en is er voor 2017 sprake van onderbesteding. Anderzijds was er onderbesteding op de Urban Innovative Actions-subsidie voor het opstellen van de regionale skillsagenda. De oplevering van de skillsagenda heeft enige vertraging opgelopen, doordat een betere koppeling wordt gelegd met de noodzakelijke skills binnen sectoren;
- Projecten die wel in 2017 zijn gestart maar die over de jaargrens heenlopen (€ 116.700);
- Nog niet verplichte budgetten (€ 275.000). Bij de eerste bestuursrapportage 2017 was € 417.000 toegevoegd aan het programmabudget voor de werkvelden ten laste van het budget voor de Bijdrageregeling 2017. Voorgesteld wordt om het nu resterende budget beschikbaar te houden voor de Bijdrageregeling in 2018 vanuit de veranderende instelling om minder te investeren in beleidsontwikkeling en meer in te zetten op realisatie.

Ad 3 Apparaatslasten

Er is binnen dit programma € 177.600 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 3.500 een voordeel op salariskosten en voor € 174.100 betreft dit een voordeel op doorbelaste materiële organisatie- en bedrijfsvoeringskosten. Zie voor een verdere toelichting op de apparaatslasten de paragraaf Organisatie en bedrijfsvoering.

Baten

Er is binnen dit programma in 2017 € 175.400 minder aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit betreft voornamelijk de onderbesteding op door derden (EU en gemeenten) gefinancierde projecten. Vanwege die onderbesteding (zie toelichting op de lasten) kon er ook minder gedeclareerd worden en zijn er minder baten gerealiseerd. Deze nog niet gerealiseerde baten blijven beschikbaar voor afronding van de projecten in 2018.

Als gevolg van de hiervoor genoemde onderbesteding op de programmakosten is de in de gewijzigde begroting 2017 opgenomen onttrekking aan de Egalisatiereserve EV ad. € 917.000 niet nodig gebleken. Zoals hiervoor bij de verantwoording van deze kosten al vermeld, betreft het hier uitsluitend een niet eerder voorziene vertraging in de geraamde bestedingen en dient het in 2017 beschikbaar gestelde budget hiervoor wel beschikbaar te blijven. In de bij de eerste bestuursrapportage 2018 op te nemen begrotingswijziging zal hiermee rekening worden gehouden.

Voorstel resultaatbestemming

Het resultaat voor bestemming bedraagt € 846.877. Voor de bestemming van dit resultaat wordt het volgende voorstel gedaan:

- € 166.431 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat (bestemmingsreserve EV) ter dekking van reeds verleende bijdragen.

Toelichting

De bestemmingsreserve EV bestond per 1 januari 2017 uit de volgende onderdelen:

bedragen in euro's

Bijdrageregeling EV	1.903.200
IPC regeling EZ	500.000
Onvoorzien	76.906
Saldo 1 januari 2017	2.480.106

De IPC regeling is in 2017 afgerond en kan daarmee worden ingezet voor afrekening van verleende bijdragen (Bijdrageregeling EV). Het saldo voor de Bijdrageregeling EV bedraagt daarmee € 2.403.200. Voor de afrekening van reeds verleende bijdragen is een bedrag van € 2.569.631 nodig. Voorgesteld wordt om het verschil van € 166.431 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV vanuit het resultaat 2017.

- € 96.560 van dit resultaat beschikbaar te houden voor alsnog te bestemmen resultaat.

In de begrotingswijziging bij de eerste bestuursrapportage 2018 zal worden voorgesteld dit resultaat in 2018 toe te voegen aan een nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Concreet gaat het om noodzakelijke investeringen (zie pagina 12) in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De uitgaven hiervoor zullen vooral in 2018 en 2019 plaatsvinden. De standaardverdeling van de kosten van bedrijfsvoering vanaf het begrotingsjaar 2018 bedraagt 20% Economisch Vestigingsklimaat/80% Vervoersautoriteit. Het bedrag van € 96.560 betreft conform deze afspraak 20% van de nieuw te vormen reserve. Het bedrag wat uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat mag worden ingezet voor apparaatslasten is jaarlijks gemaximeerd. Het bedrag waarvan nu wordt voorgesteld om dit beschikbaar te houden voor Interne kwaliteitsverhoging (zijnde apparaatslasten) valt ruim binnen de onderbesteding op apparaatslasten van € 177.600 en daarmee is geen sprake van verschuiving van programmakosten naar apparaatslasten.

- Het restant van € 583.886 toe te voegen aan de bestemmingsreserve EV ter dekking van de inzet op de Fieldlabs op de terreinen energie, zorg en/of voedsel.

Toelichting

In het kader van het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy zijn vorig jaar 15 fieldlabs opgestart en bijeen gebracht in een cross-sectoraal peer to peer netwerk, de zogenaamde fieldlabinfrastructuur (www.mrdh.nl/fieldlabszh). Dit netwerk wordt ondersteund door een kernteam vanuit MRDH, provincie Zuid-Holland, InnovationQuarter en TNO. Deze ondersteuning richt zich op het verankeren van de fieldlabs in de regionale beleidsagenda, onderwijs-arbeidsmarkt en het mobiliseren van financieringsbronnen.

Na een succesvol jaar met de Fieldlabinfrastructuur is in 2017 tijdens de bestuurlijke investiment board van 14 juni en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat van 7 juli 2017 gesproken over de volgende stap. Het uitgangspunt is om de Fieldlabs in Zuid-Holland in te zetten als middel om vier grote uitdagingen van onze regio aan te gaan en hier een aantal gerichte innovatieprogramma's aan te koppelen:

- Een sterke maakindustrie (Smart Manufacturing); nieuwe werkgelegenheid
- Slimme Zorg; hoogwaardig en betaalbaar
- (Leef)klimaat en energie; de omslag naar duurzaam
- Voeding; feeding the world

Daarnaast zien we het belang van een randvoorwaardelijk thema dat in alle programma's een rol speelt en dat we via die lijn willen vormgeven: ICT & Cybersecurity.

Deze uitdagingen worden uitgewerkt tot meerjarige programma's. In 2017 is gestart met het eerste programma: Smart Manufacturing: Industriële Toepassing in Zuid-Holland (SMITZH). Dit betreft een samenwerking tussen acht fieldlabs in Zuid-Holland (met locaties in Den Haag, Rotterdam, Delft, Zoetermeer en Dordrecht) om de digitalisering van productie van kleine series te ontwikkelen en ook daadwerkelijk op een aantal fysieke plekken in de regio te produceren. De overige uitdagingen worden vanaf 2018 opgepakt, te beginnen met het programma (Leef)klimaat & Energie, en vergen cofinanciering vanuit de MRDH.

bedragen in euro's

Het verloop van de bestemmingsreserve EV is na deze nog te accorderen toevoegingen als volgt:

Saldo per 1 januari 2017	2.480.106
Toevoeging 2018 (resultaatbestemming 2017)	750.317
Saldo 31 december 2017	3.230.423

en bestaat uit de volgende onderdelen:

Bijdrageregeling EV nog af te rekenen	2.569.631
Reservering Fieldlabinfrastructuur	583.886
Onvoorzien	76.906
Saldo 31 december 2017	3.230.423

Toelichting financiën: verschillen tussen realisatie 2016 en realisatie 2017

De grootste verschillen worden hierna toegelicht.

Programmakosten

De realisatie van programmakosten was in 2017 lager ten opzichte van 2016. De onderverdeling hiervan is als volgt:

Procesmiddelen € 1,3 miljoen 2017 versus € 2,1 miljoen 2016 (€ 0,8 miljoen minder)

Bijdrageregeling € 1,5 miljoen 2017 versus € 2,0 miljoen 2016 (€ 0,5 miljoen minder)

De lagere bestedingen in de procesmiddelen worden veroorzaakt door de inzet op de totstandkoming van de Roadmap Next Economy in 2016 (-/- € 1,2 miljoen) en de inzet in 2017 voor de ontwikkeling en openstelling van de gezamenlijke IPC (Innovatie Prestatie Contracten)-regeling met het ministerie van EZK en de provincie Zuid-Holland (+/+ € 0,4 miljoen).

Op basis van de Bijdrageregeling is in 2017 minder besteed aan voorschotten en afrekeningen dan in 2016. Dit heeft vooral te maken met de inhaalslag die in 2016 plaatsvond omdat de regeling was gestart medio 2015 en daardoor in 2015 nog een beperkte besteding aan voorschotten en afrekeningen had.

Overige inkomsten gemeenten

De realisatie van overige inkomsten van gemeenten is in 2017 lager ten opzicht van 2016. Het betreft hier de financiële bijdragen aan de totstandkoming van de Roadmap Next Economy in het jaar 2016.

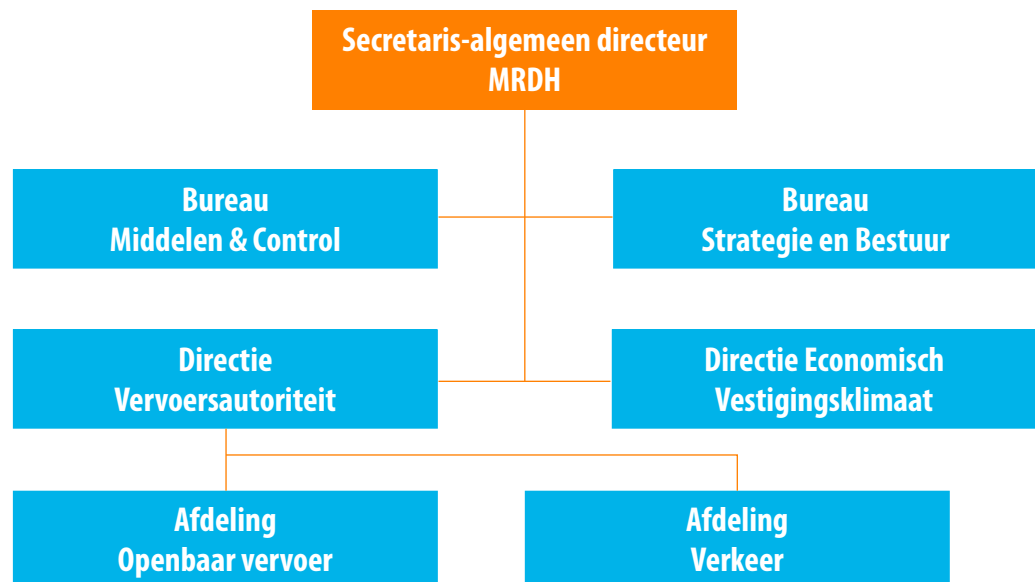
Hoofdstuk 3 Paragrafen

3.1 Organisatie en bedrijfsvoering

3.1.1 MRDH-organisatie

In het voorjaar van 2016 heeft de - in de Begroting 2017 aangekondigde - tussentijdse evaluatie naar de interne ambtelijke organisatie plaatsgevonden om te bepalen of deze toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. In deze evaluatie werd geconcludeerd dat er met voorrang geïnvesteerd moest worden in het zijn van één MRDH-organisatie, waarbij er meer focus moest komen op het actiegericht adresseren van de gezamenlijke strategische opgaven, er meer aandacht moest komen voor netwerkend werken, intern en extern, en een aantal praktische verbeteringen moesten worden doorgevoerd. Deze evaluatie heeft na besluitvorming door het dagelijks bestuur en na overleg met de medezeggenschap geleid tot een lichte organisatiewijziging per 1 mei 2017. De belangrijkste aanpassingen zijn het opdelen van de voormalige stafafdeling bedrijfsvoering in een bureau Middelen & Control en een bureau Strategie en Bestuur. Daarnaast is een aantal voormalige concerttaken gedecentraliseerd naar de directies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat (secretarissen, medewerkers bestuursondersteuning) en worden de HRM-taken voortaan ingekocht bij de gemeente Rotterdam. Tot slot heeft het dagelijks bestuur een aantal facilitaire functies aan de formatie toegevoegd in verband met de nieuwe huisvesting. De formatie is door deze bewegingen per 1 mei 2017 verlaagd van 92,1 fte naar 90,6 fte, waarbij de flexibele schil is omgezet in vaste functies dan wel is toegevoegd aan het benodigde flexibele inhuurbudget.

De MRDH-organisatie ziet er per 1 mei 2017 als volgt uit:



Alle lijntaken van de MRDH-organisatie zijn ondergebracht in de directies Vervoersautoriteit (met de afdelingen Verkeer en Openbaar Vervoer) en de directie Economisch Vestigingsklimaat. Alle stafzaken van de MRDH-organisatie zijn centraal op concernniveau georganiseerd binnen de bureaus Middelen & Control en Strategie en Bestuur.

Secretaris-algemeen directeur

De secretaris-algemeen directeur geeft integraal leiding aan de MRDH-organisatie en is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Het dagelijks bestuur heeft op 8 december 2017 besloten om de voorheen gehanteerde functiebenaming van secretaris-generaal aan te passen. De ambtelijke inzet van 1 fte wordt per 1 mei 2017 onveranderd gelijkmatig toebedeeld aan de directies Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat en komen daarmee voor 50% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 50% ten laste van de BDU verkeer en vervoer. Sinds medio november 2017 wordt de functie waargenomen door de directeur Economisch Vestigingsklimaat.

Vervoersautoriteit (Va)

Binnen de directie Vervoersautoriteit staat de realisatie van de programma's Exploitatie verkeer en vervoer en Infrastructuur verkeer en vervoer centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van de twee afdelingen is in handen van twee managers, tevens plaatsvervangend directeur. Per 1 mei 2017 telt dit organisatieonderdeel 56 fte (was 56 fte). De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

Binnen de directie Economisch Vestigingsklimaat staat de realisatie van het programma Economisch Vestigingsklimaat centraal. De directeur Economisch Vestigingsklimaat heeft de eindverantwoordelijkheid over en geeft dagelijks leiding aan de directie. Per 1 mei 2017 telt dit organisatieonderdeel 12 fte (was 9 fte). De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bureaus Middelen & Control en Strategie en Bestuur (voorheen Bedrijfsvoering)

De voormalige afdeling Bedrijfsvoering is opgesplitst in twee bureaus: Bureau Middelen & Control (BMC) en Bureau Strategie en Bestuur (BSB). BMC omvat de bedrijfsvoeringsfuncties financiën & control, informatiebeheer, huisvesting en facilitaire zaken. BSB bevat de bedrijfsvoeringsfuncties strategie & onderzoek, bestuurs- en directieadviesing en -ondersteuning, communicatie/public affairs, juridische zaken en inkoop HRM-taken. Per 1 mei 2017 is de ambtelijke inzet voor deze bureaus 21,6 fte (was 26,1 fte). De ambtelijke inzet komt voor 25% ten laste van de inwonerbijdrage EV en voor 75% ten laste van de BDU verkeer en vervoer.

Tijdelijk bovenformatieve medewerkers

Tot en met mei 2017 werden tijdelijk kosten gemaakt als gevolg van de oprichting van de MRDH. Het betreft de plaatsing van medewerkers boven de formatie die om uiteenlopende redenen na opheffing van de voormalige stadsregio's niet konden worden geplaatst, alsmede formatie die tijdelijk nodig was om de oprichting van de MRDH verder vorm te geven voor zover die niet in de reguliere formatie was opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie was begrensd op 6,9 fte over de periode 2015-2017. Deze ambtelijke inzet komt laste van de BDU verkeer en vervoer.

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

	Verskil gewijzigde		Gewijzigde
	Realisatie 2017	begroting en realisatie 2017	begroting 2017
Verkeer	3.252.632	407.234	3.659.866
Openbaar Vervoer	3.281.789	87.501	3.369.290
Economisch Vestigingsklimaat	1.596.664	3.480	1.600.144
Totalen	8.131.086	498.214	8.629.300

Aan salariskosten is € 498.200 minder besteed dan begroot. Dit is veroorzaakt door lagere inschalingen dan begroot en de niet volledige invulling van alle vacaturerimte.

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.

3.1.2 Bedrijfsvoering

De apparaatslasten van de MRDH-organisatie bestaan naast ambtelijke inzet (salarislasten) uit materiële apparaatslasten voor Bestuursondersteuning/Juridische Zaken, ICT/DIV, Overige personele lasten, Financiën, Huisvesting/Facilitaire Zaken en Communicatie/Public Affairs.

Daarnaast zijn er incidentele apparaatsbaten door bijdragen van samenwerkingsverbanden die gebruik maken van faciliteiten van de MRDH-organisatie en het doorberekenen van overhead aan bepaalde projecten.

Bestuursondersteuning/Juridische Zaken

In 2017 zijn diverse kosten gemaakt voor onder meer het organiseren van vergaderingen en bestuurlijke bijeenkomsten. Daarnaast zijn er extern verschillende juridische adviezen ingewonnen en zijn de besluiten van de MRDH op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt en gepubliceerd. Voorts zijn tegen besluiten bezwaren en ingestelde beroepen afgehandeld via de algemene bezwarencommissie en de rechtspraak. In 2017 is de tussentijdse evaluatie naar de gemeenschappelijke regeling uitgevoerd, waarvoor externe onderzoekers zijn ingeschakeld. Het algemeen bestuur heeft op 21 december 2017 na een zienswijzeprocedure de reactie op de aanbevelingen vastgesteld. De follow-up daarvan zal in 2018 gestalte krijgen, hetgeen zal leiden tot diverse bestuurlijke en juridische aanpassingen.

ICT/DIV

Net als het team Huisvesting/Facilitair heeft ook het team ICT/DIV in 2017 veel inzet gepleegd op de verhuizing naar Rotterdam. Daarnaast is een nieuw informatiebeleidsplan opgesteld en is gestart met de voorbereidingen op een nieuw contract voor hosting van kantoorautomatisering/werkplekken.

Overige personele lasten

Per 1 mei 2017 wordt de ambtelijke inzet voor HRM-taken ingekocht bij de gemeente Rotterdam. De MRDH-organisatie volgt de rechtspositie van de gemeente Rotterdam, waarbij de werkgever de kosten draagt voor dienstreizen, woon-werk-verkeer, opleidingen, etc. Daarnaast zijn reguliere kosten gemaakt voor arbeidsomstandigheden (inzet bedrijfsarts en vertrouwenspersoon), bedrijfshulpverlening, salarisadministratie, werving & selectie en (ondersteuning) van de medezeggenschap. In 2017 is verder gegaan met de organisatieontwikkeling en is een lichte organisatiewijziging doorgevoerd, waarvoor externe hulp is ingeschakeld. Bij de organisatiewijziging is één medewerker boventallig geworden, die momenteel een van-werk-naar-werk-traject doorloopt conform het sociaal statuut van de gemeente Rotterdam.

Financiën

Het team Financiën heeft in 2017 veel werkzaamheden uitgevoerd op het gebied van treasury. Zo is uitvoering gegeven aan de overname door de MRDH van de financiering van railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven en is een nieuwe verordening Bussenleningen op- en bestuurlijk vastgesteld. Ook is overleg tussen de RET en de Europese Investeringsbank gefaciliteerd om de mogelijkheden van directe financiering te onderzoeken.

In 2017 is gestart met een verbetertraject rond de financiële administratie in AFAS. Dit traject heeft als doel te komen tot verdere optimalisatie van het gebruik van de verschillende modules in het kader van efficiency.

Ook heeft het team Financiën intensief het huisvestingsproject Westersingel 12 ondersteund en is de financiële administratie gevoerd voor DOVA en Bereik!

Huisvesting/Facilitaire zaken

Het team Huisvesting/Facilitair heeft in 2017 veel inzet gepleegd op de verhuizing van de Grote Marktstraat 43 in Den Haag naar de Westersingel 12 in Rotterdam. Tevens zijn diverse dienstverleningscontracten herzien. O.a. printer-, schoonmaak- en beveiligingscontracten zijn ondergebracht bij de gemeente Rotterdam. Tevens is geïnvesteerd in duurzame afvalscheiding en pauze-software voor medewerkers.

Communicatie/Public affairs

Voor de communicatie van de MRDH worden kosten gemaakt voor bijvoorbeeld de website, de digitale nieuwsbrief, diverse publicaties door het jaar heen en de vormgeving/redactie die daarbij hoort. In 2017 zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld rond de voortgang van het Regionaal Investeringsprogramma en Stap Uit Je Stad, waarvoor diensten zijn ingekocht. In de lobby richting de Rijksoverheid voor meer BDU en versnelling van regionale investeringen zijn diverse publicaties ontwikkeld. Voor het implementeren van de nieuwe communicatiestrategie en de doorontwikkeling van de communicatiefunctie is tijdelijk externe hulp ingeschakeld.

De realisatie van de apparaatslasten van de MRDH-organisatie (zie voor een toelichting op de salarislasten paragraaf 3.1.1 MRDH-organisatie), totaal en per programma, levert het volgende beeld op ten opzichte van de begroting:

MRDH Totaal	Verskil gewijzigde		Gewijzigde begroting 2017
	Realisatie 2017	begroting en realisatie 2017	
Salarislasten	8.131.086	498.214	8.629.300
Bestuurszaken/juridische zaken	100.287	64.713	165.000
ICT/DIV	489.339	122.161	611.500
Overige personele lasten	807.084	-60.084	747.000
Financiën	74.804	45.196	120.000
Huisvesting/facilitaire zaken	1.038.683	54.617	1.093.300
Communicatie	149.029	125.471	274.500
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-103.081	103.081	0
Doorbelasting overhead projecten	-51.258	51.258	0
Totalen	10.635.973	1.004.627	11.640.600

Toelichting afwijkingen

Salarislasten

Het grootste verschil in de salarislasten op de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer is nog een aantal openstaande vacatures die niet of maar een gedeelte van het jaar zijn ingevuld (€ 360.000 voor Verkeer en € 100.000 voor Openbaar Vervoer).

De verwachting voor 2018 is dat de afwijkingen minder groot zullen zijn door de invulling van vacatures.

Bestuurszaken/Juridische zaken

Binnen deze kostencategorie is € 64.700 minder besteed dan begroot. Voor vergaderkosten is in 2017 minder besteed dan begroot. Met de bestaande MRDH vergaderlocaties op de Grote Marktstraat in Den Haag (tot en met 30-10-2017) en de Westersingel 12 in Rotterdam (vanaf 30-10-2017) en het veelal om-niet gebruik van de gemeentelijke vergaderlocaties, hoefden deze budgetten nog maar in beperkte mate te worden aangesproken. Er is in 2017 ook minder uitgegeven aan netwerkbijeenkomsten dan begroot. De begrote kosten voor lidmaatschappen zijn tot slot rechtstreeks verantwoord binnen de programma's.

De verwachting voor 2018 is dat door de nieuwe bestuursperiode en de implementatie van de evaluatie het gehele budget gebruik gaat worden.

ICT/DIV

De onderschrijding op het budget voor ICT/DIV bedraagt € 143.600. In 2017 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, en hosting van bestaande applicaties.

De verwachting voor 2018 is dat door de uitvoering van het informatiebeleidsplan en de overgang naar een nieuwe hostingpartij het gehele budget verbruikt zal worden.

Overige personele lasten

De overschrijding bedraagt € 60.100 en wordt veroorzaakt doordat er 2017 extra is ingezet op de organisatieontwikkeling en de daarbij behorende organisatiewijziging.

Financiën

De onderschrijding van € 45.200 wordt voornamelijk veroorzaakt door lagere kosten voor de accountantscontrole doordat de accountant na het opstart jaar in 2015 en de ervaring in 2016 minder meerwerk heeft gefactureerd. Tevens is er goedkoper ingehuurd op de Interne Controle dan in 2016.

De verwachting voor 2018 is dat het budget gebruikt gaat worden voor de reguliere werkzaamheden en de verdere inrichting van de treasury functie.

Huisvesting/Facilitaire zaken

Het budget is nagenoeg (94%) besteed. Kleine verschillen tellen op tot een onderbesteding van € 54.600 onder meer vanwege het sluiten van nieuwe contracten voor onder andere de kopieermachines en koffiemachines. Tevens vallen de servicekosten lager uit dan begroot wegens de verhuizing naar de Westersingel 12 te Rotterdam.

De verwachting voor 2018 is dat het budget in zijn geheel wordt verbruikt met de reguliere werkzaamheden.

Communicatie

Aan communicatie is in 2017 € 125.500 minder besteed dan begroot, voornamelijk vanwege lagere kosten voor regiobijeenkomsten, lagere kosten website en minder specialistische inhuur op communicatie.

De verwachting voor 2018 is dat door activiteiten rond de nieuwe bestuursperiode, waaronder het organiseren van een regiodag, het budget in zijn geheel wordt gebruikt.

Bijdrage samenwerkingsverbanden

De opbrengst van de doorbelasting werkplekken en overheadkosten is niet in de begroting opgenomen.

Doorbelasting overhead projecten

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 (ABRI project). In 2017 is hier geen rekening mee gehouden in de begroting.

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

Verkeer	Verschil gewijzigde		Gewijzigde begroting 2017
	Realisatie 2017	begroting en realisatie 2017	
Salarislasten	3.252.632	407.234	3.659.866
Bestuurszaken/juridische zaken	37.653	24.222	61.875
ICT/DIV	196.608	32.705	229.313
Overige personele lasten	292.341	-12.216	280.125
Financiën	28.052	16.948	45.000
Huisvesting/facilitaire zaken	389.444	20.544	409.988
Communicatie	55.886	47.051	102.937
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-38.655	38.655	0
Doorbelasting overhead projecten	-19.222	19.222	0
Totalen	4.194.739	594.365	4.789.104

Openbaar vervoer	Verschil gewijzigde		Gewijzigde begroting 2017
	Realisatie 2017	begroting en realisatie 2017	
Salarislasten	3.281.789	87.501	3.369.290
Bestuurszaken/juridische zaken	37.654	24.221	61.875
ICT/DIV	175.759	53.554	229.313
Overige personele lasten	354.952	-74.827	280.125
Financiën	28.052	16.948	45.000
Huisvesting/facilitaire zaken	389.609	20.379	409.988
Communicatie	55.886	47.052	102.938
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-38.655	38.655	0
Doorbelasting overhead projecten	-19.222	19.222	0
Totalen	4.265.824	232.705	4.498.529

Economisch Vestigingsklimaat	Verschil gewijzigde		Gewijzigde
	Realisatie	begroting en	begroting
	2017	realisatie 2017	2017
Salarislasten	1.596.664	3.479	1.600.143
Bestuurszaken/juridische zaken	24.980	16.270	41.250
ICT/DIV	116.972	35.903	152.875
Overige personele lasten	159.791	26.959	186.750
Financiën	18.701	11.299	30.000
Huisvesting/facilitaire zaken	259.630	13.695	273.325
Communicatie	37.257	31.368	68.625
Bijdrage samenwerkingsverbanden	-25.770	25.770	0
Doorbelasting overhead projecten	-12.814	12.814	0
Totalen	2.175.411	177.557	2.352.968

Rechtmatigheid

In de jaarrekening 2016 is gerapporteerd over de naleving van de financiële verordening en het treasury statuut. Eind 2016 is in de bestuurscommissies, het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur een aantal wijzigingsbesluiten vastgesteld waarmee diverse technische onvolkomenheden, tekstuele omissies en onduidelijkheden zijn rechtgetrokken in reglementen en verordeningen. De bijbehorende wijzigingsbesluiten traden in werking op 1 januari 2017 en voor het verslagjaar 2017 resteren er om die reden minder afwijkingen.

Naleving treasury statuut MRDH 2016

Met uitzondering van het hierna genoemde onderwerp zijn de voorschriften en bepalingen uit het treasury statuut in 2017 goed opgevolgd.

Met uitzondering van de te verrichten aflossingen op de in 2017 aangetrokken en overgenomen leningen konden in het verslagjaar nog geen betrouwbare liquiditeitsramingen worden geproduceerd. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat de raming van de bestedingen per jaar en de noodzakelijke periodieke interne controle daarop nog moeten worden gestructureerd. De uitkomsten van een in december 2017 afgeronde risicoanalyse overplanning/overbesteding en de recente uitwerking van het wettelijk kader voor het te hanteren bestedingsbegrip (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 2017. Hieronder de artikelen die het betreft, de toelichting daarop en de te treffen beheersmaatregel

Artikelnummer	Omschrijving	Toelichting	Beheersmaatregel
Artikel 16 lid 1d	Het dagelijks bestuur draagt zorg voor 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 voor inkoop en aanbesteding aangeboden, die op 10 maart 2017 door het algemeen bestuur is vastgesteld, zodat vanaf die datum wel aan deze voorwaarde kon worden voldaan.
Artikel 17 lid 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	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 2017 door het algemeen bestuur vastgestelde inkoopbeleid is door de secretaris-generaal op basis van deze uitgangspunten in het eerste kwartaal van 2018 een intern inkoopreglement 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 2017 laat zich als volgt becijferen:

Balans en financiering

	31 dec 17		31 dec 16	
Beschikbaar op lange termijn				
Eigen vermogen	7.425.581		2.590.025	
Schulden op lange termijn	892.058.312		1.078.312	
Benodigd op lange termijn		899.483.893		3.668.337
Materiële vaste activa	7.496.942		7.542.962	
Financiële vaste activa	911.422.454		30.937.228	
		918.919.396		38.480.190
Financieringstekort		-19.435.503		-34.811.853
Te weten				
Vlottende activa		436.676.419		530.371.899
Vlottende passiva		456.111.922		565.183.752
Werkkapitaal		-19.435.503		-34.811.853

Hieruit blijkt, dat het werkkapitaal in 2017 is toegenomen met een bedrag van € 15,4 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

Voorgestelde resultaatsbestemming 2017	750.317
Nog te bestemmen resultaat 2017	482.799
Toevoeging risicoreserve financieringen	3.602.440
Resultaat beleggingsfonds BOR	318.123
Opnames beleggingsfonds BOR	10.176.651
Afschrijving materiële vaste activa, incl. duurzame waardevermindering	2.297.067
Aangetrokken leningen regionale OV-bedrijven	890.980.000
	908.607.397

Besteed aan

Verstrekte leningen regionale OV-bedrijven	890.980.000
Investerings haltevoorzieningen	562.518
Investerings verbouwing	1.245.121
Investerings inrichting Westersingel	443.408
	893.231.047

Toename werkkapitaal	15.376.350
-----------------------------	-------------------

Bij de beoordeling van het hiervoor gepresenteerde financieringstekort ultimo 2017 ad. € 19,4 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) en waarvan het saldo per balansdatum ruim € 214 miljoen bedraagt, 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 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 2021.

Financiering railinvesteringen

Op grond van een daartoe genomen besluit eind 2016 is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen grotendeels overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam (het restant in januari 2018). Hierdoor blijft, na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve, structureel tenminste € 6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar voor de verkeer- en vervoersopgave in onze regio.

Voor elke verstrekte lening, garantie en borgstelling wordt een toereikende risicoreservering opgebouwd als onderdeel van het eigen vermogen van de MRDH. Daarvoor wordt afhankelijk van de noodzakelijke omvang van voornoemde reserve de jaarlijks in rekening te brengen risico-opslag van 60 basispunten over de uitstaande leningen, garanties en borgstellingen ingezet. Voor meer informatie over de wijze waarop deze reserve wordt opgebouwd, alsmede het geraamde verloop daarvan wordt verwezen naar de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 4.3). De overname van voornoemde financiering is in 2017 grotendeels voltooid. Per 31 december 2017 bedraagt de omvang van de leningenportefeuille inclusief kasgeldleningen € 1,11 miljard, waarvan € 143 miljoen borgstellingen.

Per bedrijf zijn de verstrekte leningen en borgstellingen als volgt te specificeren:

HTM (Saldobestemming per 31 december 2017 t.b.v. HTM Personenvervoer N.V.)

Omschrijving	Referentie	Oorspronkelijke hoofdsom	Hoofdsom per 31 dec 17	Ingangsdatum	Einddatum	Rente in procenten	Wijze van aflossing
Leningen							
Railinfrastructuur	HTM-RI001	118.000.000,00	118.000.000,00	27-02-17	27-02-47	2,547	Ineens op einddatum
Railvoertuigen Regio Citadis + MJOP RC	HTM-RV001	204.000.000,00	204.000.000,00	27-02-17	27-02-37	1,848	Lineair
Railvoertuigen GTL8-II	HTM-RV003	13.000.000,00	13.000.000,00	27-02-17	27-02-23	0,708	Lineair
Railvoertuigen Avenio	HTM-RV002	190.000.000,00	190.000.000,00	01-03-17	01-03-47	2,188	Lineair
Borgstellingen							
Railinfrastructuur via RABO	L289	10.000.000,00	10.000.000,00				Ineens op einddatum
Railinfrastructuur via BNG	L269	18.000.000,00	1.200.000,00	25-02-03	25-02-18	0,6	Lineair
Railinfrastructuur via BNG	L293	9.100.000,00	3.900.000,00	01-04-13	01-04-20	0,6	Lineair
Railinfrastructuur via BNG	L294	10.400.000,00	5.200.000,00	01-04-13	01-04-21	0,6	Lineair
Railinfrastructuur via BNG	L295	8.400.000,00	2.800.000,00	01-04-13	01-04-19	0,6	Lineair

RET (Saldovestiging per 31 december 2017 t.b.v. RET)

Omschrijving	Referentie	Oorspronkelijke hoofdsom	Hoofdsom per 31 dec 17	Ingangs- datum	Einddatum	Rente in procenten	Wijze van aflossing
Meerjarige leningen							
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007016	20.000.000,00	6.000.000,00	03-05-2010	15-04-17	3,405	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007017	20.000.000,00	6.000.000,00	05-07-2010	15-06-17	3,282	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007019	22.000.000,00	6.600.000,00	28-10-2010	15-10-16	3,369	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007020	18.500.000,00	7.400.000,00	22-12-2011	15-12-16	3,315	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007021	24.000.000,00	12.000.000,00	15-02-2012	15-02-17	3,175	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007022	26.400.000,00	13.200.000,00	15-03-2012	15-03-17	3,045	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007023	24.000.000,00	12.000.000,00	15-06-2012	15-06-17	2,795	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007024	40.800.000,00	20.400.000,00	16-07-2012	15-07-17	2,668	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007025	26.800.000,00	16.080.000,00	15-07-2013	15-07-17	2,399	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007027	15.000.000,00	10.500.000,00	30-04-2014	15-04-17	2,279	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007028	20.000.000,00	14.000.000,00	15-05-2014	15-05-17	2,299	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007029	30.000.000,00	21.000.000,00	15-08-2014	15-08-17	1,935	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007030	30.000.000,00	21.000.000,00	15-10-2014	15-10-16	1,488	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007033	40.000.000,00	32.000.000,00	15-12-2015	15-12-16	1,363	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007034	40.000.000,00	36.000.000,00	15-04-2016	15-04-17	1,088	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007035	15.000.000,00	13.500.000,00	15-06-2016	15-06-17	1,000	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007013	21.000.000,00	6.300.000,00	28-01-2010	15-01-20	3,690	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007014	30.000.000,00	9.000.000,00	22-02-2010	17-02-20	3,650	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007015	30.000.000,00	9.000.000,00	29-03-2010	16-03-20	3,540	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007018	22.200.000,00	6.660.000,00	16-08-2010	15-07-17	3,470	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007026	25.900.000,00	15.540.000,00	31-10-2013	16-10-23	2,530	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007031	35.000.000,00	28.000.000,00	15-04-2015	15-04-25	0,967	Lineair
RET Railgebonden Voertuigen BV	5007032	30.000.000,00	24.000.000,00	21-09-2015	15-09-25	1,464	Lineair
Subtotaal RET Railvoertuigen		606.600.000,00	346.180.000,00				
RET Infrastructuur B.V.	5008008	3.000.000,00	300.000,00	30-09-2008	01-10-18	5,470	Lineair
RET Infrastructuur B.V.	5008012	25.000.000,00	5.000.000,00	14-10-2009	30-09-19	3,880	Lineair
RET Infrastructuur B.V.	5008013	10.000.000,00	3.000.000,00	16-08-2010	30-06-20	3,470	Lineair
RET Infrastructuur B.V.	5008017	23.000.000,00	11.500.000,00	31-12-2012	30-12-22	2,380	Lineair
Subtotaal RET Infra		61.000.000,00	19.800.000,00				
Totaal Meerjarige leningen		667.600.000,00	365.980.000,00				
Kasgeldleningen							
RET Infrastructuur B.V.	RET-RI001	30.000.000,00	30.000.000,00	15-09-17	31-03-18	0,6	Ineens op einddatum
RET Infrastructuur B.V.	RET-RI001	30.000.000,00	30.000.000,00	30-10-17	31-03-18	0,6	Ineens op einddatum
RET Infrastructuur B.V.	RET-RI002	15.000.000,00	15.000.000,00	31-12-17	31-03-18	0,6	Ineens op einddatum
Totaal Kasgeldleningen		75.000.000,00	75.000.000,00				

RET (Saldovestiging per 31 december 2017 t.b.v. RET) - vervolg

Omschrijving	Referentie	Oorspronkelijke	Hoofdsom	Ingangs-	Einddatum	Rente	Wijze van
		hoofdsom	per 31 dec 17	datum		in procenten	aflossing
Borgstellingen							
EIB eerste tranche	EIB-RV001	35.000.000,00	35.000.000,00	03-01-17	03-01-47	0,6	Lineair
EIB tweede tranche	EIB-RV001	30.000.000,00	30.000.000,00	31-03-17	31-03-47	0,6	Lineair
EIB derde tranche	EIB-RV001	30.000.000,00	30.000.000,00	30-06-17	30-06-47	0,6	Lineair
EIB vierde tranche	EIB-RV001	25.000.000,00	25.000.000,00	29-09-17	29-09-47	0,6	Lineair
Totaal Borgstellingen		120.000.000,00	120.000.000,00				

De vermelde rentepercentages zijn inclusief de jaarlijks in rekening te brengen risico-opslag van 60 basispunten.

Bussenleningen

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft na zienswijze door de regiogemeenten op 21 december 2017 de nieuwe Verordening busleningen vastgesteld.

De belangrijkste overweging voor het instellen van deze verordening is het faciliteren van adequate en goedkopere financieringsmogelijkheden voor vervoerbedrijven ten behoeve van de gewenste transitie naar zero emissie busvervoer.

In het verslagjaar zijn geen leningen op grond van deze verordening aangetrokken of verstrekt.

Overbesteding

Volgens de in de Begroting 2019 opgenomen meerjarenramingen zijn de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2019 tot 2021 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 beperkt, worden nader toegelicht in de paragraaf Weerstandsvermogen en risico's (hoofdstuk 3.4).

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. Dit heeft tot gevolg, 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 geraamde overbesteding in de jaren 2019 t/m 2021 is in 2017 ingezet op de volgende beleidslijnen:

1. Aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in fondsen bij de BNG Bank tot het einde van de looptijd medio 2019;
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.

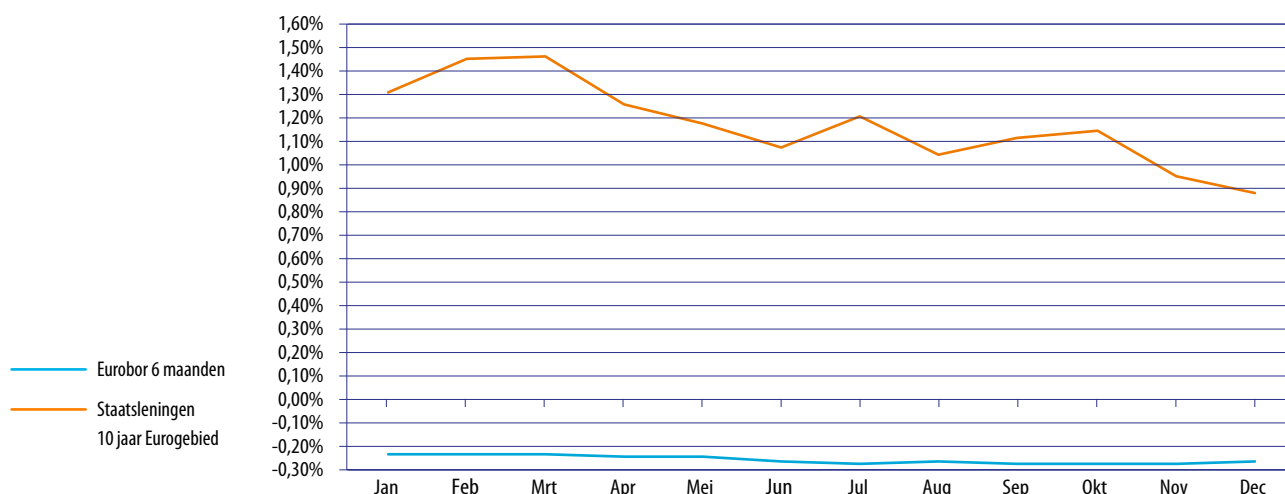
Renteontwikkeling, uitzettingen en rendement

In het verslagjaar is de voor de MRDH relevante korte rente (op basis van de hiervoor geschetste beleidslijnen) negatief gebleven. Daardoor was het in 2017 niet lonend om kasgeldleningen te verstrekken aan andere decentrale overheden.

Ondanks een aanvankelijke stijging tot april is de lange rente weer gedaald. Dat gegeven is van belang voor de kostprijs van de financiering van de regionale OV-bedrijven, zoals hiervoor genoemd. Verwacht wordt dat dit tarief vooralsnog stabiel blijft op het niveau van december 2017. Op langere termijn wordt wel een geleidelijke stijging verwacht.

Als gevolg van het geraamde tekort in de jaren 2019 t/m 2021 van de beschikbare BDU-middelen was verstrekking van langlopende leningen aan andere decentrale overheden in 2017 ook niet opportuun. De hiervoor geschetste renteontwikkeling komt tot uitdrukking in de volgende grafiek, waarin het renteverloop van korte (Euribor 6-maands) en lange rente (op basis van 10-jarige staatsleningen in het Eurogebied) in 2016 zijn weergegeven.

Renteratieven 2017



De MRDH had ultimo 2017 een belegd vermogen van € 1.112,3 miljoen. Dit kan als volgt worden gespecificeerd:

bedragen in miljoenen in euro's

Leningen regionale OV-bedrijven	891,0
Beleggingen BOR	20,4
Kasgeldleningen regionale OV-bedrijven	75,0
Rekening-courant 's Rijks schatkist	111,7
Liquide middelen	14,2
Totaal	1.112,3

Het gemiddelde bedrag aan belegde en liquide middelen bedroeg in 2017 € 792,7 miljoen, waarover een bedrag van € 4,0 miljoen aan netto baten is gerealiseerd. Dat laat zich vertalen naar een rendement van 0,5%.

Deze baten zijn uitsluitend te relateren aan de financiële positie van de Vervoersautoriteit.

Gezien de aard van de beleggingen worden deze vanaf 2017 geheel toegerekend aan het programma Openbaar Vervoer.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op haar leningenportefeuille loopt, kan worden getoetst aan de renterisiconorm. Omdat de MRDH in 2017 uitsluitend leningen heeft aangetrokken, die uit hoofde van de publieke taak in dezelfde omvang tegen dezelfde rentetypische looptijden zijn uitgezet, is deze toetsing voor de MRDH niet relevant.

De kasgeldlimiet is een plafond voor de netto vlottende schuld van de MRDH en heeft tot doel een te grote gevoeligheid voor rentefluctuaties op de kortlopende schuld te voorkomen. Deze limiet bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. Indien de hiervoor genoemde schuld voor een derde achtereenvolgende kwartaal de limiet overschrijdt, dient de MRDH haar toezichthouder hiervan op de hoogte te stellen en een plan voor te leggen om het daaropvolgende kwartaal weer aan de gestelde limiet te voldoen. Deze limiet werd in 2017 niet overschreden.

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 verstrekte leningen (zie hiervoor) voldoen aan de gestelde minimumeisen. Voor kasgeldleningen aan decentrale overheden geldt dezelfde rating als die van Nederland.

Voor de verstrekte leningen aan regionale OV-bedrijven is op basis van een daartoe uitgevoerde analyse een specifiek daarop toegesneden risicobeheer van toepassing. Dit wordt in hoofdstuk 3.4 (Weerstandsvermogen en risico's) nader toegelicht.

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.

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).

Er 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 investering 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 namelijk besluitvorming door alle aandeelhouders van het betreffende vervoerbedrijf plaats op basis van unanimititeit. 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 één aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de HTM Personenvervoer van € 1,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2016: € 91.690.205
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 462.987.100
Financieel resultaat	Over 2016: € 4.549.811
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
Bestuurlijk belang	Aandeelhouder van één aandeel. De MRDH is vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.
Financieel belang	Deelneming in de RET van € 1.000,-
Eigen vermogen	Per 31-12-2016: € 163.436.000
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 237.197.000
Financieel resultaat	Over 2016: € 5.098.000
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.

Naam	De Verkeersonderneming
Deelnemende partijen	<p>De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies.</p> <p>De Stuurgroep bestaat uit het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat/RWS, het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en MRDH.</p> <p>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.</p>
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter bestuurscommissie Vervoersautoriteit 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 31-12-2016: € 249.519
Vreemd vermogen	Per 31-12-2016: € 32.600.527
Financieel resultaat	Over 2016: € 1.515
Risico's	<p>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.</p> <p>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.</p>
Beleidsvoornemens	De huidige samenwerkingsovereenkomst loopt tot en met 2020.
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 'weerstandvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt.

Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risico's 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 taken voor het versterken van het 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 daardoor is voor dit onderdeel sprake van een weerstandsratio van 1,0.

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 OV-bedrijven

Zoals in hoofdstuk 3.2 (Financiering) gemeld, heeft de MRDH in december 2016 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de investeringen in railvoertuigen en -infrastructuur 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 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. Daarbij is meegewogen dat de MRDH voor de periode 2016-2026 een railconcessie heeft gegund aan voornoemde OV-bedrijven, dat de MRDH een eerste zekerheidsrecht verwerft over de te financieren activa en dat het kredietrisico wordt beperkt doordat de afschrijvingen over door de MRDH goedgekeurde rail-investeringen en de rente over de daarvoor verstrekte leningen in de door de MRDH in de maandelijks te betalen concessievergoeding zijn opgenomen. Op grond van een referentievergelijking is vastgesteld dat een waardedaling van 35% als uitgangspunt voor de risicoberekening verdedigbaar is. De risico-inschatting voor de beide OV-bedrijven is daarnaast als "laag" geclassificeerd en daaruit volgt een risicoweging van 8% als uitgangspunt voor de risicoberekening.

Daarbij wordt een ondergrens gehanteerd van € 20 miljoen, berekend op basis van de maandelijks aan HTM en RET te betalen concessievergoedingen (ruim € 22 miljoen). Uitgaande van een worst case scenario (faillissement) wordt de kans dat maximaal één maand aan concessievergoeding als verloren moet worden beschouwd, als hoog (90%) ingeschat.

De omvang van de in 2016 ingestelde risicoreserve financieringen bedraagt per 31 december 2017 ongeveer € 3,7 miljoen. In onderstaande tabel is het geraamde verloop in de komende jaren in cijfers uitgewerkt:

Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar		bedragen in euro's				
	2018	2019	2020	2021	2022	
Financiering HTM en RET	1.172.191.626	1.037.093.722	879.167.171	753.745.731	684.889.306	
Boekwaarde MVA	1.266.898.987	1.207.831.908	1.147.109.080	1.084.539.002	1.023.121.208	
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35	35	35	35	35	
Effect	443.414.645	422.741.168	401.488.178	379.588.651	358.092.423	
Economische waarde	823.484.341	785.090.740	745.620.902	704.950.351	665.028.785	
Discrepantie lening	348.707.285	252.002.981	133.546.269	48.795.380	19.860.521	
Inschatting risico	Laag	Laag	Laag	Laag	Laag	
Weging risico (%)	8	8	8	8	8	
Netto/gewogen risico (ondergrens 20 miljoen)	27.896.583	20.160.239	20.000.000	20.000.000	20.000.000	
Risicoreserve financieringen primo jaar cumulatief	3.612.359	10.937.566	18.182.713	20.000.000	20.000.000	
Percentage risico-opslag (%)	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	
In rekening gebrachte risico-opslag per jaar	7.325.207	7.245.146	6.938.710	6.357.144	5.846.274	
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	-16.959.017	-1.977.526	-	-	-	

Hieruit blijkt dat de benodigde weerstandscapaciteit voor de financieringsactiviteiten al in 2019 nagenoeg zal worden bereikt. De weerstandsratio hiervoor bedraagt dan 0,95.

De verschillen tussen de in rekening te brengen risico-opslag en de jaarlijks benodigde toevoeging aan de risicoreserve worden vanaf 2020 aangewend als aanvullende dekking voor de lasten van het programma Exploitatie Verkeer en Openbaar Vervoer. De daarvoor benodigde BDU-bijdrage wordt daardoor lager.

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 na een periode van maximaal drie achtereenvolgende kalenderjaren weer een positief saldo ontstaat in het daaropvolgende jaar en tenminste drie achtereenvolgende begrotingsjaren na dat jaar. Dit beleid is in overeenstemming met een in 2017 door een extern bureau 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 de zgn. kleine investeringsprojecten (tot € 5 miljoen) er - met name door uitvoerende gemeenten - doorgaans te optimistisch worden gepland. In de praktijk ijlen de daadwerkelijke bestedingen dan meestal 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. 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, wordt bij de opstelling daarvan veel effort gestoken in een meer realistische raming van de kasstromen van alle investeringsprojecten. Zo is er voor kleine projecten een subsidieplafond van € 30 miljoen per jaar opgenomen en sluit de raming van de te verwachte bestedingen daarop nu beter aan bij de ervaringscijfers tot nu toe. De tot nu toe gevolgde wijze van begroten is ook nader onderzocht tijdens de hiervoor reeds genoemde financiële risicoanalyse door een extern bureau, die eind 2017 is afgerond. Dat heeft geleid tot een aantal concrete aanbevelingen, die momenteel nader worden bestudeerd en zo mogelijk en/of nodig zullen worden geïmplementeerd of ter besluitvorming worden voorgelegd.

Beleidsnota

De in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse (Risico's programma Economisch Vestigingsklimaat), het externe onderzoek naar de financiering van de OV bedrijven (2016) en de financiële risicoanalyse aangaande overbesteding (2017) dienen als de bouwstenen voor de nog op te stellen beleidsnota Risicomanagement en Weerstandsvermogen. Deze beleidsnota kan daarmee nu worden opgesteld en zal daarna 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:

Kengetallen in procenten	Jaarrekening 2016	Jaarrekening 2017
	%	%
Netto schuldquote	0,8	97,4
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	0,8	0,0
Solvabiliteitsratio	0,5	0,5
Grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,0	-0,8
Belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

Opmerkingen

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

De netto schuldquote moet inzicht geven in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen (lasten/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 en 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 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 3.2 (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 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 voor 2017 is weliswaar negatief, maar dit is als een incidentele uitschieter te beschouwen.

3.5 Onderhoud kapitaalgoederen

Investeringsen

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, zoals vastgelegd in de Financiële verordening 2015 van de MRDH.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met economisch 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 volgende materiële vaste activa met economisch nut worden lineair afgeschreven in:

- maximaal 10 jaar: verbouwing, inrichting, renovatie, restauratie van kantoren en bedrijfsgebouwen;
- maximaal 10 jaar: technische installaties in bedrijfsgebouwen;
- 5 jaar: telefooninstallaties;
- 3 jaar: automatiseringsapparatuur;
- 10 jaar: kantoormeubilair.

Afschrijvingsbeleid materiële vaste activa met maatschappelijk nut

De volgende materiële vaste activa met maatschappelijk nut worden lineair afgeschreven in:

- Maximaal 10 jaar: straatmeubilair.

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 kadastreropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/ Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpqergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van deze gronden.

Bedrijfsgebouw Westersingel

Eind oktober 2017 is de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik genomen. Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van de verbouwing en herinrichting van dit pand is in 2017 een bedrag geïnvesteerd van € 1.230.000. Deze investering zal in 10 jaar worden afgeschreven.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud hiervan en heeft daartoe contracten afgesloten met gespecialiseerde marktpartijen.

Overige materiële vaste activa

Kantoorinventaris en ICT hardware zijn bij de start van de MRDH in 2015 om niet overgenomen van het Stadsgebouw Haaglanden. Als gevolg van de verhuizing naar het nieuwe pand in 2017 (zie hiervoor) moest in 2017 een nieuw datanetwerk worden aangelegd en nieuwe inrichting en meubilair worden aangeschaft tot een totaal bedrag van € 457.000. In 2018 zijn nieuwe investeringen in ICT voorzien. Het gaat om de noodzakelijke vervanging van de werkplek hardware, de doorontwikkeling van het financiële systeem (projectadministratie en verdere digitalisering werkprocessen) en de digitalisering van de voorbereidings- en autorisatieprocessen van bestuurlijke voorstellen. Daarvoor is een investeringsbedrag begroot van € 320.000.

Investeringen in kantoormeubilair worden in 10 jaar afgeschreven, ICT hardware in drie jaar, software en ICT-investeringen in verbeterprocessen in 7 jaar.

De MRDH is zelf verantwoordelijk voor het noodzakelijke onderhoud van 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 2017 bedraagt € 5.398.194.

3.6 Staat van reserves en fondsen

Omschrijving	Balans 01-01-17	Dotatie 2017	Onttrekking 2017	Saldo 31-12-17	Voorstel dotatie 2017	Balans 31-12-17
MRDH						
Reserve weerstands- vermogen EV	100.000	0	0	100.000	0	100.000
Egalisatiereserve EV	2.480.106			2.480.106	750.317	3.230.423
Risicoreserve financieringen	9.919	3.602.440	0	3.612.359	0	3.612.359
Subtotaal reserves	2.590.025	3.602.440	0	6.192.465	750.317	6.942.782
Regio Rotterdam						
BDU	345.757.293	271.061.783	454.232.194	162.586.883	0	162.586.883
Regio Haaglanden						
Mobiliteitsfonds	85.579.371	238.970.447	272.693.716	51.856.101	0	51.856.101
Subtotaal fondsen	431.336.664	510.032.230	726.925.910	214.442.985	0	214.442.984
Totaal algemeen	433.926.689	513.634.670	726.925.910	220.635.450	750.317	221.385.765

3.7 Inwonerbijdrage per gemeente

In de Begroting 2017 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:

Gerealiseerde inwonerbijdrage per gemeente

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2016	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2017
Albrandswaard	25.007	2,49	62.267
Barendrecht	47.844	2,49	119.132
Brielle	16.641	2,49	41.436
Capelle aan den IJssel	66.514	2,49	165.620
Delft	101.075	2,49	251.677
Den Haag	519.411	2,49	1.293.333
Hellevoetsluis	38.610	2,49	96.139
Krimpen aan den IJssel	29.059	2,49	72.357
Lansingerland	59.037	2,49	147.002
Leidschendam-Voorburg	74.227	2,49	184.825
Maassluis	32.287	2,49	80.395
Midden-Delfland	18.870	2,49	46.986
Nissewaard	85.403	2,49	212.653
Pijnacker-Nootdorp	51.880	2,49	129.181
Ridderkerk	45.100	2,49	112.299
Rijswijk	49.322	2,49	122.812
Rotterdam	629.078	2,49	1.566.404
Schiedam	77.051	2,49	191.857
Vlaardingen	71.888	2,49	179.001
Wassenaar	25.859	2,49	64.389
Westland	105.007	2,49	261.467
Westvoorne	14.205	2,49	35.370
Zoetermeer	124.151	2,49	309.136
Totaal	2.307.526		5.745.740

Deel 2 Jaarrekening

Hoofdstuk 4 Balans 2017

Balans Activa

bedragen in euro's

	31-12-2017	31-12-2016
Vaste activa (art. 33)		
Materiële vaste activa (art. 35)	7.496.941	7.542.962
Machines, apparaten en installaties	5.398.194	6.787.182
Vervoermiddelen	500.000	750.000
Bedrijfsgebouwen	1.175.337	5.780
Overige materiële vaste activa	423.410	0
Financiële vaste activa (art. 36)	911.422.454	30.937.228
Leningen u/g	890.980.000	0
Beleggingen	20.441.453	30.936.227
Deelnemingen	1.001	1.001
Totaal vaste activa	918.919.395	38.480.190
Vlottende activa (art. 37)		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 39)	263.733.228	484.863.235
Kasgeldleningen	75.000.000	69.000.000
Rekening-courant 's Rijks schatkist	111.716.612	371.236.276
Debiteuren	8.778.136	4.235.575
Belastingen	68.238.480	40.391.384
Overlopende activa (art. 40a)	158.766.574	43.340.670
Nog te ontvangen bedragen	92.869.761	5.000.484
Vooruitbetaalde kosten	65.896.812	38.340.186
Liquide middelen (art. 40)	14.176.617	1.894.611
Banksaldi	3.999.967	1.894.611
Kruisposten	10.176.651	0
Totaal vlottende activa	436.676.419	530.098.516
Totaal activa	1.355.595.815	568.578.707

Balans Passiva

bedragen in euro's

	31-12-2017	31-12-2016
Vaste passiva (art. 41)		
Eigen vermogen (art. 42/43)	7.425.581	2.590.025
Reserve weerstandsvermogen EV	100.000	100.000
Egalisatiereserve programma EV	2.480.107	1.590.551
Risicoreserve financieringen	3.612.359	0
Voorgestelde resultaatsbestemming	750.317	899.474
Nog te bestemmen resultaat	482.799	0
Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer (art. 46)	892.058.312	1.078.312
Leningen o/g	890.980.000	0
Garantiesom abri's	1.078.312	1.078.312
Totaal vaste passiva	899.483.893	3.668.337
Vlottende passiva (art. 47)		
Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan één jaar (art. 48)	26.910.837	26.747.483
Crediteuren	26.910.837	26.747.483
Belastingen	0	0
Overlopende passiva (art. 49)	429.201.085	538.162.887
Fondsen	214.442.983	431.336.664
Te betalen kosten	211.992.951	104.887.671
Vooruitontvangen bedragen	2.765.150	1.938.552
Totaal vlottende passiva	456.111.922	564.910.370
Totaal passiva	1.355.595.815	568.578.707

Hoofdstuk 5 Programmarekening

Programmarekening over het begrotingsjaar 2017

bedragen in euro's

	Verschil			Verschil		
	Realisatie 2017	gewijzigde begroting en realisatie 2017	Gewijzigde begroting 2017	Primaire begroting 2017	realisatie 2017	Realisatie 2016
					en realisatie 2016	
Lasten						
Programma 1 - Verkeer	184.210.663	23.729.663	160.481.000	157.152.400	24.745.851	159.464.811
Programma 2 - Openbaar Vervoer	720.886.722	3.853.754	717.032.968	599.217.800	251.172.217	469.714.505
Programma 3 - Economisch Vestigingsklimaat	5.028.764	-1.939.236	6.968.000	5.745.700	-1.197.291	6.226.055
Totaal lasten	910.126.149	25.644.181	884.481.968	762.115.900	274.720.778	635.405.371
Baten						
Bijdragen regiogemeenten	5.745.738	38	5.745.700	5.745.700	81.752	5.663.986
Onttrekking aan fondsen	726.925.910	-142.532.708	869.458.618	756.370.200	115.931.298	610.994.612
Rente	15.026.639	3.012.444	12.014.195	0	14.315.370	711.269
Overige baten	167.263.417	166.958.117	305.300	0	149.125.116	18.138.301
Totaal baten	914.961.704	27.437.891	887.523.813	762.115.900	279.453.536	635.508.168
Resultaat vóór bestemming	4.835.556	1.793.711	3.041.845	0	4.732.759	102.797
Toevoeging aan reserves						
Structureel	0	0	0	0	0	0
Incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	3.602.440	-356.405	3.958.845	0	3.602.440	0
Incidenteel nog te accorderen	750.317	750.317	0	0	-149.157	899.474
Onttrekking aan reserves						
Structureel	0	0	0	0	0	0
incidenteel geaccordeerd bij bestuursrapportage	0	917.000	-917.000	0	796.677	-796.677
Nog te bestemmen resultaat	482.799	482.799	0	0	482.799	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 (uitgeleende gelden) 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.

Vorraden

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, egalisereserve EV, de risico-reserve financieringen, de voorgestelde resultaatsbestemming en het nog te bestemmen resultaat 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. Subsidieverstrekingen worden als volgt verantwoord:

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

Renten worden toegerekend aan het jaar waarin deze zijn opgebouwd.

Ten behoeve van de gemeenschappelijke kosten zoals opleidingen, huisvesting, automatisering, financiën, communicatie en archief wordt in de begroting een kostenverdeling gemaakt op basis van sleutels. Namelijk op basis van verwerkte facturen voor financiën en op basis van personen voor de overige kosten. In de jaarrekening worden de gemaakte kosten zo veel mogelijk verantwoord op de desbetreffende functie. Zo worden de studiekosten van de deelnemers geboekt op het programma 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

Materiële vaste activa

Omschrijving	Jaar	Maand	Restwaarde	Afschrijving %	Aanschaf- waarde 01-01-2017	Cumulatieve Afschrijving 01-01-2017
Machines, apparaten en installaties						
Chipkaart apparatuur						
Distributieapparatuur chipkaart	2015	12	0,00	100	115.522	115.522
ABRI's						
Diverse investeringen	2014	12	0,00	20	1.840.208	564.851
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20	6.751.117	2.032.156
Diverse investeringen	2015	12	0,00	20	35.847	7.169
Diverse investeringen	2016	12	0,00	20	849.096	84.910
Diverse investeringen	2017	6	0,00	20	0	0
					9.476.268	2.689.086
Totaal machines, apparaten en installaties					9.591.790	2.804.6081
Vervoersmiddelen						
Aardgasbussen						
10 aardgasbussen	2015	12	250.000,00	33	1.630.000	880.000
					1.630.000	880.000
Bedrijfsgebouw Westersingel						
Verbouwing						
Verbouwingskosten Westersingel	2016	12	0,00	10	5.780	0
Verbouwingskosten Westersingel	2017	6	0,00	10	0	0
					5.780	0
Overige materiële vaste activa						
Meubilair	2017	6	0,00	10	0	0
ICT	2017	6	0,00	33	0	0
Bekabeling	2017	6	0,00	10	0	0
					0	0
Totaal materiële vaste activa					11.227.570	3.684.608

Materiële vaste activa - vervolg

Omschrijving	Boekwaarde 01-01-2017	Investing 2017	Afschrijving 2017	Aanschaf- waarde 31-12-2017	Cumulatieve Afschrijving 31-12-2017	Boekwaarde 31-12-2017
Machines en installaties						
Chipkaart apparatuur						
Distributieapparatuur chipkaart	0	0	0	115.522	115.522	0
ABRI's						
	1.275.356	0	368.042	1.840.208	932.893	907.315
	4.718.961	0	1.350.223	6.751.117	3.382.380	3.368.737
	28.678	0	7.169	35.847	14.339	21.508
	764.187	0	169.819	849.096	254.729	594.367
	0	562.518	56.252	562.518	56.252	506.266
	6.787.182	562.518	1.951.505	10.038.786	4.640.592	5.398.194
	6.787.182	562.518	1.951.505	10.154.308	4.756.114	5.398.194
Vervoersmiddelen						
Aardgasbussen						
10 aardgasbussen	750.000	0	250.000	1.630.000	1.130.000	500.000
	750.000	0	250.000	1.630.000	1.130.000	500.000
Bedrijfsgebouw Westersingel						
Verbouwing						
Verbouwingskosten Westersingel	5.780	0	578	5.780	578	5.202
	0	1.231.721	61.586	1.231.721	61.586	1.170.135
	5.780	1.231.721	62.164	1.237.501	62.164	1.175.337
Overige materiële vaste activa						
Meubilair	0	295.242	14.762	295.242	14.762	280.480
ICT	0	90.492	15.082	90.492	15.082	75.410
Bekabeling	0	71.074	3.554	71.074	3.554	67.521
	0	456.808	33.398	456.808	33.398	423.410
Totaal materiële vaste activa	7.542.962	2.251.047	2.297.067	13.478.617	5.981.676	7.496.941

	2017	2016
Machines, apparaten en installaties	€ 5.398.194	€ 6.787.182

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 tenminste 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 2018 zullen beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM worden overgedragen.

Haltevoorzieningen bedragen in euro's

Boekwaarde per 1 januari 2017	6.787.182
Investeringen 2017	562.518
Afschrijving 2017	-1.951.505
Boekwaarde per 31 december 2017	5.398.194

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.

	2017	2016
Vervoermiddelen	€ 500.000	€ 750.000

De concessie voor het personenvervoer per bus 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 teruggekocht voor een waarde van € 25.000 per bus. Derhalve zal de MRDH de bussen afschrijven tot een waarde van € 250.000.

Vervoermiddelen bedragen in euro's

Boekwaarde per 1 januari 2017	750.000
Aanschaf 2017	0
Afwaardering 2017	-250.000
Boekwaarde per 31 december 2017	500.000

De boekwaarde van de bussen is in 2017 aangepast aan de economische waarde. De afschrijving wordt gefinancierd uit de BDU-middelen. Vorig jaar zijn de bussen verantwoord onder voorraden.

	2017	2016
Bedrijfsgebouw Westersingel	€ 1.175.337	€ 5.780

In 2017 is de MRDH verhuisd 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 zijn geactiveerd en worden vanaf 2017 afgeschreven.

Bedrijfsgebouw Westersingel	bedragen in euro's
Boekwaarde per 1 januari 2017	5.780
Investeringen 2017	1.231.721
Afschrijving 2017	-62.164
Boekwaarde per 31 december 2017	1.175.337

	2017	2016
Overige materiële vaste activa	€ 423.410	€ 0

Voor de inrichting van de werkplekken en het pand in Rotterdam zijn diverse investeringen gedaan in meubilair en faciliteiten op ICT gebied.

Overige materiële vaste activa	
Boekwaarde per 1 januari 2017	0
Investeringen 2017	456.808
Afschrijving 2017	-33.398
Boekwaarde per 31 december 2017	423.410

Financiële vaste activa

	2017	2016
Beleggingen	€ 20.441.453	€ 30.936.227

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. 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). 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. In 2017 was sprake van een negatief beleggingsresultaat van € 0,3 miljoen.

Belegging BNG Vermogensbeheer		bedragen in euro's
Saldo per 1 januari 2017		30.936.227
Opnames		-10.176.651
		20.759.576
Beleggingsresultaat		-318.123
Boekwaarde per 31 december 2017		20.441.453

	2017	2016
Deelnemingen	€ 1.001	€ 1.001

HTM personenvervoer N.V.		bedragen in euro's
Boekwaarde per 1 januari 2017		1
Aankoop 2017		0
Verkoop 2017		-0
Boekwaarde per 31 december 2017		1

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

RET N.V.		bedragen in euro's
Boekwaarde per 1 januari 2017		1.000
Aankoop 2017		0
Verkoop 2017		-0
Boekwaarde per 31 december 2017		1.000

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

	2017	2016
Leningen u/g (uitgeleende gelden)	€ 890.980.000	€ 0

Op grond van een daartoe eind 2016 genomen besluit is de MRDH verantwoordelijk voor de financiering van activa en nieuwe investeringen betreffende railvoertuigen en -infrastructuur van HTM en RET, voor zover de daarmee samenhangende kapitaallasten door haar via de railconcessie worden vergoed. Daartoe zijn in 2017 onder meer de bestaande leningen en borgstellingen grotendeels overgenomen van de gemeenten Den Haag en Rotterdam (het restant in januari 2018).

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen per balansdatum is opgenomen in hoofdstuk 3.2 Financiering.

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

	2017	2016
Kasgeldleningen	€ 75.000.000	€ 69.000.000

De kasgeldleningen betreffen twee leningen aan RET Infrastructuur B.V. als overbruggingsfinanciering voor een in 2018 nieuw uit te werken schema van de benodigde herfinanciering. Van deze leningen is een bedrag van € 30 miljoen vervroegd afgelost op 16 februari 2018. De looptijd van de resterende lening ad. € 45 miljoen liep af op 31 maart 2018, maar hiervoor is vooralsnog een nieuwe kasgeldlening verstrekt.

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 Financiering.

	2017	2016
Rekening-courant 's Rijks schatkist	€ 111.716.612	€ 371.236.276

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

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren		(bedragen x € 1000)			
		Verslagjaar			

(1)	Drempelbedrag	€ 4.479,49				
			Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen		2.262	1.909	1.428	2.338
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag		2.217	2.570	3.052	2.142
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag		-	-	-	-

(1)	Berekening drempelbedrag					
			Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar		864.747			
(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		364.747			
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002	Drempelbedrag	4.479,49				
met een minimum van €250.000						

(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)		203.589	173.725	131.368	215.095
(5b)	Dagen in het kwartaal		90	91	92	92
(2) - (5a)/(5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen		2.262	1.909	1.428	2.338

	2017	2016
Debiteuren	€ 8.778.136	€ 4.235.575

Het saldo van de debiteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Debiteuren	bedragen in euro's
Gemeenten	2.220.232
Rijk	-88.232
Overig:	6.646.136
Totaal debiteuren	8.778.136

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

	2017	2016
Belastingen	€ 68.238.480	€ 40.391.384

Belastingen	bedragen in euro's
BTW ondernemer	-/-853.140
BTW compensatiefonds	69.091.620
	68.238.480

De BTW/BCF-afrekening over 2017 vindt in januari 2018 plaats op basis van de afwikkeling van de aangiften 2017, die conform de richtlijnen per kwartaal (BTW) of per jaar (BCF) in 2017 en januari 2018 zijn ingediend. Het grootste aandeel hierin ligt in de aangifte 2017 voor het BTW-compensatiefonds (BCF).

Overlopende activa

	2017	2016
Nog te ontvangen bedragen	€ 92.869.761	€ 5.000.484

Hierin is onder andere een vordering opgenomen inzake Rijksbijdrage voor de Rotterdamsebaan ad € 73,8 miljoen, een post voor de rente aan de OV bedrijven ad € 13,8 miljoen, een post van € 1,2 miljoen in verband met afrekeningen reclame opbrengsten abri's, diverse afrekeningen OV bedrijven (€ 2,2 miljoen), nog te ontvangen bijdragen van de gemeenten voor de concessie Regiotaxi 2017 (een bedrag van € 1,7 miljoen) en een nog te ontvangen bedrag uit projecten EU € 101.000.

	2017	2016
Vooruitbetaalde kosten	€ 65.896.812	€ 38.340.186

De grootste post is een bedrag van € 64,9 miljoen als betaling aan het project A13/16. Dit betreft een voorschot voor een project dat nog moet worden opgestart en waar dus nog geen prestaties voor zijn geleverd. Verder bevat de post diverse vooruitbetaalde facturen (€ 995.000) en vorderingen op personeel (€ 6.500).

Liquide middelen

	2017	2016
Banksaldi	€ 3.999.967	€ 1.894.611

Betreft de lopende rekening bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

	2017	2016
Kruisposten	€ 10.176.651	€ 0

Betreft een lossing van de beleggingsportefeuille die in januari 2018 is ontvangen.

Eigen vermogen

	2017	2016
Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	€ 100.000	€ 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 bestuur van 9 december 2015.

Het verloop op deze post is als volgt:

Reserve Weerstandsvermogen Economisch Vestigingsklimaat	bedragen in euro's
Saldo per 1 januari 2017	100.000
Toevoeging i.v.m. weerstandscapaciteit	0
Saldo 31 december 2017	100.000

	2017	2016
Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat	€ 2.480.107	€ 1.590.551

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 2017 is als volgt:

Saldo per 1 januari 2017	1.590.551
Toevoeging 2017 (resultaatbestemming 2016)	+889.556
Saldo 31 december 2017	2.480.107

	2017	2016
Risicoreserve financieringen	€ 3.612.359	€ 0

Deze reserve is in 2016 ingesteld om de risico's die zijn verbonden aan het aantrekken en verstrekken van leningen uit hoofde van de publieke taak voldoende te beheersen. In hoofdstuk 3.4 (Weerstandsvormogen en risico's) wordt uitgebreid toegelicht welke gekwantificeerde risico's hiermee worden afgedekt en hoe deze reserve wordt opgebouwd.

Het verloop op deze post in 2017 is als volgt:

Risicoreserve financieringen

bedragen in euro's

Saldo per 1 januari 2017	0
Toevoeging 2017	+3.612.359
Saldo 31 december 2017	3.612.359

	2017	2016
Voorgestelde resultaatsbestemming	€ 750.317	€ 899.474

Aan het algemeen bestuur wordt voorgesteld om een bedrag van € 750.317 toe te voegen aan de Egalisatiereserve programma EV.

	2017	2016
Nog te bestemmen resultaat	€ 482.799	€ 0

De programmarekening sluit met een door het algemeen bestuur vast te stellen nog te bestemmen resultaat van € 482.799.

Aan het algemeen bestuur zal in de begrotingswijziging bij de eerste bestuursrapportage 2018 in 2018 worden voorgesteld dit bedrag toe te voegen aan een nieuw te vormen bestemmingsreserve Interne kwaliteitsverhoging. Deze zal worden aangewend ter dekking van noodzakelijke investeringen (zie pagina 14) in ICT (o.a. door de voorgenomen overgang naar een nieuwe provider), de inrichting van een geïntegreerde projectadministratie en de automatisering en digitalisering van meerdere werkprocessen. De uitgaven hiervoor zullen vooral in 2018 en 2019 plaatsvinden.

Passiva met een rentetypische looptijd van één jaar of langer

	2017	2016
Garantiesom abri's	€ 1.078.312	€ 1.078.312

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

	2017	2016
Leningen o/g (opgenomen gelden)	€ 890.980.000	€ 0

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.

Een specificatie van alle aangetrokken en verstrekte leningen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 Financiering.

Netto vlottende schuld met een rentetypische looptijd korter dan een jaar

	2017	2016
Crediteuren	€ 26.910.837	€ 26.747.483

De post crediteuren kan als volgt worden gespecificeerd:

Crediteuren	bedragen in euro's
Gemeenten	13.764.846
Rijk	2.392.896
Overig:	10.753.095
Totaal crediteuren	26.910.837

De post crediteuren loopt gedurende het boekjaar 2018 in zijn geheel af.

Overlopende passiva

	2017	2016
Fondsen	€ 214.442.983	€ 431.336.664

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

Fondsen	bedragen in euro's
Fonds BDU regio Rotterdam	162.586.882
Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	51.856.101
Totaal	214.442.983

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

Verder 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 inwonerbijdrage ten behoeve van Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven.

Het fonds BDU regio Rotterdam en het Mobiliteitsfonds regio Haaglanden hebben tot doel de mobiliteit in de regio 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 verloop kan per fonds als volgt worden weergegeven:

	2017	2016
Fonds BDU regio Rotterdam	€ 162.586.882	€ 345.757.293
Balans per 1 januari 2017		345.757.293
Bij: Rijksbijdrage 2017 regio Rotterdam		271.061.783
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Rotterdam		36.716.259
Bestedingen programma Openbaar Vervoer regio Rotterdam		417.515.935
Balans per 31 december 2017		162.586.882

	2017	2016
Mobiliteitsfonds regio Haaglanden	€ 51.856.101	€ 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 2017	23.723.497	61.855.873	85.579.371
Bij: Overheidsbijdragen	229.183.898	9.786.549	238.970.447
	252.907.395	71.642.422	324.549.817
Af: Bestedingen programma Verkeer regio Haaglanden	-5.911.128	14.285.470	8.374.343
Bestedingen programma Openbaar Vervoer regio Haaglanden	260.002.466	4.316.908	264.319.374
	254.091.338	18.602.378	272.693.716
Balans per 31 dec. 2017	-1.183.943	53.040.044	51.856.101

	2017	2016
Te betalen kosten	€ 211.992.951	€ 104.887.671

Deze post bestaat voor een groot deel uit kosten inzake werkelijke voortgang investeringsprojecten Vervoersautoriteit (€ 171.100.000), nog te ontvangen eindafrekeningen in verband met concessie verleningen (€ 25.200.000) en nog te betalen rentelasten leningen (€ 9.500.000). De overige kosten van diverse projecten waar goederen of diensten zijn geleverd heeft de MRDH begin 2018 een factuur voor ontvangen.

De grootste nog te betalen kosten op de investeringsprojecten Va zijn:

Kosten	bedragen in euro's
Rotterdamsebaan	74.478.000
Netwerk RandstadRail	47.591.000
Actie programma Openbaar Vervoer	22.074.000
Verkeersknooppunt Bleizo	11.235.000
Overige projecten (< € 3 miljoen)	15.722.000
	171.100.000

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.

BEREIK!	bedragen in euro's
Saldo per 1 januari 2017	694.593
Toevoeging	276.625
Saldo per 31 december 2017	971.218

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.

DOVA	bedragen in euro's
Saldo per 1 januari 2017	342.686
Toevoeging	202.255
Saldo per 31 december 2017	544.941

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 IenW 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.

	2017	2016
Vooruitontvangen bedragen	€ 2.765.150	€ 1.938.552

Dit betreft vooruitontvangen gelden voor het project aanlanding HSE-CS, voor de levering van DRIS op het busplatform CS Den Haag, vooruit gefactureerde loonkosten van een detachering, vooruit ontvangen gelden voor het programma Economisch Vestigingsklimaat en vooruit ontvangen huur stalling.

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Deze per balansdatum openstaande verplichtingen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Niet uit de balans blijvende verplichtingen	bedragen in euro's
Bedrijfsvoering	1.857.089
Programma Verkeer	334.749.535
Programma Openbaar Vervoer	2.602.434.079
Programma Economisch Vestigingsklimaat	2.569.631
Totaal	2.941.610.344

De niet uit de balans blijvende verplichtingen voor bedrijfsvoering bestaan uit diverse huur-overeenkomsten en diverse opdrachten voor inhuur. Begin 2017 is de huurovereenkomst inzake het bedrijfspand aan de Westersingel 12 te Rotterdam gesloten voor de duur van 10 jaar ingaande op 1 maart 2017.

De verplichtingen van het programma Verkeer zijn inclusief de meerjarige verplichtingen inzake het project Rotterdamsebaan ad. € 296 miljoen.

De bij het programma Openbaar Vervoer opgenomen verplichtingen betreffen vooral investeringsbijdragen. Het leeuwendeel daarvan bestaat uit de verplichte kapitaallasten vanaf 2018 van de investeringen van HTM (€ 726,8 miljoen) en RET (€ 912 miljoen). Overige grotere investeringen betreffen de per balansdatum reeds aangegane meerjarige verplichtingen voor de ombouw van de Hoekse Lijn ad. € 77,6 miljoen, vervoersknoop Bleizo € 69,4 miljoen en Hoornbrug Rijswijk € 16,6 miljoen. Tenslotte zijn ook de in 2017 reeds verleende concessiebeschikkingen 2018 aan HTM (€ 123,8 miljoen) en RET (€ 205,1 miljoen) in dit bedrag begrepen.

De niet uit de balans blijvende verplichtingen die per ultimo 2017 ten laste van het programma Economisch Vestigingsklimaat zijn aangegaan bestaan uit twee 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 t/m 2017 voor € 6.486.994 aan bijdragen verleend. Op deze bijdragen is voor € 3.913.005 aan voorschotten verleend. Vrijval heeft plaatsgevonden voor een bedrag van € 4.358. De stand van de niet uit de balans blijvende verplichtingen voor dit onderdeel bedraagt daarmee ultimo 2017 € 2.569.631;
- Dekking: een deel van deze verplichtingen maakte al deel uit van de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat. Voor het benodigde restant (€ 166.431) wordt een toevoeging vanuit het resultaat voorgesteld. Zie voor een verdere toelichting de toelichting op de programmafinanciën van het programma Economisch Vestigingsklimaat.

- Ten laste van de Begroting 2018 zijn in 2017 een aantal kleinere verplichtingen aangegaan die over de jaargrens heenlopen, het gaat ultimo 2017 om een bedrag van € 116.710.
 - Dekking: programmabudget programma Economisch Vestigingsklimaat 2018.

Deze verplichtingen worden vanaf 2018 uit de volgende bronnen bekostigd:

Verplichtingen	bedragen in euro's
Fondsen Vervoersautoriteit MRDH	2.938.420.124
Reclameopbrengsten abri's	249.171
Bijdragen regiogemeenten	2.941.049
Totaal	2.941.610.344

Naast de hiervoor genoemde verplichtingen zijn ten behoeve van de financiering van railinvesteringen ook borgstellingen verleend voor rechtstreeks aan HTM en RET verstrekte leningen. Het betreft een aan de Europese Investeringsbank verstrekte borgstelling voor een lening van € 120 miljoen aan RET en aan de Rabobank en BNG Bank verstrekte borgstellingen voor vijf verstrekte leningen aan HTM tot een totaal bedrag van € 23,1 miljoen. Een specificatie van de verstrekte borgstellingen is opgenomen in hoofdstuk 3.2 (paragraaf Financiering). De hiermee samenhangende aan voornoemde OV-bedrijven te vergoeden kapitaallasten worden bekostigd uit de fondsen van de Vervoersautoriteit MRDH.

6.3 Toelichting op de programmarekening

In dit hoofdstuk wordt het resultaat over 2017 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 zij 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 2017 104,4% en voldoet daarmee aan de wettelijke vereisten. Deze is gestegen naar 105,3% per 28 februari 2018. De zgn. beleidsdekkingsgraad (het gemiddelde van de dekkingsgraden van de twaalf voorgaande maanden) bedraagt per voornoemde datum 102,7%.

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 dienstregelingsuur (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 2017, worden vanaf het derde kwartaal 2018 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 waren de betreffende subsidieverordeningen van de voormalige stadsregio's in 2017 nog steeds van kracht.

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

Regio Rotterdam

De subsidie wordt in beginsel bij de subsidievaststelling betaald. Er kan eenmaal een voorschot worden verleend. Een eerste voorschot van 50% van de subsidie wordt betaald nadat de aanvrager met een daarvoor bestemd formulier heeft laten weten dat met de uitvoering van het project is gestart. Als het project of programma is uitgevoerd dient men een eindverslag in, vergezeld van een schriftelijke verklaring van de opdrachtgever dat het werk of de maatregelen zijn uitgevoerd overeenkomstig het plan op grond waarvan de subsidie is verleend is.

Daarbij behoort 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, waarna de subsidie kan worden 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, zoals hiervoor beschreven.

In het verslagjaar verleende voorschotten worden als besteding in de exploitatie van dat jaar verantwoord, mits de daadwerkelijke projectvoortgang dat rechtvaardigt.

Besteding lasten programma's Verkeer en Openbaar Vervoer

Bestedingen binnen het programma Verkeer	bedragen in euro's	
	Realisatie 2017	Realisatie 2016
Regio Haaglanden		
Verleende subsidies grote projecten	128.770.149	115.718.674
Verleende subsidies kleine projecten	13.122.595	11.994.770
Verleende opdrachten/eigen inkoop	5.320.051	5.098.037
	147.212.795	132.811.481
Regio Rotterdam		
Verleende subsidies grote projecten	11.959.505	4.699.706
Verleende subsidies kleine projecten	20.878.986	18.099.858
Verleende opdrachten/eigen inkoop	4.159.377	3.853.766
	36.997.868	26.653.330
Totalen programma Verkeer	184.210.663	159.464.811

De bestedingen binnen het programma Openbaar Vervoer (exclusief Financiering OV-bedrijven) zijn als volgt:

Bestedingen binnen het programma Openbaar Vervoer	bedragen in euro's	
	Realisatie 2017	Realisatie 2016
Regio Haaglanden		
Concessies vervoerders	148.728.883	154.709.960
Verleende subsidies grote projecten	110.647.078	39.877.558
Verleende subsidies kleine projecten	-/-633.500	2.074.306
Verleende opdrachten/eigen inkoop	14.332.824	16.739.106
	273.075.285	213.400.930
Regio Rotterdam		
Concessies vervoerders	244.805.881	187.170.043
Verleende subsidies grote projecten	163.448.733	58.765.917
Verleende subsidies kleine projecten	6.073.312	5.664.090
Verleende opdrachten/eigen inkoop	22.445.551	4.713.525
	436.773.477	256.313.575
Totalen programma Openbaar Vervoer	709.848.762	469.714.505

Toelichting financiële afwijkingen programmarekening

Programma Verkeer

De realisatieverschillen ten opzichte van 2016 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.

De verschillen ten opzichte van de begroting zijn grotendeels te verklaren uit het feit, dat de projectbestedingen in de begroting gebaseerd zijn op de geraamde betaaldaten van de hiervoor beschikbaar gestelde subsidies en overige bijdragen. In de jaarrekening zijn de bestedingen daarentegen conform het BBV verantwoord op basis van de feitelijke projectvoortgang. De vooral daardoor ontstane verschillen worden hierna per subregio toegelicht.

Lasten regio Haaglanden

De hiervoor genoemde verschillen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

bedragen in miljoenen euro's	
Rotterdamsebaan	103,0
Fietsviaduct A4 Ypenburg	-/-2,7
Knooppuntontwikkeling Den Haag HS - fietsparkeren	1,2
Komkommerweg fase 1	-/-1,4
Komkommerweg fase 2	-/-2,1
Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen	1,2
Uitbreiding fietsenstalling Coenderpark	2,3
Verbetering steroute fiets Scheveningen	1,6
DVM Zuidvleugel	0,8
Vertraging kleine projecten (inclusief programma Beter Benutten vervolg)	-/-2,1
	91,8

Lasten regio Rotterdam

In de begroting is de in 2017 betaalde initiële bijdrage ad. € 64,9 miljoen voor de nog aan te leggen nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 integraal als last opgenomen. Op grond van de verslaggevingsregels moet deze uitgave echter analoog aan de daadwerkelijke projectvoortgang als last worden verantwoord. De aanleg van deze weg is voorzien in de periode 2019-2024. Gespecificeerd zijn de verschillen zijn als volgt te verklaren:

Verbinding A13/A16	-/-64,9
Ontsluiting P+R Schieveste	2,6
HOK-fase Marktplaats voor infrastructuur	-/-0,7
N57/N218 ongelijkvloerse kruising	3,2
Gebiedsaanpak Wonen en werken	1,9
Fietsverbinding Vulcaanweg Vlaardingen	1,0
P+R clusterborden	0,8
Voorbereiding netwerkversterkingen (BBV)	-/-0,7
Ontsluiting Kickersbloem	-/-4,1
Onderbesteding subsidieplafond kleine projecten	-/-7,5
Overige mutaties per saldo	-/-0,4
	-/-68,8

Programma Openbaar Vervoer

Lasten regio Haaglanden

De overbesteding op Exploitatie is vooral een gevolg van het feit, dat in de begroting de opbrengsten van de abri-concessie, de gemeentelijke bijdragen voor de Regiotaxi, investeringsbijdragen en verhuur-opbrengsten aardgasbussen tot een totaalbedrag van € 8,8 miljoen niet separaat als inkomsten zijn verantwoord, maar zijn gesaldeerd met de kosten. In de jaarrekening is dat wel gebeurd (zie ook de toelichting op de bijdragen hierna).

De kosten van beheer en onderhoud zijn lager vanwege afrekeningen van de subsidies HTM over de jaren 2014 en 2015.

De investeringen in het netwerk zijn vooral hoger als gevolg van hogere kosten van het project Netwerk RandstadRail dan begroot. In de begroting is namelijk uitgegaan van uitgaven op basis van subsidiebetalingen. In de jaarrekening moeten de kosten echter worden verantwoord op basis van de daadwerkelijke projectvoortgang. Op basis daarvan zijn de te verantwoorden kosten € 34,2 miljoen hoger. Het totaal beschikbare bedrag voor netwerk RandstadRail wijzigt hierdoor niet. Daarnaast is sprake van een onderschrijding op het budget voor het project Bleizo van ca. € 10 miljoen. Ook hier betreft het alleen een verschuiving in het bestedingsritme. Het totaal hiervoor beschikbare budget wijzigt dus niet.

De exploitatieverschillen ten opzichte van 2016 zijn een gevolg van de toegepaste indexering. Voor het beheer en onderhoud heeft in 2017 de afrekening over oudere jaren plaatsgevonden waarvoor HTM lagere verantwoordingen heeft ingediend.

Lasten regio Rotterdam

De onderbesteding op Beheer en onderhoud is met name veroorzaakt doordat de kosten voor vervangingsonderhoud over oudere jaren is afgerekend met RET. Hieruit bleek dat RET een hogere subsidie had verkregen dan is verantwoord.

Bij Netwerk zijn met name bij Tunnelveiligheid (€ 2 miljoen) en de systeemsprong (€ 8 miljoen) vertragingen in de uitvoering opgelopen.

De hiervoor genoemde onderbestedingen zijn niet te beschouwen als meevallers. De geraamde bestedingen hebben eerder plaatsgevonden (vervangingsonderhoud) dan wel zullen na 2017 (netwerkinvesteringen) worden uitgevoerd.

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 € 1.942.700 minder besteed aan lasten dan begroot.

Deze onderbesteding bestaat uit de volgende onderwerpen:

1. Programmakosten-Bijdrageregeling: € 1.063.600 minder besteed
2. Programmakosten-Procesmiddelen: € 701.000 minder besteed
3. Apparaatslasten: € 178.100 minder besteed

Ad 1 Bijdrageregeling

De onderbesteding van € 1.063.600 kan als volgt worden toegelicht. In de begroting was voor dit onderdeel € 2,2 miljoen aan bijdrageplafond begroot. Dit bedrag is volledig verleend aan bijdragen aan gemeenten.

De begroting van € 2,6 miljoen diende ter dekking van de bevoorschotting en afrekening van in 2015, 2016 en 2017 verleende bijdragen. Er is in 2017 € 1.529.130 besteed aan de bevoorschotting en afrekening van verleende bijdragen. De onderbesteding op het lastenbudget bedraagt daarmee € 1.063.600 en dient beschikbaar te blijven voor de afrekening van de reeds verleende bijdragen.

Ad 2 Procesmiddelen

- Vrijval IPC regeling € 89.700. Voor de ontwikkeling en openstelling van de gezamenlijke IPC (Innovatie Prestatie Contracten)-regeling met het ministerie van EZK en de provincie Zuid-Holland heeft de MRDH € 500.000 beschikbaar gesteld. De drie partijen hebben daarmee samen € 1,5 miljoen ingebracht voor de subsidieregeling (incl. € 0,1 miljoen uitvoeringskosten). Er is voor ruim € 1,1 miljoen aan IPC subsidies verleend. De onderbesteding van iets minder dan € 300.000 is evenredig verrekend met de drie inbrengende partijen;
- Onderbesteding op door derden (EU en gemeenten) gefinancierde projecten € 216.600. Het gaat enerzijds om de Interreg subsidie voor het verduurzamen van VvE's. Vanwege de met de EU subsidie samenhangende strenge aanbestedingsvoorwaarden duurde het aanbestedingstraject iets langer dan verwacht en is er voor 2017 sprake van onderbesteding. Anderzijds was er onderbesteding op de Urban Innovative Actions subsidie voor het opstellen van de regionale skillsagenda. De oplevering van de skillsagenda heeft enige vertraging opgelopen, doordat een betere koppeling wordt gelegd met de noodzakelijke skills binnen sectoren. Dit vroeg meer tijd dan gepland. De budgetten blijven beschikbaar voor afronding in 2018.
- Projecten die wel in 2017 zijn gestart maar die over de jaargrens heenlopen (€ 116.700);
- Nog niet verplichte budgetten € 278.000. Bij de eerste bestuursrapportage 2017 was € 417.000 toegevoegd aan het programmabudget voor de werkvelden ten laste van het budget voor de Bijdrageregeling 2017. Dit bedrag is niet geheel nodig gebleken.

Ad 3 Apparaatslasten

Er is binnen dit programma € 178.100 minder aan apparaatslasten besteed dan begroot. Dat betreft voor € 3.500 een voordeel op salariskosten en voor € 174.600 betreft dit een voordeel op doorbelaste materiële organisatie- en bedrijfsvoeringskosten.

Er is binnen dit programma in 2017 € 175.400 minder aan baten gerealiseerd dan begroot. Dit betreft voornamelijk de onderbesteding op door derden (EU en gemeenten) gefinancierde projecten. Vanwege die onderbesteding (zie toelichting op de lasten) kon er ook minder gedeclareerd worden en zijn er minder baten gerealiseerd. Deze nog niet gerealiseerde baten blijven beschikbaar voor afronding van de projecten in 2018.

Als gevolg van de hiervoor genoemde onderbesteding op de programmakosten is de in de gewijzigde Begroting 2017 opgenomen onttrekking aan de Egalisatiereserve EV ad. € 917.000 niet nodig gebleken. Zoals hiervoor bij de verantwoording van deze kosten al vermeld, betreft het hier uitsluitend een niet eerder voorziene vertraging in de geraamde bestedingen en dient het in 2017 beschikbaar gestelde budget hiervoor wel beschikbaar te blijven. In de bij de eerste bestuursrapportage 2018 op te nemen begrotingswijziging zal hiermee rekening worden gehouden.

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 ontvangsten 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 lasten en baten

bedragen in euro's

	Verschil			Verschil		
	Realisatie	gewijzigde begroting en realisatie 2017	Gewijzigde begroting 2017	Primaire begroting 2017	realisatie 2017 en realisatie 2016	
					Realisatie 2016	
Lasten per programma						
1. Verkeer	75.489.004	75.489.004	0	0	61.755.013	13.733.991
2. Openbaar vervoer	8.980.006	8.980.006	0	0	-14.860.176	23.840.182
3. Economisch Vestigings- klimaat	92.439	92.439	0	0	-1.197.349	1.289.788
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	84.561.449	84.561.449	0	0	45.697.488	38.863.961
Baten per programma						
1. Verkeer	87.530.304	87.530.304	0	0	63.669.184	23.861.120
2. Openbaar vervoer	8.980.006	8.980.006	0	0	-3.543.254	12.523.260
3. Economisch Vestigings- klimaat	92.439	92.439	0	0	-511.580	604.019
Overhead	0	0	0	0	0	0
Totaal	96.602.749	96.602.749	0	0	59.614.350	36.988.399
Resultaat voor reserve- mutaties	12.041.300	12.041.300	0	0	13.916.862	-1.875.562
Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	899.474	-899.474
Toevoeging aan reserves	-4.835.556	-4.835.556	0	0	-5.632.233	796.677
Resultaat	7.205.744	7.205.744	0	0	9.184.103	-1.978.359

Programma 1: Verkeer

Betreft de bestedingen voor de projecten Rotterdamsebaan (€ 64,6 miljoen) en binnen het programma Beter Benutten (€ 11,5 miljoen) en incidentele rijksbijdragen BDU (€ 66,3 miljoen) en de gemeentelijke bijdragen voor het Mobiliteitsfonds Haaglanden (€ 9,7 miljoen).

Programma 2: Openbaar Vervoer

Dit zijn de projectbestedingen binnen het Actieprogramma Openbaar Vervoer (AROV € 5,3 miljoen) en het project Vervoersknoop Bleizo (€ 3,6 miljoen) en de daarmee corresponderende incidentele rijksbijdragen BDU.

Daarnaast is € 0,1 miljoen besteed aan het Europese project CIPTEC, waarin MRDH en RET gezamenlijk met bedrijven en instellingen uit andere Europese landen werken aan de innovatie van het openbaar vervoer in Europese steden. Deze wordt geheel uit een EU-bijdrage bekostigd.

Programma 3: Economisch Vestigingsklimaat

De in bovenstaande tabel opgenomen bedragen hebben betrekking op twee Europese projecten. Het project "Nul op de meter" (E=0) maakt onderdeel uit van het Europese INTERREG-programma en behelst de begeleiding van verenigingen van eigenaren (VvE's) binnen de particuliere woningvoorraad naar het nemen van duurzaamheidsmaatregelen.

Het project "BRIDGE" maakt onderdeel uit van het Europese programma Urban Innovative Action. Hierin werkt de MRDH samen met de gemeente Rotterdam aan het opstellen van een regionale skillsagenda en actieplan om het onderwijs beter te laten aansluiten op de nieuwe economie.

Analyse resultaat

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

	Jaarrekening 2017	Gewijzigde begroting 2017
Voordelig resultaat vóór bestemming	4.835.556	3.041.845
Geaccordeerde reservemutaties		
Toevoeging risicoreserve financieringen	3.602.440	3.958.845
Onttrekking egalisereserve programma EV	0	-917.000
Resultaat inclusief geaccordeerde reservemutaties	1.233.116	0
Bestemmingsvoorstel		
Toevoeging egalisereserve programma EV	750.317	0
Saldo na resultaatbestemming	482.799	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 van het resultaat over 2017 na geaccordeerde reservemutaties van € 1.233.116 een bedrag van € 750.317 toe te voegen aan de Egalisereserve programma EV en de jaarstukken 2017 vast te stellen met een nog te bestemmen resultaat van € 482.799.

6.4 Verantwoording 2017 conform SiSa

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2017 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 10 januari 2018					
I&W	E27A	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage I&W (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)
		Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 01</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 02</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 03</i>
			€ 369.480.790	€ 500.245.681	€ 10.867.123
		Vervoerregio's	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	
			Omschrijving <i>Aard controle n.v.t.</i> <i>Indicatornummer: E27 / 07</i>	Bedrag <i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 08</i>	
			1 Railconcessie RET	€ 197.915.284	
			2 Railconcessie HTM	€ 111.435.074	
			3 Ombouw Hoekse lijn	€ 186.912.091	

(Vervolg) SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2017 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa

I&W	E27A	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
		<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 04</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 05</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicatornummer: E27 / 06</i>
		€ 719.190.654		€ 161.402.940

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 2017 bepaald op € 181.000 (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 2017 en de bezoldiging, die - indien van toepassing in 2017 is uitgekeerd.

WNT- gegevens

Dagelijks bestuur

	Naam	Functie	Periode	Individueel		Belast.		Omvang dienstverband	Uitkeringen beeindiging dienstverband	
				WNT- Maximum	Bezoldiging 2017	Onkosten vergoeding	variabel			
db/ab	Rotterdam	A. Aboutaleb	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2017	€ 27.150	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	J.J. van Aartsen	Plv. voorzitter	1-1 t/m 01-03-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Den Haag	P.C. Krikke	Plv. voorzitter	22-03 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	11-10 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Ridderkerk	A. Attema	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
db/ab	Rijswijk	M.J. Bezuijen	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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 30-9-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

	Naam	Functie	Periode	Individueel		Belast.		Omvang dienstverband	Uitkeringen beëindiging dienstverband	
				WNT- Maximum	Bezoldiging 2017	Onkosten vergoeding				
						vast	variabel			
ab	Albrandswaard	H. Wagner	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Barendrecht	J. van Belzen	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Brielle	G.G.J. Rensen	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Capelle aan den IJssel	P. Oskam	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Delft	J.M. van Bijsterveldt	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Den Haag	K. Klein	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Hellevoetsluis	M. Junius	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Lansingerland	P.H. van der Stadt	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Leidschendam-Voorburg	K. Tigelaar	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Maassluis	T.J. Haan	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Midden-Delfland	H. Horlings	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Nissewaard	J.W. Mijmans	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Pijnacker-Nootdorp	F. Ravestein	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	P.J. Langenberg	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Rotterdam	M. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Schiedam	C.H.J. Lamers	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.B. Blase	Lid	1-1 t/m 10-1-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Vlaardingen	A.M.M. Jetten	Lid	10-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	J.Th. Hoekema	Lid	1-1 t/m 15-1-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Wassenaar	Ch. B. Aptroot	Lid	16-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westvoorne	P.E. de Jong	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Westland	A.M.A. van Ardenne- van der Hoeven	Lid	1-10 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
ab	Zoetermeer	Ch. B. Aptroot	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

	Naam	Functie	Periode	Individueel	Bezoldiging	Belast.		Omvang	Uitkeringen	
				WNT- Maximum		Onkosten	vergoeding			dienst verband
						2017	vast	variabel		
BCVa	Albrandswaard	J.E. de Leeuwe	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Barendrecht	P.W.J. Luijendijk	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Capelle aan den IJssel	D. van Sluis	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Delft	L.B. Harpe	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Hellevoetsluis	C.J.A. van Lith	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Krimpen aan den IJssel	A.J. de Leeuw	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Lansingerland	S. Fortuyn	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Leidschendam-Voorburg	F.J. Kist	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Maassluis	C. Pleijsier	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	C. Mourik	Lid	1-1 t/m 31-08-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Nissewaard	H.A. de Graad	Lid	13-9 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Pijnacker-Nootdorp	P.M. Melzer	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Ridderkerk	V.A. Smit	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rijswijk	R. van Hemert	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Rotterdam	P.J. Langenberg	Voorzitter	1-1 t/m 31-12-2017	€ 27.150	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Schiedam	M.J.C. Houtkamp	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Vlaardingen	R. van Harten	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Wassenaar	L. Doorn	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westland	A.W. Meijer	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Westvoorne	P. Blok-van Werkhoven	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCVa	Zoetermeer	M.J. Rosier	Portefeuillehouder Middelen Va	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

	Naam	Functie	Periode	Individueel		Belast.		Omvang dienstverband	Uitkeringen beeindiging dienstverband	
				WNT- Maximum	Bezoldiging 2017	Onkosten vergoeding				
						vast	variabel			
BCEV	Albrandswaard	M. Goedknecht	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Barendrecht	D. Vermaat	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Brielle	A.A. Schoon	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Delft	F. Förster	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	I. van Engelshoven	Voorzitter	1-1 t/m 16-2-2017	€ 27.150	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Den Haag	S. Bruines	Voorzitter	16-2 t/m 31-12-2017	€ 27.150	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	P.D. Hofman	Lid	1-1 t/m 21-9-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Hellevoetsluis	M. Roza-De Pijper	Lid	21-9 t/m 31-12-2017	€ 18.100	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/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Lansingerland	A. Abee	Plv. voorzitter	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	S. Bruines	Lid	1-1 t/m 15-2-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Leidschendam-Voorburg	A.J.M. de Ridder	Lid	7-3 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Maassluis	J.M.H. Evers	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Midden-Delfland	H.H.V. Horlings	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	C. Mourik	Lid	1-1 t/m 1-9-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Nissewaard	H.A. de Graad	Lid	13-9 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Pijnacker-Nootdorp	J. van Egmond	Lid	1-1 t/m 1-9-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Pijnacker-Nootdorp	B.F. van der Deijl	Lid	14-9 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Ridderkerk	H. Dokter	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rijswijk	R. van Hemert	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Rotterdam	M.J.W. Struijvenberg	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Schiedam	A. van Steenderen	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	R. de Vries	Lid	-	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Vlaardingen	L.A. van Nieuwenhuizen	Lid	26-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Wassenaar	F.F. Blommers	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westland	T.A.M. Duijvestijn	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Westvoorne	A.L. van der Meij	Lid	1-1 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	M.E. van Leeuwen	Lid	1-1 t/m 1-5-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
BCEV	Zoetermeer	M.J. van Driel	Lid	8-5 t/m 31-12-2017	€ 18.100	onbezoldigd	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

	Naam	Functie	Periode	Individueel	Bezoldiging 2017	Belast.		Omvang dienst verband	Uitkeringen beeindiging dienstverband	
				WNT- Maximum		Onkosten vergoeding	variabel			
	MRDH	A.W.H. Bertram	Secretaris-Generaal	1-1 t/m 15-11-2017	€ 63.077	€ 63.077	-	-	16 uur	n.v.t.
	MRDH	A.W.H. Bertram	Secretaris-Generaal	1-1 t/m 31-12-2016	€ 71.600	€ 65.054	-	-	16 uur	n.v.t.
	MRDH	L. Vokurka	waarnemend secretaris-algemeen directeur	16-11 t/m 31-12-2017	€ 23.307	€ 18.784	-	-	40 uur	n.v.t.
Beloning					€ 56.796,59					
Beloning Betaalbaar op termijn					€ 6.280,68					
Belast var./vaste vergoeding					-					
Soc. Verz. Premies					-					
Pensioenpremie etc.					-					
Uitbetaald verlof voorgaande jaren					€ 6.152,22					Bij uitdiensttreding per 15/11/2017 zijn de niet opgenomen verlofuren voorgaande jaren binnen de WNT normen van die jaren uitbetaald.
Totaal					€ 69.229,49					
Beloning					€ 16.611,15					
Belon. Betaalbaar op termijn					€ 2.172,39					
Belast var./vaste vergoeding					-					
Soc. Verz. Premies					-					
Pensioenpremie etc.					-					
Totaal					€ 18.783,54					

De functie van secretaris-generaal werd t/m 15 november 2017 voor 0,4 fte ingevuld via een detachering van de gemeentesecretaris van Den Haag naar de MRDH (16 uur per week). De gemeentesecretaris van Den Haag werd t/m 15 november 2017 voor 100% betaald door de gemeente Den Haag. De MRDH vergoedde t/m 15 november 2017 40% van de kosten aan de gemeente Den Haag.

De functie van waarnemend secretaris-algemeen directeur (voorheen secretaris-generaal) is sinds 16 november 2017 vacant. De functie wordt sinds 16 november 2017 waargenomen door de directeur Economisch Vestigingsklimaat.

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 22 juni 2018;
met inachtneming van de in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's opgenomen risico's:

Besluit

1. de jaarstukken 2017 vast te stellen met een nog te bestemmen resultaat van € 482.799;
2. een bedrag van € 750.317 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Egalisatiereserve Economisch Vestigingsklimaat.

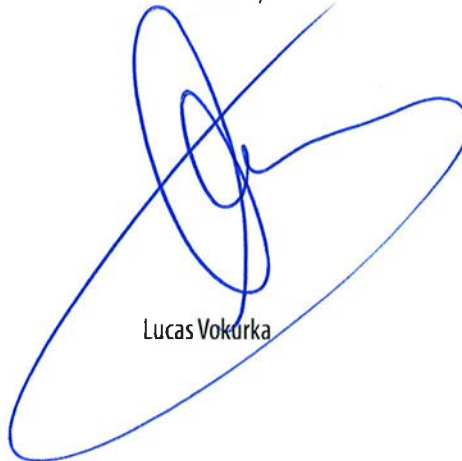
Aldus besloten in de openbare vergadering van 6 juli 2018 van het algemeen bestuur.

de voorzitter,



Pauline Krikke

de secretaris,



Lucas Vokurka



Hoofdstuk 8 Controleverklaring



Den Haag

Gemeentelijke Accountantsdienst

GAD/2018.64.1

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

A. Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2017

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2017 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag te Rotterdam (MRDH) gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2017 als van de activa en passiva van de MRDH op 31 december 2017 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV);
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2017 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de MRDH.

De jaarrekening bestaat uit:

- 1 de balans per 31 december 2017;
- 2 de programmarekening over 2017; en
- 3 de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen;
- 4 de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen (de SISA-bijlage).

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol WNT, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2017 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 21 december 2017). Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de MRDH zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

T 070 - 353 3550
www.denhaag.nl

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 9,1 miljoen, waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten bedraagt, inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

B. Verklaring over het in de jaarstukken opgenomen jaarverslag en de andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken:

- het jaarverslag zijnde de programmaverantwoording (hoofdstuk 2), de paragrafen (hoofdstuk 3), het Voorwoord, hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw jaarrekening MRDH;
- andere informatie.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat:

- het jaarverslag verenigbaar is met de jaarrekening;
- het jaarverslag en andere informatie alle informatie bevat die op grond van het BBV is vereist.

We hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Gemeentewet en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het Algemeen Bestuur voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur van de MRDH is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het dagelijks bestuur van de MRDH is ook verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting.

In dit kader is het dagelijks bestuur van de MRDH tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Het Algemeen Bestuur is als kaderstellend en controlerend orgaan op grond van de statuten verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de MRDH.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate, maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fouten of fraude en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol WNT, de Controleverordening MRDH 2014 (vastgesteld door Algemeen Bestuur op 19 december 2014) en het Controleprotocol MRDH Accountantscontrole 2017 (vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 21 december 2017), ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude dan wel het niet rechtmatig tot stand komen van baten en lasten alsmede de balansmutaties, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de MRDH;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het Dagelijks Bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen; en

Gemeentelijke Accountantsdienst
GAD/2018.64.1

- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Wij communiceren met het Algemeen Bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

GAD Den Haag, 13 april 2018



drs. G.L. Vleugels RE RA
accountant

(per 31-12-2017)

Voorzitter
Plv. voorzitter
Wvd Secretaris-Algemeen Directeur

de heer A. Aboutaleb
mevrouw P.C. Krikke
de heer L. Vokurka

Dagelijks bestuur

Voorzitter
Plv. voorzitter
Lid
Lid
Lid
Wvd Secretaris

de heer A. Aboutaleb
mevrouw P.C. Krikke
mevrouw A. Attema
de heer M.J. Bezuijen
mevrouw J.M. van Bijsterveldt
de heer L. Vokurka

Algemeen bestuur

Voorzitter
Plv. voorzitter
Albrandswaard
Barendrecht
Brielle
Capelle aan den IJssel
Delft
Den Haag

Hellevoetsluis
Krimpen aan den IJssel
Lansingerland
Leidschendam-Voorburg
Maassluis
Midden-Delfland
Nissewaard
Pijnacker-Nootdorp
Ridderkerk
Rijswijk
Rotterdam

Schiedam
Vlaardingen
Wassenaar
Westland
Westvoorne
Zoetermeer
Wvd Secretaris

de heer A. Aboutaleb
mevrouw P.C. Krikke
de heer H. Wagner
de heer J. van Belzen
de heer G.G.J. Rensen
de heer P. Oskam
mevrouw J.M. van Bijsterveldt
de heer Th.J.A.M. de Bruijn
de heer K. Klein
mevrouw M. Junius
de heer M.W. Vroom
de heer P.H. van de Stadt
de heer K. Tigelaar
de heer T.J. Haan
de heer H. Horlings
de heer J.W. Mijnans
mevrouw F. Ravestein
mevrouw A. Attema
de heer M.J. Bezuijen
de heer P.J. Langenberg
de heer M. Struijvenberg
de heer C.H.J. Lamers
mevrouw A.M.M. Jetten
de heer J.F. Koen
mevrouw A.M.A. van Ardenne-van der Hoeven
de heer P.E. de Jong
de heer Ch.B. Aptroot
de heer L. Vokurka

Presidium Vervoersautoriteit

Voorzitter	de heer P.J. Langenberg
Vice-voorzitter	de heer Th.J.A.M. de Bruijn
Portefeuillehouder Middenen Va	de heer M.J. Rosier
Lid	de heer L.B. Harpe
Lid	de heer V. Smit
Lid	de heer H.A. de Graad
Lid	de heer D.P. van Sluis

Bestuurscommissie Vervoersautoriteit

Albrandswaard	mevrouw J.E. de Leeuwe
Barendrecht	de heer P.W.J. Luijendijk
Brielle	de heer A.A. Schoon
Capelle aan den IJssel	de heer D. van Sluis
Delft	de heer L.B. Harpe
Den Haag	de heer Th.J.A.M. de Bruijn (plv. voorzitter)
Hellevoetsluis	de heer C.J.A. van Lith
Krimpen aan den IJssel	de heer 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	de heer H.A. de Graad
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 J. Gosse

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 S. Bruines (voorzitter)
Hellevoetsluis	mevrouw M. Roza-De Pijper
Krimpen aan den IJssel	de heer C.A. Oosterwijk
Lansingerland	de heer A. Abee (plv. voorzitter)
Leidschendam-Voorburg	mevrouw A.J.M. de Ridder
Maassluis	de heer J.M.H. Evers

Midden-Delfland	de heer H.H.V. Horlings
Nissewaard	de heer H.A. de Graad
Pijnacker-Nootdorp	de heer B.F. van der Deijl
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.J. van Driel
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.

Bijlage 2

Toelichting op gebruikte afkortingen

AROV	Actieprogramma Openbaar Vervoer
AVLM	Automatisch Vervoer op de Last Mile
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
CS	Centraal Station
CXXN	Connexion
DIV	Digitale Informatie Voorziening
DOVA	Decentrale OV-autoriteiten
DRIP	Dynamisch Route-informatiepaneel
DRIS	Dynamisch reisinformatiesysteem
DRU	Dienstregeling uur
DVM	Dynamisch Verkeers Management
EER	Europese Economische Ruimte
EIB	Europese Investeringsbank
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
EPZ	Economische Programmaraad Zuidvleugel
EV	Economisch vestigingsklimaat
FMM	Future Mobility Movement
FIDO	Wet financiering decentrale overheden
GO	Georganiseerd Overleg
HRM	Human Resources Management
HSE	Haags Startstation E-lijn
HTM	Haagsche Tramweg Maatschappij
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IPC	Innovatie Prestatie Contracten
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
IQ	InnovationQuarter
KTA	Korte Termijn Aanpak
MaVa	Maasvlakte Vaanplein
MGA-proces	Mutual Gains Approach
MIND	Midden in Delfland
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

NKG	Nieuwekerk Gouda
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NRR	Netwerk RandstadRail
NS	Nederlandse Spoorwegen
NWB	Nederlandse Waterschapsbank
NWO	Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OR	Ondernemingsraad
OV	Openbaar vervoer
P+R	Park en Ride
PZH	Provincie Zuid-Holland
RET	Rotterdamse Elektrische Tram
RI	Regionaal Investeringsprogramma
RTHA	Rotterdam The Hague Airport
RNE	Roadmap Next Economy
RUDDO	Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden
RWS	Rijkswaterstaat
SBA	Strategische Bereikbaarheidsagenda
SiSa	Single audit, Single Information
SkVV	Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer
SMITZH	Smart Manufacturing Industriële Toepassing in Zuid Holland
STAR	Smart Traffic Accident Report
Surf-Stad	Smart Urban Regions of the Future-Spatial and Transport impacts of Automated Driving
TU	Technische Universiteit
UAB	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid
UFDO	Uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden
Va	Vervoersautoriteit
VPR	Voorne-Putten Rozendaal
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VvE	Vereniging van Eigenaren
WNT	Wet Normering Topinkomens
WUR	Wageningen University & Research



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 21012

3001 AA Rotterdam

T 088 5445 100

E informatie@mrddh.nl

I www.mrddh.nl

Ontwerp

Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 6 juli 2018 door het algemeen bestuur MRDH

Digitaal uitgebracht juli 2018