

Raadsvoorstel



Datum Raad
26 mei 2016

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1600037

Onderwerp
Ontwerpbegroting MRDH 2017

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met de ontwerpbegroting 2017 inclusief het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2017 en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2018-2020 en een zienswijze (U16.04747) in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met het principe tot overbesteding voor het vast te stellen begrotingsjaar bij de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de begroting MRDH waarbij de maximale overbesteding is gelimiteerd op € 90 miljoen onder de voorwaarde dat binnen een periode van tien jaar de voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbare financiële middelen ten minste nul zijn.
3. In te stemmen met een inwonersbijdrage van € 2,49 voor de taken Economisch Vestigingsklimaat.

Samenvatting

De 23 gemeenten van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken gezamenlijk aan een duurzame internationale regio. Het is de ambitie van de MRDH om de internationale concurrentiepositie te versterken. Hiervoor bundelen de 23 gemeenten hun krachten om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. De inhoudelijke agenda's van de Vervoersautoriteit (VA) en Economisch Vestigingsklimaat (EV) zijn leidend om deze ambitie te realiseren. In de integrale begroting 2017 staan de drie programmabegrotingen voor Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) maakt ook integraal deel uit van de begroting en is gebaseerd op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) waar de zienswijzeprocedure in maart van is afgerond. Bij de vorming van de MRDH in december 2014 is besloten om de Investeringsprogramma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de beide voormalige stadsregio's tot en met 2017 gescheiden inzichtelijk te maken. Pas na 2017 vindt integratie plaats. Conform de gemeenschappelijke regeling stelt het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 het Werkplan MRDH vastgesteld. Daarbij is besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten uit het werkplan zijn met ingang van heden geïntegreerd in de Begroting MRDH 2017. Via de jaarrekening en de Bestuursrapportages meldt de MRDH over de voortgang van de activiteiten.

Financiële consequenties

De Brede Doeluitkering (BDU) voor verkeer en vervoer is de belangrijkste dekking voor de kosten van de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer. De geraamde lasten van deze twee programma's bedragen in 2017 € 756,4 miljoen. De inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgt ten opzichte van de begroting 2016 met 1% naar € 2,49 per inwoner, conform de door het algemeen bestuur vastgestelde kadernota begrotingsuitgangspunten MRDH begroting 2017. Voor 2017 betekent dat een totaalbedrag van € 5,7 miljoen voor het programma EV. De inwonersbijdrage

voor Lansingerland bedraagt € 147.002,=. Van die € 2,49 per inwoner wordt maximaal € 1,02 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten van het programma Economisch Vestigingsklimaat. De resterende € 1,47 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten van het Economisch Vestigingsklimaat. De indirecte kosten van bedrijfsvoering worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor drie kwart aan de programma's gerelateerd aan de VA, waarbij de verdeling binnen de VA gelijkelijk over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt.

Verdere procedure

Behandeling in commissie AB vindt op 11 mei plaats. Onder voorbehoud van instemming van de raad op 26 mei, zenden we op 12 mei de zienswijze na commissie AB aan de MRDH. Op 27 mei versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH. Op 15 juni bespreekt het DB alle zienswijzen en de adviezen van de adviescommissies EV en VA. Op 1 juli vindt de behandeling plaats in het AB van de MRDH.

Juridische aspecten

Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is het dagelijks bestuur van de MRDH gehouden de ontwerpbegroting voor een zienswijze aan de deelnemende gemeenten te sturen.

Extern draagvlak/burgerparticipatie

De adviescommissies EV en VA, bestaande uit raadsleden van de 23 gemeenten, wordt ook om advies gevraagd op de ontwerpbegroting 2017.

Duurzaamheid

Het thema duurzaamheid is verwerkt in de strategische agenda's EV en VA.

Bijlagen

1. Concept ontwerpbegroting 2017 en meerjarenbeeld 2018 - 2020 I16.12414
2. Begeleidend schrijven ontwerpbegroting MRDH 2017 - programma's Verkeer en Openbaar Vervoer en IPVa 2017 I16.13877
3. Zienswijzebrief van de raad aan DB MRDH U16.04747

Toelichting

De ontwerpbegroting MRDH 2016 is gebaseerd op de kadernota begrotingsuitgangspunten (vastgesteld door AB op 4 maart 2016) en de beleidsmatige uitgangspunten van de Strategische bereikbaarheids-agenda en de Agenda economisch vestigingsklimaat (zienswijze raad U14.10339). De MRDH-brede strategie is in 2015 en 2016 verder uitgewerkt in een aantal integrale trajecten zoals het OESO-onderzoek, de Roadmap Next Economy en de Investeringsstrategie. Deze trajecten zijn aanvullend aan elkaar ingevuld om zo steeds meer en beter inhoudelijke focus aan te brengen en nieuwe financiële strategieën te kunnen ontwikkelen. De MRDH werkt er aan een Europese topregio te worden. Om dit te bereiken zet de MRDH zich in op:

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

De uitwerking van de aanbevelingen uit het OESO-rapport en de Roadmap Next Economy vindt in de eerste helft van 2016 plaats. Er ligt een bestuurlijke opdracht vanuit het algemeen bestuur om voor de zomer van 2016 een eerste investeringspakket gereed te hebben. Zodra dat investeringspakket gereed is, wordt ook duidelijk in hoeverre er consequenties zijn voor de voorliggende begroting 2017. Daar waar de uitkomsten van deze twee trajecten consequenties hebben voor de begroting 2017, wordt medio april/mei 2016 een voorstel gedaan aan de gemeenten hoe dat proces vorm te geven zodanig dat recht gedaan wordt aan de betrokkenheid van alle gremia.

Het dagelijks bestuur van de MRDH vraagt voor nu aan de raad een zienswijze in te dienen uiterlijk op 18 mei 2016.

Beoogd maatschappelijk effect

De MRDH is al een sterke Europese regio, maar wil nog beter presteren. Betere economische prestaties, betekenen meer welvaart voor de inwoners.

De kernargumenten en kanttekeningen

1.1 In 2016 zijn stappen gezet om de MRDH als netwerkbestuur te verstevigen en het eigenaarschap van de metropoolregio te versterken

In 2015 stond vooral het opstarten van de nieuwe organisatie. In 2016 geeft de MRDH verdere invulling aan het versterken van de betrokkenheid van de gemeenteraden, de mogelijkheid op meerdere plekken in de regio te werken en vergaderen voor de MRDH en het stroomlijnen van de formele bestuurlijke besluitvorming. Het rapport 'van, voor en door 23 gemeenten' gaf de aanzet om verder invulling te geven aan een netwerkorganisatie. De adviescommissies VA en EV geven ook een advies over de ontwerpbegroting.

1.2 Samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's, de provincie en het Rijk zijn noodzakelijk om de ambities te realiseren.

De MRDH werkt samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. Samenwerking met omliggende regio's, zoals Drechtsteden en Leiden, en de andere partners vindt zowel plaats bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten. Samen met de provincie Zuid Holland werkt de MRDH aan een opstellen van een convenant over een constructieve samenwerking op beleid en uitvoering. Deze samenwerkingen sluiten aan op de aanbevelingen uit het OESO-rapport.

1.3 Er is een adviesnota weerstandsvermogen en risico's eind 2015 verschenen.

Bij de begroting 2016 heeft de MRDH aangekondigd dat in 2015 een externe partij een audit uitvoert om de risico's die de MRDH loopt te inventariseren en de weerstandscapaciteit te bepalen. Dit naar aanleiding van de opmerkingen uit de gemeenten over de paragraaf weerstandsvermogen van de conceptbegroting 2016. De in het rapport opgenomen adviezen zijn gedeeltelijk opgenomen in de ontwerpbegroting 2017. De raad is met de brief van 25 januari 2016 (I16.04120) hierover geïnformeerd. Het risico van 100K voor hele MRDH lijkt (zeer) weinig. Zeker gezien de uitspraken in begroting dat de BDU gaat dalen en uitgaven voor onderhoud aan het openbaar vervoer gaat toenemen. In de verdere uitwerking in de vorm van een beleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen die in het najaar verschijnt, dient hier aandacht aan te worden besteed.

1.4 De tussentijdse evaluatie van de bedrijfsvoeringskosten kan leiden tot een andere verdeling over de verschillende programma's.

De MRDH onderzoekt momenteel in een tussentijdse evaluatie of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. De uitkomst van de evaluatie wordt in april 2016 verwacht en kan aanleiding geven tot aanpassingen van het niveau van de kosten voor de bedrijfsvoering en de verdeling over de verschillende programma's. In dat geval is er eveneens aanleiding om de begroting bij te stellen. Van die € 2,49 per inwoner wordt nu maximaal € 1,02 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten van het programma Economisch Vestigingsklimaat. Dit dient een maximaal bedrag te zijn zodat het niet ten koste gaat van de uitvoering van de noodzakelijke investeringstrajecten.

1.5 De opschoonactie van het investeringsprogramma Vervoersautoriteit heeft een verdere verfijning opgeleverd.

De wijziging in het IPVa zijn in de nieuwste versie van de ontwerpbegroting, april 2016 (I16.12414) opgenomen. De grafiek met het actuele meerjarenbeeld op blz 71 is aangepast na de opschoonactie. Door het spreiden van subsidies is de stand voor 2016 positiever. De wijzigingen in de bijlagen van het IPVa zijn:

- Bijlage B2: de lijst met lopende beschikkingen is aangevuld met de aanvragen welke in de periode december 2015 tot en met 1 april 2016 beschikt zijn.

- Bijlage B3: de lijst met aanmeldingen is opgeschoond. Daarnaast zijn actuele beschikkingen verplaatst naar bijlage B2.
- Bijlage C: enige projecten op de lijst van (voormalig) stadsgewest Haaglanden zijn verder geconcretiseerd met investering en te verwachten financiële bijdrage.
- Bijlage D: twee projecten zijn aangepast naar aanleiding van de opschoonactie

2.1 In de programmabegrotingen Verkeer en Vervoer is er sprake van overplanning.

Er kan sprake van overplanning (= negatief saldo) binnen het investeringsprogramma, mits binnen tien jaar het saldo weer nul is. Overplanning houdt in dat er in de planning rekening mee wordt gehouden dat er meer aan projecten gepland wordt in enig jaar dan er BDU-geld beschikbaar is. De praktijk leert dat gemeenten vaak optimistisch plannen en er een positief saldo van het BDU fonds uitkomt. Omdat deze optimistische planning zich elk jaar voordoet, is vanwege de voortgang in projecten door het algemeen bestuur in de constituerende vergadering besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

2.2 In 2017 is de geraamde overbesteding € 75 miljoen.

Er is een verschil tussen overplanning en overbesteding. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen tot een negatief saldo van de BDU-fondsen leiden. Jaarlijks wordt bij de begroting een besluit gevraagd over de mate van de overbesteding. Ook hier geldt dat de stand van de BDU-fondsen binnen tien jaar tenminste nul is. Een uitgewerkt voorstel voor de financiering van de overbesteding zal separaat ter besluitvorming worden voorgelegd. De geraamde overbesteding in 2017 van € 75 miljoen en het principe dat deze overbesteding maximaal € 90 miljoen bedraagt, zijn expliciet in de besluitvorming bij deze begroting opgenomen. In de eerste plaats wordt dit veroorzaakt door een gewijzigde systematiek van bekostiging van het vervangingsonderhoud infrastructuur vanaf 2017 voor de RET. Deze wijziging leidt tot het vanaf 2026 structureel minder inzetten van BDU-geld. Ten tweede is er een gewijzigde systematiek van bekostiging van de kapitaallasten van voertuigen ten behoeve van de RET. In 2017 moet daarvoor wel een eenmalige inhaalafschrijving van € 23 miljoen aan de RET worden vergoed. In de jaren daarna wordt hierdoor echter een extra besparing gerealiseerd van in totaal ruim € 40 miljoen. Ten slotte is voor de projecten in het kader van Netwerk RandstadRail en het Actieprogramma Openbaar Vervoer met het Rijk een extra bijdrage overeengekomen. Deze projecten worden in 2016 en 2017 opgeleverd, maar voornoemde rijksbijdrage (€ 16 miljoen) wordt gefaseerd ontvangen in de jaren 2018 t/m 2020. De MRDH financiert deze projecten voor tot dit bedrag. Vanwege de overbesteding zal in een nader te bepalen vorm geld moeten worden geleend binnen de kaders zoals in paragraaf 5.3 Weerstandsvermogen en risico's zijn opgenomen.

2.3 De MRDH dient de sturingsmogelijkheden in kaart te brengen en de nadruk te leggen op een kritische afweging bij (nieuwe) projecten en investeringen.

Door de financiering nemen de schulden van de MRDH toe en daarmee ook indirect de schuldenpositie van de deelnemers. Dit dient zorgvuldig in de gaten te worden gehouden om te voorkomen dat de schulden niet te hoog worden en de MRDH ook op lange termijn aan de verplichtingen kan voldoen. De BDU is de grootste bron van inkomsten. In het verleden is door het Rijk hierop bezuinigd. Door nu negatief te gaan in het fonds BDU legt de MRDH indirect een claim op de toekomstige inkomsten die, als het Rijk opnieuw bezuinigd, wel eens sneller kunnen gaan dalen. De sturingsmogelijkheden dient de MRDH inzichtelijk te maken. Bij (nieuwe) initiatieven dient de de MRDH een goede afweging voor alle bedrijven én inwoners blijft maken voordat investeringen worden aangegaan om de (internationale) bereikbaarheid te verbeteren. Ook de samenvoeging van de begrotingen van de voormalige stadsregio's en het eigen mobiliteitsfonds van Haaglanden vereisen extra aandacht voor noodzakelijke sturing en afweging.

3.1 De regionale investeringsagenda mag geen gevolgen hebben voor een verhoging van de inwonersbijdrage

De invulling van het programma Economisch vestigingsklimaat is sterk afhankelijk van de nog af te ronden regionale investeringsagenda. De MRDH geeft aan dat ze de mogelijkheden van alternatieve financieringsbronnen.

Raadsbesluit



Datum Raad
26 mei 2016
Registratienummer
BR1600037

Onderwerp
Ontwerpbegroting MRDH 2017

De raad van de gemeente Lansingerland;

Overwegende dat

- de MRDH voor de taken van de VA de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) ontvangt;
- de maximale overbesteding gelimiteerd is en binnen een periode van tien jaar tenminste nul moete zijn;
- de beleidsmatige uitgangspunten in de Strategische bereikbaarheidsagenda en de Agenda economisch vestigingsklimaat zijn verwoord;
- de ontwerpbegroting is gebaseerd op de kadernota met begrotingsuitgangspunten;
- betrokkenheid gemeenteraden in de gemeenschappelijke regeling is vastgelegd.

Gelet op

- artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- de gemeenschappelijke regeling MRDH.

Besluit(en)

1. In te stemmen met de ontwerpbegroting 2017 inclusief het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2017 en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2018-2020 en een zienswijze (U16. 04747) in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met het principe tot overbesteding voor het vast te stellen begrotingsjaar bij de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de begroting MRDH waarbij de maximale overbesteding is gelimiteerd op € 90 miljoen onder de voorwaarde dat binnen een periode van tien jaar de voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbare financiële middelen ten minste nul zijn.
3. In te stemmen met een inwonersbijdrage van € 2,49 voor de taken Economisch Vestigingsklimaat.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 mei 2016,

de griffier,

drs. Marijke Walhout