

## **2e bestuursrapportage MRDH 2017**

## Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>3</b>
<b>2. SAMENVATTING BEGROTINGSWIJZIGING .....</b>	<b>4</b>
<b>3. PROGRAMMA'S .....</b>	<b>6</b>
3.1    PROGRAMMA VERKEER .....	7
3.1.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	7
3.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	13
3.2    PROGRAMMA OPENBAAR VERVOER.....	15
3.2.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	15
3.2.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	17
3.3    PROGRAMMA ECONOMISCH VESTIGINGSKLIMAAT.....	19
3.3.1 <i>Beleidsmatige voortgang</i> .....	19
3.3.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	25
3.4    PROGRAMMA SAMENWERKINGSVERBANDEN.....	26
3.4.1 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	26
<b>4. PARAGRAFEN.....</b>	<b>27</b>
4.1    ORGANISATIE & BEDRIJFSVOERING .....	27
4.1.1 <i>Onderhoud kapitaalgoederen/ investeringen</i> .....	27
4.1.2 <i>Financiële afwijkingen</i> .....	28
4.2    FINANCIERING .....	29
<b>5. BESLUIT.....</b>	<b>31</b>
<b>BIJLAGE 1 – STAAT VAN RESERVES EN FONDSEN.....</b>	<b>32</b>

# 1. Inleiding

## **Algemeen**

Hierbij ontvangt u de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2017 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op basis van de inzichten van medio augustus 2017 is gekeken naar de verwachte financiële afwijkingen ten opzichte van de op 7 juli 2017 door het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgestelde eerst gewijzigde begroting 2017. Ook worden de afwijkingen ten opzichte van de geplande activiteiten uit de begroting 2017 weergegeven.

## **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 treft u de samenvatting van de 2e begrotingswijziging 2017 aan. In hoofdstuk 3 worden op programmaniveau de financiële afwijkingen gepresenteerd. Over de beleidsmatige afwijkingen wordt in dit hoofdstuk via een stoplichtenmodel gerapporteerd. In hoofdstuk 4 worden de afwijkingen op de gebieden van Organisatie & Bedrijfsvoering en Financiering toegelicht. In bijlage 1 is de staat van Reserves en Fondsen opgenomen.

## 2. Samenvatting begrotingswijziging

Programmabegroting 2017	Begroting 2017 na 1e bestuurs- rapportage	Prognose 2017	Begrotings- wijziging 2017-2
<i>Lasten per programma</i>			
1. Verkeer	183.071.000	160.481.000	-22.590.000
2. Openbaar vervoer	669.425.100	717.032.968	47.607.868
3. Economisch vestigingsklimaat	7.268.000	6.968.000	-300.000
4. Samenwerkingsverbanden	2.545.000	0	-2.545.000
Onvoorzien	0	0	0
Totaal	862.309.100	884.481.968	22.172.868
<i>Baten per programma</i>			
1. Verkeer	183.071.000	160.481.000	-22.590.000
2. Openbaar vervoer	673.685.400	720.991.813	47.306.413
3. Economisch vestigingsklimaat	6.351.000	6.051.000	-300.000
4. Samenwerkingsverbanden	2.545.000	0	-2.545.000
Totaal	865.652.400	887.523.813	21.871.413
Resultaat voor reservemutaties	3.343.300	3.041.845	-301.455
Onttrekking aan reserves	917.000	917.000	0
Toevoeging aan reserves	-4.260.300	-3.958.845	301.455
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Programmatotaal

Het begrotingstotaal stijgt met €22 miljoen, de lasten stijgen van €862 miljoen naar €884 miljoen. Per saldo wordt deze stijging vooral veroorzaakt door hogere geraamde bestedingen bij de investeringsprojecten binnen het programma Openbaar vervoer (€42 miljoen) en lagere bestedingen aan de projectkosten binnen het programma Verkeer (€22 miljoen). Dit verschil betreft nagenoeg geheel een verschuiving in het bestedingsritme per (begrotings)jaarschijf. Het voor 2017 nu begrote hogere beslag op de BDU-middelen wordt namelijk geheel gedekt door lagere bestedingen in 2018. Voor dat jaar zal separaat een begrotingswijziging worden voorgesteld.

De afwijkingen en de voorgestelde begrotingswijzigingen voor 2017 worden in hoofdstuk 3 per programma nader toegelicht.

### Resultaat tweede begrotingswijziging 2017

Het resultaat vóór bestemming van deze begrotingswijziging bedraagt €0,3 miljoen nadelig. Dit wordt veroorzaakt door de aan de regionale OV-bedrijven in rekening te brengen risico-opslag, die lager uitvalt dan eerder geraamd. Per saldo is dat vooral een gevolg van een veel snellere overname van de bestaande financieringsportefeuille ten behoeve van voornoemde OV-bedrijven

dan in eerdere ramingen was voorzien. Deze opbrengsten worden in eerste instantie aangewend voor de opbouw van een risicoreserve ter zake.

Voor de actuele ontwikkelingen met betrekking tot de financiering van de regionale OV-bedrijven en de berekening van voornoemde risicoreserve wordt verwezen naar de paragraaf Financiering (hoofdstuk 4.2).

### 3. Programma's

#### *Beleidsmatige afwijkingen*

In deze bestuursrapportage wordt met betrekking tot de voortgang van in 2017 te realiseren activiteiten het zogenaamde "stoplicht-model" gehanteerd. Per programma wordt in kleur de stand van zaken van de geplande activiteiten uit de begroting 2017 weergegeven. Bij afwijkingen is een toelichting opgenomen. Peildatum hiervoor is medio augustus 2017. Hierna volgt een korte uitleg van het gebruik van de kleuren.

Status	Betekenis
Groen	De activiteit wordt conform planning gerealiseerd.
Oranje	Het realiseren van de voor 2017 geplande activiteit loopt vertraging op.
Rood	De activiteit wordt <b>niet</b> meer gerealiseerd.

#### *Financiële afwijkingen*

In de financiële overzichten per programma zijn de prognoses voor de realisatie van de eerst gewijzigde begroting 2017 opgenomen. Indien deze prognoses afwijken van de in juli 2017 door het algemeen bestuur vastgestelde eerst gewijzigde begroting 2017 is een voorstel tot begrotingswijziging opgenomen.

### 3.1 Programma Verkeer

#### 3.1.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2017	Status	Toelichting
<b>Beleid en programmering</b>		
Programmering IPVa en subsidieverstrekking.		
Programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.		
Opstellen monitoringsrapport Bereikbaarheid.		Is doorgeschoven naar 2018 wegens personele capaciteit.
Participeren in MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.		
Vervolgverkenningen MIRT-onderzoek.		Er worden naar verwachting wel afspraken gemaakt over vervolgverkenningen in het BO-MIRT. De verkenningen zélf zullen starten in 2018.
Vaststellen prioriteringssysteem a.d.h.v. top- en netwerkeisen.		
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 en niet apart voor Verkeer.
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.
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning.		
Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten.		
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.		
<b>Verkeersmanagement en wegenstructuur</b>		
<i>Wegennetwerk</i>		
Opstarten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen zoals benoemd in de 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.		

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.		
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.		
Afronden van de netwerkversterkende maatregelen, waaronder aansluiting Vijfsluizen, zoals opgenomen binnen Beter Benutten Rotterdam.		
Vaststellen van het geactualiseerde regionale verkeersmodel.		
<i>Mobiliteitsmanagement</i>		
Participeren in en cofinancieren van De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden t.b.v. de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio.		
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).		
Inzetten van regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.		
<i>Verkeersmanagement</i>		
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.		
<i>Intelligente Transport Systemen (ITS)</i>		
Starten vijfjarige exploitatie van de afgesproken use cases uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg.		Knelpunt: verstoringdata 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).		
<i>Goederenvervoer en stedelijke distributie</i>		
Overdragen van de aanpak inzake 'Vrachtwagen parkeren' aan de regiogemeenten en betrokken wegbeheerders.		
Gebruik maken van de expertise binnen bestaande initiatieven in de regio, o.a. Logistieke ontkoppelpunten (LOP), en deze opschalen en verbinden.		
<i>Programma Beter Benutten (1 en vervolg) regio Haaglanden</i>		
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&M lopen aantal maatregelen incl. bijbehorende cofinanciering uit tot volgende jaren
Het coördineren van de uitvoering van het programma Beter Benutten vervolg regio Haaglanden met de betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland, ministerie I&M/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.		
<i>Programma Beter Benutten (1 en vervolg) regio Rotterdam</i>		
Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven financieel afronden van de resterende maatregelen		Conform nadere afspraken met het Ministerie van I&M loopt aantal maatregelen incl. bijbehorende

uit het programma Beter Benutten 1.		cofinanciering uit tot volgende jaren.
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&M/Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland. De maatregelen staan weergegeven onder de eerder genoemde werkvelden.		
<b>Fiets- en ketenmobiliteit, de duurzame regio</b>		
<i>Fiets</i>		
We voeren samen met gemeenten en andere beheerders tenminste 3 trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes, waaronder tenminste één slow lane.		Het vaststellen van het metropolitaan fietsnetwerk kost meer tijd dan gedacht, waardoor de trajectstudies doorschuiven naar 2018
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.		Prioriteit heeft gelegen bij de uitvoering van het landelijke convenant over fietsparkeren bij NS-stations en de inventarisatie van fietsparkeren bij regionaal OV
De kwaliteitsambities voor het bestaande netwerk worden vastgelegd.		Dit loopt vertraging op wegens prioriteit voor de metropolitane fietsroutes
De snelfietsroutes uit het programma Beter Benutten (vervolg) worden uitgevoerd.		De meeste lopen op schema, een paar routes hebben uitstel en een enkel element komt te vervallen.
<i>Ketenmobiliteit</i>		
We blijven met de gemeenten continu werken aan voldoende, veilige fietsparkeerplekken bij het OV.		
Op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak. Inclusief toeleidende fietsroutes		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.
<i>Duurzame mobiliteit</i>		
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.		
<b>Verkeersveiligheid</b>		
<i>Stimuleren van kwaliteitsverbetering van de</i>		

<i>landelijke ongevallenregistratie</i>		
Door samenwerking met het Verbond van verzekeraars met betrekking tot hun monitor. Hierdoor krijgen we meer inzicht in oorzaken van schadegevallen.		De samenwerking is niet tot stand gekomen omdat het Verbond per jaar een ander thema voor zijn monitor bepaalt.
Door ervaring op te doen met het gebruik van de mobiele schade app (STAR) en door de inzet van middelen en mensen.		
<i>Stimuleren en ontwikkelen van verkeersveiligheidsbeleid vanuit een risico-gestuurde benadering, uitgaande van duurzaam veilig</i>		
In 2016 is de pilot Safe Cycling Network (SCN) op een klein deel van het MRDH 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.		
<i>Regierol nemen voor gedragsbeïnvloeding van specifieke doelgroepen met een verhoogd risico (fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar) en ouderen).</i>		
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 MRDH-brede aanpak. Inzet extra middelen (€ 50.000) t.b.v. aanbesteding en mensen.		
Minimaal gelijk houden van het aantal deelnemende scholen/leerlingen aan verkeerseducatie aan het aantal in 2016 en dit aantal zo mogelijk verhogen met 5%.		
<i>Opdrachtgeverschap Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie</i>		
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.		
<i>Aansluiten bij andere maatschappelijke thema's en mobiliteitsinnovaties die kansen bieden om de verkeersveiligheid te verbeteren</i>		

<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><i>Handhaving hoger op de bestuurlijke agenda krijgen</i></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>		

### 3.1.2 Financiële afwijkingen

Programma 1: Verkeer (euro's)	Begroting 2017 na 1e bestuurs- rapportage	Prognose 2017	Begrotings- wijziging 2017-2
<b>Lasten:</b>			
<u>Programmamakosten regio Haaglanden</u>			
<i>Projectkosten</i>			
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	35.616.600	30.616.600	-5.000.000
- Fiets- en ketenmobiliteit	16.418.600	13.418.600	-3.000.000
- Verkeersveiligheid	10.082.300	7.182.300	-2.900.000
<b>Subtotaal regio Haaglanden</b>	<b>62.117.500</b>	<b>51.217.500</b>	<b>-10.900.000</b>
<u>Programmamakosten regio Rotterdam</u>			
<i>Projectkosten</i>			
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	98.657.300	87.657.300	-11.000.000
- Fiets- en ketenmobiliteit	7.650.100	7.650.100	0
- Verkeersveiligheid	4.557.000	4.557.000	0
<b>Subtotaal regio Rotterdam</b>	<b>110.864.400</b>	<b>99.864.400</b>	<b>-11.000.000</b>
<u>Programmamakosten MRDH</u>			
- Beleid en programmering	5.300.000	4.610.000	-690.000
- Apparaatslasten	4.789.100	4.789.100	0
<b>Subtotaal MRDH</b>	<b>10.089.100</b>	<b>9.399.100</b>	<b>-690.000</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>183.071.000</b>	<b>160.481.000</b>	<b>-22.590.000</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking mobiliteitsfonds regio Haaglanden	67.162.050	55.917.050	-11.245.000
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	115.908.950	104.563.950	-11.345.000
<b>Totaal baten</b>	<b>183.071.000</b>	<b>160.481.000</b>	<b>-22.590.000</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

##### Projectkosten regio Haaglanden

##### *Verkeersmanagement en wegenstructuur*

Van de beschikbare reservering voor de A4-passage Poorten en Inprikkers wordt €2 miljoen niet gebruikt. Daarnaast zijn de bestedingen binnen het programma Beter Benutten Vervolg €3 miljoen lager dan eerder voorzien.

##### *Fiets- en ketenmobiliteit*

Er zijn minder subsidieaanvragen ingediend dan verwacht. Ook blijft de voortgang van de projecten achter bij eerdere ramingen.

### Verkeersveiligheid

De subsidie voor het project N233 is €2,9 miljoen lager vastgesteld dan begroot.

### Projectkosten regio Rotterdam

#### Verkeersmanagement en wegenstructuur

De lagere lasten dan eerder begroot zijn als volgt nader te duiden:

Project H6 weg: In 2017 worden geen bestedingen meer verwacht	€ 4,3 miljoen
Programma Beter Benutten Vervolg: Lagere bestedingen in 2017	- 3,0 miljoen
Programma Quick Wins: Afronding verloopt trager dan verwacht	- 1,7 miljoen
Project N57: Is reeds als besteding verwerkt in de jaarrekening 2016	- 2,0 miljoen

### Beleid en programmering MRDH

Als gevolg van tijdelijke onderbezetting in verband met de inmiddels doorgevoerde reorganisatie is de uitvoering van een aantal activiteiten vertraagd.

## 3.2 Programma Openbaar Vervoer

### 3.2.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2017	Status	Toelichting
<b>Exploitatie/Beheer en onderhoud infra</b>		
Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen.		
Concessies actief en kritisch beheren, waarbij het belang van de reiziger voorop staat.		
Introduceren van een MRDH-breed marketingplatform.		
<b>Beleid en programmering openbaar vervoer</b>		
Verder inzetten op het vormen van een eenduidig OV-systeem voor de reiziger binnen de Metropoolregio.		
Programma van gemeentelijk doelgroepenvervoer en ontsluitende OV-diensten integreren.		
Vorbereiden verlenen busconcessies, waarbij bovenstaande onderwerpen worden geïntegreerd.		
Voortzetten programma Stedenbaan.		
Uitvoeren visie personenvervoer over water.		
Invulling geven aan oplossingen in de first & last mile.		
<b>Netwerk OV</b>		
Ombouwen Hoekse Lijn en starten metrodienst.		NB: datum oplevering is verschoven naar februari 2018.
Starten aanleg vervoersknoop Bleizo.		
Starten bouw 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid.		
Realiseren vervanging St. Sebastiaanbrug Delft met daarbij afronden aanleg tramlijnstation Delft - TU Wijk (tram 19).		
Afronden opwaarderen tramlijn 1 (Tanhof – Den Haag Centrum).		
Starten uitwerkingsfase HOV-baan Bleizo		
In 2017 worden activiteiten en voorbereidingen getroffen om het OV-netwerk aan te laten sluiten op de ambities van de MRDH in de toekomst.		
<i>Planstudies</i>		

Starten uitwerkingsfase hergebruiken sporen voormalige Hoekse Lijn voor aansluiting op sporen naar Delft, inclusief IC-haltering Schiedam.		
Verhoging frequentie metrolijn E		
Maatregelen voorstellen ter verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein.		
Capaciteit en robuustheid samenloopdeel Den Haag-Leidschenveen.		
Starten uitwerkingsfase verbetering internationale connectiviteit metropoolregio (verbinding met Duitsland en tussen Den Haag en België/Frankrijk).		Wordt opgepakt door de gemeente Den Haag.
<i>Verkenningen</i>		
Nieuwe tram 2024 Den Haag eo.		
Afronden verkenning verbetering Den Haag – Leiden – Schiphol – Amsterdam (internationale connectiviteit).		
Afronden visie op HOV Den Haag –Westland – Hoekse Lijn.		



### 3.2.2 Financiële afwijkingen

Programma 2: Openbaar vervoer (euro's)	Begroting 2017 na 1e bestuurs- rapportage	Prognose 2017	Begrotings- wijziging 2017-2
<b>Lasten:</b>			
<u>Programmakosten regio Haaglanden</u>			
<i>Exploitatie</i>	110.545.300	107.895.523	-2.649.777
<i>Beheer en onderhoud infra</i>	49.466.000	52.635.000	3.169.000
<i>Netwerk</i>	53.209.200	88.777.610	35.568.410
<b>Subtotaal regio Haaglanden</b>	<b>213.220.500</b>	<b>249.308.133</b>	<b>36.087.633</b>
<u>Programmakosten regio Rotterdam</u>			
<i>Exploitatie</i>	120.201.000	121.817.000	1.616.000
<i>Beheer en onderhoud infra</i>	126.768.900	131.568.077	4.799.177
<i>Netwerk</i>	191.077.500	197.094.908	6.017.408
<b>Subtotaal regio Rotterdam</b>	<b>438.047.400</b>	<b>450.479.985</b>	<b>12.432.585</b>
<u>Programmakosten MRDH</u>			
<i>Beleid en programmering OV</i>	4.691.000	4.691.000	0
<i>Apparaatslasten</i>	4.498.500	4.498.500	0
<i>Financiering OV-bedrijven</i>	8.967.700	8.055.350	-912.350
<b>Subtotaal MRDH</b>	<b>18.157.200</b>	<b>17.244.850</b>	<b>-912.350</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>669.425.100</b>	<b>717.032.968</b>	<b>47.607.868</b>
<b>Baten:</b>			
Onttrekking mobiliteitsfonds regio Haaglanden	217.815.250	253.902.883	36.087.633
Onttrekking fonds BDU regio Rotterdam	442.642.150	455.074.735	12.432.585
Risico-opslag financiering OV-bedrijven	4.260.300	3.958.845	-301.455
Rente OV-bedrijven	8.967.700	8.055.350	-912.350
<b>Totaal baten</b>	<b>673.685.400</b>	<b>720.991.813</b>	<b>47.306.413</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>4.260.300</b>	<b>3.958.845</b>	<b>-301.455</b>
Toevoeging risicoreserve financiering	-4.260.300	-3.958.845	301.455
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## ***Toelichting financiële afwijkingen:***

### Programmakosten regio Haaglanden

#### *Exploitatie en Beheer en onderhoud infra*

In de voorliggende begrotingswijziging zijn de indexaties over 2017 verwerkt en nader verdeeld over de onderdelen Exploitatie en Beheer en onderhoud. Hiervoor was eerder onder Exploitatie een totaalreservering opgenomen.

#### *Netwerk*

In tegenstelling tot eerdere ramingen wordt er met deze begrotingswijziging van uitgegaan dat de kosten voor het programma Netwerk Randstadrail geheel in 2017 zullen worden gedeclareerd. Dit betreft dus een budgetverschuiving van 2018 naar 2017 van ca. €35 miljoen.

### Programmakosten regio Rotterdam

#### *Exploitatie en Beheer en onderhoud infra*

De indexaties voor 2017 zijn in de voorgestelde begrotingswijziging verwerkt.

Door de MRDH aan OV-bedrijven in rekening gebrachte boetes komen ten goede aan het BDU saldo. Uit deze opbrengsten worden nieuwe OV-projecten bekostigd, zoals investeringen in zonnepanelen voor een bedrag van €1 miljoen. De aldus in 2017 goedgekeurde projecten zijn in de voorliggende begrotingswijziging voor het onderdeel Exploitatie verwerkt. Op deze wijze te realiseren lagere exploitatiekosten (bv. bij zonnepanelen) leiden tot lagere exploitatiebudgetten in volgende jaren.

Bij de verantwoording van RET over 2016 is duidelijk geworden, dat het saldo aan gereedgekomen infraprojecten ongeveer €30 miljoen hoger is dan waar in de eerst gewijzigde begroting 2017 van werd uitgegaan. Hierdoor zijn de te vergoeden rente- en afschrijvingskosten in 2017 €3,2 miljoen hoger en moet de begroting voor Beheer en onderhoud infra naar boven worden bijgesteld.

#### *Netwerk*

De hogere kosten zijn toe te schrijven aan de Hoekse lijn. In 2016 is €6 miljoen minder uitgegeven dan begroot; deze uitgaven hebben nu in 2017 plaatsgevonden.

### Financiering, rente en risico-opslag OV-bedrijven MRDH

De verantwoorde bedragen betreffen de overname vanaf 2017 van de financiering van de regionale OV-bedrijven HTM en RET van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. De geraamde bedragen en de voorgestelde wijzigingen daarop worden nader toegelicht in de paragraaf Financiering (hoofdstuk 4.2).

### 3.3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

#### 3.3.1 Beleidsmatige voortgang

Acties in 2017	Status	Toelichting
<b>Werkveld Werklocaties</b>		
<i>Visievorming en programmeringsafspraken werklocaties:</i>		
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.		Het opstellen van de Agenda bedrijventerreinen betreft een complex proces wat meer tijd vergt dan verwacht. Naar verwachting is de ambtelijke versie eind 2017 gereed waarna eerste kwartaal 2018 bestuurlijke besluitvorming plaats kan vinden.
We maken programmeringsafspraken voor werklocaties op basis van actuele agenda's en toetsen nieuwe initiatieven aan de agenda's via regionale afstemming.		
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.		
<i>Gebiedsontwikkeling kantorenlocaties:</i>		
We stimuleren gebiedsontwikkeling van kantorenlocaties en creëren beweging in 16 aandachtsgebieden in de MRDH, 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 MRDH factsheets/gebieds-perspectieven opgesteld.		
<b>Werkveld Smart Infrastructure</b>		
Projecten uit het Regionaal Investeringsprogramma: vanuit het werkveld Smart Infrastructure wordt een aantal projecten uit het regionaal investeringsproject 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>Voortzetten van het bestuurlijk en ambtelijk Netwerk Energie: 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 energietheema's. Daarbij staan kennisuitwisseling en het delen van ervaringen centraal.</p>		
<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>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 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><b>Werkveld Branding</b></p>		
<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 EPZ, stedelijke en regionale marketing- en acquisitieorganisaties).</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;</p>		<p>Besluitvorming over de tourist card 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. Vervolgens zal bepaald</p>

<p>hetgeen moet resulteren in een groter economisch draagvlak voor recreatieve en culturele voorzieningen. Hiertoe gaat de MRDH in 2017:</p> <p><input type="checkbox"/> op ambtelijk niveau een regionaal overleg toerisme instellen;</p> <p><input type="checkbox"/> in het kader van de verdieping van de samenwerking uitvoering geven aan de opdracht aan Delft Marketing, Den Haag Marketing en Rotterdam Partners;</p> <p><input type="checkbox"/> besluitvorming organiseren over een <i>tourist card</i> voor de regio; en</p> <p><input type="checkbox"/> een verkenning uitvoeren naar andere mogelijkheden tot samenwerking.</p>		<p>worden welke inzet van middelen (tourist card of anderszins) hier tot het beste resultaat zal leiden.</p>
<p><b>Werkveld clusterversterking</b></p>		
<p><i>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 (<a href="http://www.mrdh.nl/fieldlabszh">www.mrdh.nl/fieldlabszh</a>). Het kernteam Fieldlabinfrastructuur zal de 15 huidige (en mogelijk in de toekomst meer of andere) fieldlabs ondersteunen met:</i></p>		
<p>Voortzetting ontmoetingen tussen de fieldlab-betrokkenen, met focus op cross-over-samenwerking, organisatie, marketing, governance, financiering en andere relevante skills.</p>		
<p>(inter)regionale en (inter)nationale afstemming van strategische agenda's (Brainport Eindhoven, Topsectoren, Smart Industry-agenda, EU).</p>		
<p>Mobiliseren van financieringsbronnen, zowel vanuit publieke als private partijen, onder meer door benutten van de vliegwielfuncties van het Regionaal Investeringsprogramma.</p>		
<p>Gemeenschappelijke branding/marketing en communicatie. 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>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>Faciliteren samenwerking fieldlabs en kennis- en onderwijsinstellingen in de onderwijsgroep van de Roadmap Next Economy, gericht op</p>		

vernieuwing van onderwijscurricula op alle niveaus en mogelijkheden tot omscholing en bijscholing.		
<i>Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft, Erasmus Universiteit en Wageningen University &amp; Research. 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):</i>		
Campusprojecten ondersteunen in het Regionaal Investeringsprogramma.		
Een koppeling leggen tussen de Centers van de Leiden, Delft en Erasmus Universiteit-samenwerking en de fieldlabs waar dit mogelijk is.		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: sterkte maakindustrie, slimme zorg, (leef-) klimaat & energie en voedsel.
Afstemming en een nadere uitwerking van de samenwerking met Wageningen University & Research (WUR) organiseren en vraag gestuurd faciliteren van samenwerking regionale campussen.		Er heeft nog geen nadere uitwerking van de samenwerking plaatsgevonden. De samenwerking vindt probleemgestuurd plaats en in dit kader doet de WUR in opdracht van de MRDH onderzoek voor de hulporganisaties in en rond Den Haag. De MRDH heeft nog geen concrete vragen ontvangen voor het faciliteren van de samenwerking van de regionale campussen.
<b>Werkveld Onderwijs en arbeidsmarkt</b>		
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.		De aanschaf van de tool heeft iets vertraging opgelopen vanwege goede juridische vastlegging van rechten en verplichtingen. De accounthouders van gemeenten worden in het derde kwartaal van 2017 getraind, waarna 9 maanden zal worden gewerkt met deze tool. De evaluatie wordt in september 2018 uitgevoerd.
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.		
<b>Werkveld Economie landelijk gebied</b>		
<i>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:</i>		
Een analyse uitvoeren van het fietsnetwerk (utilitair, recreatief, Hollandse Banen, snelfietsroutes) om te komen tot een schaa sprong in het metropolitaan fietsnetwerk.		
Komen tot investeringsvoorstellen voor twee pilots met gemeenten, PZH en MRDH om het Hollandse Banen concept te testen.		De pilot op Voorne Putten ( het Trambaanpad) loopt volgens planning. De 2 <sup>e</sup> pilot wordt opgepakt met de provincie Zuid-Holland, Delft, Schiedam en Rotterdam. Het gesprek over de keuze van het traject (Rotterdam-Schiedam of Rotterdam-Den Haag loopt nog waardoor er in 2017 nog geen investeringsvoorstel gereed zal zijn.
Financieringsstrategie ontwikkelen voor het gehele netwerk (mogelijkheden EU, betrokkenheid Rijk).		In 2017 zal er geen complete financieringsstrategie worden ontwikkeld. Op basis van een definitief tracéverzoek van 1 van de gemeenten wordt er noodzakelijk maatwerk toegepast voor de financiering van het tracé.
<i>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:</i>		
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.		
De waterprojecten uit het Regionaal Investeringsprogramma worden ondersteund met de vliegwiel van het Regionaal		Buiten de lopende haalbaarheidsstudie voor het traject Rotte-Rijn-Vliet (zie

Investeringsprogramma en de overige activiteiten van onder meer provincie Zuid-Holland op het gebied van waterrecreatie.		voorgaande activiteit) liggen er momenteel geen aanvragen vanuit de gemeenten voor ondersteuning.
<i>Regionale samenwerking vrijetijdseconomie. In 2016 is, onder voorzitterschap van Edo Haan, de burgemeester van Maassluis, de Alliantie Vrijetijdseconomie opgericht. Doel van de Alliantie is om de economische potentie van de groengebieden in onze regio te vergroten. Activiteiten 2017:</i>		
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.		
<i>Versterken kennisbasis voor het landschap met kennisinstututen.</i>		
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.		



### 3.3.2 Financiële afwijkingen

Programma 3: Economisch vestigingsklimaat (euro's)	Begroting 2017 na 1e bestuursrapportage	Prognose 2017	Begrotingswijziging 2017-2
<b>Lasten:</b>			
Programmakosten	4.915.000	4.615.000	-300.000
Apparaatslasten	2.353.000	2.353.000	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>7.268.000</b>	<b>6.968.000</b>	<b>-300.000</b>
<b>Baten:</b>			
Inwonerbijdrage gemeenten	5.745.700	5.745.700	0
Overige bijdragen gemeenten	350.300	237.800	-112.500
Bijdragen Europese Unie	255.000	67.500	-187.500
<b>Totaal baten</b>	<b>6.351.000</b>	<b>6.051.000</b>	<b>-300.000</b>
<b>Resultaat voor reservemutaties</b>	<b>-917.000</b>	<b>-917.000</b>	<b>0</b>
Onttrekking egalisatiereserve EV	917.000	917.000	0
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

##### Lasten

De begrote lasten (programmakosten) dalen met €300.000. Dit is als volgt te verklaren: Via de Europese Interreg NWE subsidie E=0 wordt cofinanciering aan gemeenten geboden voor de inzet van procescoaches. Deze procescoaches begeleiden VvE's bij het nemen van verduurzamingsmaatregelen. In 2017 en 2018 zullen maximaal 15 VvE's ondersteund worden. De ervaring leert dat de begeleiding die moet leiden tot besluitvorming door de VvE's gemiddeld een jaar in beslag zal nemen, afhankelijk van de ambitie en de verschillende woonwensen van bewoners. Het zwaartepunt van de inzet van de procescoaches zal daardoor in 2018 in plaats van in 2017 plaatsvinden. De begrote inzet van €425.000 wordt verlaagd met €300.000. Op basis van de werkelijke realisatie in 2017 zal de jaarschijf 2018 worden bijgesteld middels de eerste bestuursrapportage 2018. Het betreft een budgetneutrale wijziging, zie ook de toelichting op de baten.

##### Baten

De begrote baten dalen met €300.000. Dit is als volgt te verklaren: Zowel de gemeentelijke bijdrage aan het Europese Interreg NWE project E=0 als de EU bijdrage daalt als gevolg van de verschuiving van een deel van de inzet van de procescoaches naar 2018. Op basis van met de deelnemende gemeenten gesloten overeenkomsten voor de inzet van de procescoaches bedraagt de gemeentelijke cofinanciering 46% (was 40%) en de EU bijdrage 54% (was 60%). Deze verdeelsleutels zijn in de cijfers verwerkt. Het betreft een budgetneutrale wijziging, zie ook de toelichting op de lasten.

### 3.4 Programma Samenwerkingsverbanden

#### 3.4.1 Financiële afwijkingen

<b>Programma 4: Samenwerkingsverbanden</b>	<b>Begroting 2017 na 1e bestuurs- rapportage</b>	<b>Prognose 2017</b>	<b>Begrotings- wijziging 2017-2</b>
<b>Lasten:</b>			
BEREIK!	1.590.000	0	-1.590.000
DOVA	955.000	0	-955.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.545.000</b>	<b>0</b>	<b>-2.545.000</b>
<b>Baten:</b>			
Deelnemersbijdragen BEREIK!	1.590.000	0	-1.590.000
Deelnemersbijdragen DOVA	955.000	0	-955.000
<b>Totaal baten</b>	<b>2.545.000</b>	<b>0</b>	<b>-2.545.000</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### ***Toelichting financiële afwijkingen:***

Tot dusver waren de samenwerkingsverbanden BEREIK! en DOVA nog opgenomen als vierde programma.

De MRDH voert namens de partners de financiële administratie. Hiervoor wordt op basis van een samenwerkingsovereenkomst een vergoeding in rekening gebracht bij de partners.

Op basis van juridisch onderzoek is geconcludeerd dat de samenwerkingsverbanden niet onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de MRDH vallen en daarom geen onderdeel uit kunnen maken van de MRDH begroting. De deelnemers aan de betreffende samenwerkingsverbanden maken zelf afspraken over de wijze waarop hun begrotings- en verantwoordingscyclus wordt ingevuld.

## 4. Paragrafen

### 4.1 Organisatie & bedrijfsvoering

#### 4.1.1 Onderhoud kapitaalgoederen/ investeringen

##### *Inrichting huisvesting Rotterdam*

Naar verwachting zal in de laatste maanden van 2017 de nieuwe huisvesting van de MRDH aan de Westersingel 12 te Rotterdam in gebruik kunnen worden genomen.

Dit pand is gehuurd voor een periode van 10 jaar.

Ten behoeve van het noodzakelijke inbouwen van de nieuwe inrichting van dit pand heeft het algemeen bestuur op 9 december 2016 een investeringsbudget gevoteerd van € 1.230.000.

Naar verwachting zal het volledige bedrag worden besteed in 2017. De investering zal in 10 jaar worden afgeschreven ten laste van de apparaatslastenbegroting (onderdeel huisvesting/ facilitaire zaken).

##### *Kantoorinventaris*

Voor vervangingsinvesteringen in meubilair is voor 2017 een budget van € 213.000 benodigd. Het gaat bijvoorbeeld om de inrichting van vergaderzalen waarvoor het bestaande meubilair niet voldoet.

Conform de Financiële verordening MRDH 2015 worden deze kosten geactiveerd en afgeschreven in 10 jaar.

De jaarlijkse afschrijvingslasten komen ten laste van de apparaatslastenbegroting (onderdeel huisvesting/ facilitaire zaken) en passen binnen de begroting zoals in het huidige meerjarencader voor de apparaatslasten is opgenomen.

##### *Communicatie en ICT- voorzieningen*

Voor ICT middelen is voor 2017 een investeringsbudget benodigd van € 177.000. Het gaat om beveiligings-, spreek- en geluidsinstallaties en beeldschermen waarvan als gevolg van de verhuizing naar de nieuwe huisvesting de investering is uitgesteld.

Conform de Financiële verordening MRDH 2015 worden deze installaties geactiveerd en afgeschreven in 10 jaar.

De jaarlijkse afschrijvingslasten komen ten laste van de apparaatslastenbegroting (onderdeel ICT/DIV) en passen binnen de begroting zoals in het huidige meerjarencader voor de apparaatslasten is opgenomen.

#### 4.1.2 Financiële afwijkingen

Apparaatslasten (euro's)	Begroting 2017 na 1e bestuurs- rapportage	Prognose 2017	Begrotings- wijziging 2017-2
<u>Salarislasten</u>			
- Direct personeel	5.892.239	5.892.239	0
- Indirect personeel	2.240.483	2.240.483	0
- Tijdelijke extra formatie	496.578	496.578	0
<b>Subtotaal salarislasten</b>	<b>8.629.300</b>	<b>8.629.300</b>	<b>0</b>
<u>Overige apparaatslasten</u>			
- Overige personele lasten	747.000	747.000	0
- Huisvesting/facilitaire zaken	1.093.300	1.093.300	0
- Financiën	120.000	120.000	0
- ICT/DIV	611.500	611.500	0
- Bestuursondersteuning/juridische zaken	105.000	165.000	60.000
- Communicatie	334.500	274.500	-60.000
<b>Subtotaal overige apparaatslasten</b>	<b>3.011.300</b>	<b>3.011.300</b>	<b>0</b>
<b>Totaal apparaatslasten</b>	<b>11.640.600</b>	<b>11.640.600</b>	<b>0</b>

#### **Toelichting financiële afwijkingen:**

Binnen de vastgestelde begroting voor apparaatslasten wordt een budgetneutrale wijziging voorgesteld. Het totaal van de apparaatslasten, evenals de doorbelasting aan de programma's wijzigt niet. Hierna volgt per onderdeel een korte toelichting op de mutatie:

##### *Bestuursondersteuning en juridische zaken*

Bekendmakingen (van besluiten) worden verantwoord binnen het budget voor bestuursondersteuning. In de begroting 2017 was nog rekening gehouden met verantwoording binnen het budget voor communicatie (€60.000).

##### *Communicatie*

Bekendmakingen (van besluiten) worden verantwoord binnen het budget voor bestuursondersteuning. In de begroting 2017 was nog rekening gehouden met verantwoording binnen het budget voor communicatie (- €60.000).

## 4.2 Financiering

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. Die wordt veroorzaakt door de overname van de financiering van railvoertuigen en railinfrastructuur van de regionale OV-bedrijven HTM en RET.

Het algemeen bestuur van de MRDH heeft op 9 december 2016 besloten in te stemmen met het voorstel om HTM Personenvervoer N.V. (inclusief HTM Railvoertuigen B.V. en HTM Railinfra B.V.) en RET N.V. (inclusief RET Railgebonden Voertuigen B.V. en RET Infrastructuur B.V.) goed te keuren als partijen waaraan door de MRDH leningen, garanties en borgstellingen uit hoofde van de publieke taak kunnen worden verstrekt ten behoeve van de financiering van investeringen in railvoertuigen en railinfrastructuur.

Dit besluit is genomen op basis van het tegelijkertijd vastgestelde nieuwe Treasurystatuut 2016 en past binnen de wettelijke taak van de MRDH om binnen haar regio een goed openbaar vervoernetwerk in stand te houden. De genoemde vervoerders worden nu vanuit één instantie ondersteund t.b.v. zowel hun exploitatie als de bekostiging en financiering van hun belangrijkste investeringen. Hiermee wordt ook bewerkstelligd, dat er na de opbouw van de hiervoor benodigde risicoreserve structureel tenminste €6 miljoen per jaar meer aan middelen beschikbaar blijft voor de verkeer- en vervoersopgave in deze regio.

De hiervoor beschreven financiering brengt voor de MRDH risico's met zich mee, die in een in 2016 uitgevoerd extern onderzoek nader zijn geduid. Daaruit is geconcludeerd dat – mede op grond van het feit dat de MRDH een eerste pandrecht verwerft over de te financieren activa - een reserve moet worden gevormd om de risico's die van directe invloed zijn op de economische waarde van het te financieren materieel naar behoren af te dekken. 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. De aldus berekende benodigde reserve wordt opgebouwd door jaarlijks een risico-opslag van 60 basispunten over de bij de OV-bedrijven uitstaande leningen, garanties en borgstellingen in rekening te brengen.

Inmiddels is duidelijk, dat de door de MRDH voor de hiervoor genoemde OV-bedrijven in 2017 in te vullen financieringsbehoefte ca. € 1,104 miljard bedraagt. Dat is veel sneller dan waarop in de eerstgewijzigde begroting 2017 en de begroting 2018 was gerekend, omdat daarin werd uitgegaan van een meer gefaseerde overname van de leningen en garanties van de gemeenten Den Haag en Rotterdam. Het voordeel van deze versnelling is dat het in de vorige alinea reeds genoemde voordeel (structureel meer middelen) veel eerder wordt bereikt. Daar staat tegenover, dat het langer duurt (na 2017 nog ca. 3½ jaar) voordat de daarvoor benodigde risicoreserve op het benodigde peil is gebracht. Overigens past die termijn goed in de daartoe in 2016 uitgevoerde risicoanalyse, waarin werd uitgegaan van een termijn van tenminste ca. 5 jaar. Daarnaast worden de kapitaallasten (afschrijving en rente inclusief de risico-opslag) van deze financieringen conform de aan HTM en RET verleende railconcessies voor 100% vergoed uit de BDU. Het risico van niet of niet tijdige betaling van de hiermee direct samenhangende aflossing en rente is daarmee dan ook vrijwel nihil.

Samengevat kan worden geconcludeerd, dat de hiervoor genoemde snellere overname van de bestaande financieringsportefeuille positief uitpakt voor de meerjarenbegroting en geen (nieuwe dan wel aanvullende) risico's met zich meebrengt voor de regiogemeenten en/of de MRDH.

De met deze financiering samenhangende rentelasten voor 2017 bedragen nu ruim €8 miljoen. Daarnaast wordt door de MRDH (conform de vigerende staatssteunregels) een risico-opslag in rekening gebracht, waarvan de opbrengsten nu voor 2017 worden geraamd op een kleine €4 miljoen.

In de navolgende tabel is de op te bouwen risicoreserve voor 2017 in cijfers uitgewerkt:

<b>Risicoreservering financiering regionale OV-bedrijven per jaar</b>	<b>2017</b>
Financiering HTM en RET	€ 1.104.480.000
Boekwaarde MVA	€ 1.212.037.107
Economische waarde lager dan balanswaarde (%)	35%
Effect	€ 424.212.988
Economische waarde	€ 787.824.120
Discrepantie lening	€ 316.655.880
Inschatting risico	Laag
Weging risico	8%
Netto/gewogen risico	€ 25.332.470
Risicoreserve financieringen primo jaar cumulatief	€ 9.919
Opslag	0,60%
In rekening gebrachte risico-opslag per jaar	€ 3.958.845
Dekkingstekort risicoreserve ultimo jaar	€ -21.363.706

## 5. Besluit

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,  
gelet op artikel 4:1 van de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
2014;  
gelezen het voorstel van het dagelijks bestuur d.d. 8 december 2017;

### **b e s l u i t :**

1. kennis te nemen van de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2017;
2. de in de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2017 opgenomen 2<sup>e</sup> begrotingswijziging 2017 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 21 december 2017 van het algemeen bestuur.

de secretaris-generaal,

de voorzitter,

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

ing. A. Aboutaleb

## Bijlage 1 – Staat van reserves en fondsen

In onderstaand overzicht wordt de stand van reserves en fondsen weergegeven op basis van de stand van de jaarrekening 2016 (na resultaatbestemming) en de voor het exploitatiejaar 2017 geraamde mutaties inclusief de bij deze rapportage voorgestelde begrotingswijzigingen.

	<b>Saldo</b>	<b>Raming</b>	<b>Raming</b>	<b>Raming</b>
<b>Omschrijving</b>	<b>jaarrekening</b>	<b>toevoeging</b>	<b>onttrekking</b>	<b>saldo</b>
	<b>31-12-2016</b>	<b>2017</b>	<b>2017</b>	<b>31-12-2017</b>
<i>Reserves</i>				
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	2.480.106	0	917.000	1.563.106
Risicoreserve financieringen	9.919	3.945.345	0	3.955.264
<i>Subtotaal reserves</i>	<i>2.590.025</i>	<i>3.945.345</i>	<i>917.000</i>	<i>5.618.370</i>
<i>Fondsen</i>				
Mobiliteitsfonds Haaglanden	85.579.371	243.420.614	309.819.933	19.180.052
BDU regio Rotterdam	345.757.293	272.723.581	559.638.685	58.842.189
<i>Subtotaal fondsen</i>	<i>431.336.664</i>	<i>516.144.195</i>	<i>869.458.618</i>	<i>78.022.241</i>
<b>TOTAAL-GENERAAL</b>	<b>433.926.689</b>	<b>520.089.540</b>	<b>870.375.618</b>	<b>83.640.611</b>

De geraamde ontvangsten voor de fondsen zijn inclusief de indexering van de BDU Verkeer en Vervoer 2017.