METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Grote Marktstraat 43
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@MRDH.nl
Internet: www.mrdh.nl

Bankrekeningnummer:
NL96 BNGH 0285 1651 43

KvK nummer:62288024

M E M O

Aan de 23 gemeenteraden
Datum 23 maart 2016
Onderwerp Begeleidend schrijven ontwerpbegroting MRDH 2017 - programma's Verkeer en Openbaar Vervoer en IPVa 2017

In voorliggend memo worden de belangrijkste punten voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer nader toegelicht.

Inhoud en samenhang
Bij de behandeling van de begroting 2016 hebben de gemeenten aangegeven het abstractieniveau van de begroting te hoog te vinden. Bij de begroting 2017 is dit goeddeels ondervangen, omdat het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) nu integraal deel uitmaakt van de begroting. De begroting en het IPVa zijn opgesteld met de wetenschap dat parallel de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) bestuurlijk wordt behandeld. In de begroting is rekening gehouden met onderzoeksbudgetten voor de programma's en projecten die in de UAB zijn opgenomen. Bij de voorbereiding hiervan zijn de gemeenten al nauw betrokken

De begroting 2017 geeft de stand van zaken weer zoals die in januari 2016 bekend is. In de eerste helft van 2016 vindt een nadere uitwerking plaats van het OESO-rapport, de UAB en de Roadmap Next Economy. Er ligt een bestuurlijke opdracht vanuit het algemeen bestuur om, op basis van deze trajecten, voor de zomer van 2016 een eerste brede Regionaal Investeringsprogramma gereed te hebben. Zodra dat investeringsprogramma gereed is, wordt ook duidelijk in hoeverre er consequenties zijn voor de begroting 2017. De zienswijze voor de concept begroting MRDH 2017 start in maart; op dat moment is de inhoud van het eerste Regionaal Investeringsprogramma nog niet gereed. Er is dus sprake van parallelle processen die samenkomen in het algemeen bestuur van 1 juli a.s. Dit betekent dat de mogelijkheid bestaat dat naar aanleiding van het vaststellen van het Regionaal Investeringsprogramma aanpassingen nodig zijn in de dan vastgestelde begroting 2017. Voor de projecten die nog niet in de vigerende begroting, inclusief IPVa, zijn opgenomen, moet aanvullende financiering gevonden worden met bijbehorende begrotingswijziging.
De uitwerking van de strategische trajecten is daarom nog niet terug te vinden in de huidige begroting en het voorstel voor de begroting van de MRDH voor 2017.

Het eerste MRDH brede Regionale Investeringsprogramma zal circa 20 tot 25 projecten bevatten. De projecten die invulling geven aan de verkeer en vervoeropgave in deze regio zullen in ieder geval opgenomen zijn in de UAB en dragen daarbij te allen tijde bij aan de bereikbaarheidsdoelen van de regio.
De UAB is een beleidsrijke uitvoeringsagenda waarvoor niet voor alle opgaven de financiële dekking nu beschikbaar is. In aanloop naar de begroting 2018 wordt een implementatieplan opgesteld waarin in gezamenlijkheid de prioriteiten worden bepaald in de uitvoering van de UAB en gezocht wordt naar alternatieve financieringsbronnen om de ambitie van de UAB en het Regionale Investeringsprogramma te verwezenlijken

Begrippen Overplanning en Overbesteding
Overplanning houdt in dat er in de planning rekening mee wordt gehouden dat er meer aan projecten gepland wordt in enig jaar dan er in dat jaar aan BDU-geld beschikbaar is. Voorwaarde die hieraan is gesteld is dat binnen 10 jaar niet meer projecten beschikt worden dan er aan financiële middelen beschikbaar is.
Overbesteding in enig jaar houdt in dat de werkelijke bestedingen tot een negatief saldo van de BDU-fondsen leiden.

Stelselwijziging financiering openbaar vervoer
De huidige ramingen laten zien dat in 2017 sprake is van overbesteding, waardoor de MRDH zou moeten gaan lenen. Omdat subsidieaanvragers deze opgaaf hebben gedaan, moeten we er op voorbereid zijn dat overplanning leidt tot overbesteding. Voorgesteld wordt om het mogelijk te maken om op de derdenmarkt geld te lenen. Of en de mate van overbesteding is afhankelijk van een aantal zaken. Die worden toegelicht onder de paragraaf 'opschoonactie'.
Een uitgewerkt voorstel voor de financiering van de overbesteding zal separaat ter besluitvorming worden voorgelegd. Hierin zullen de te stellen kaders worden opgenomen. Conform artikel 2:1 tweede lid van de gemeenschappelijke regeling MRDH, zal de vertegenwoordigende organen in dit geval hun zienswijze worden gevraagd.

Met de huidige inzichten is de verwachte overbesteding in 2017 € 75 miljoen. Naast de structureel optimistische inschatting van subsidieaanmeldingen van gemeenten dragen ook de ondergenoemde stelselwijzigingen bij aan een eenmalige mogelijke overbesteding.
1. Dit wordt in de eerste plaats veroorzaakt door een gewijzigde systematiek van bekostiging van het vervangingsonderhoud infrastructuur vanaf 2017 ten behoeve van de RET. Door de projecten te subsidiëren wanneer ze gereed zijn in plaats van op afbetaling te subsidiëren worden hierdoor minder rentekosten betaald, waardoor er meer geld overblijft om te besteden aan projecten. In 2017 wordt hierdoor € 38 miljoen meer betaald ten opzichte van eerdere ramingen. Het wijzigen van systematiek van bekostiging bewerkstelligt dat de MRDH ten opzichte van de huidige systematiek vanaf 2026 structureel € 24 mln. per jaar minder BDU-geld hoeft in te zetten. Hiermee wordt geld vrijgespeeld voor de invulling van de UAB.
2. In tweede plaats door een gewijzigde systematiek van bekostiging van de kapitaallasten van voertuigen ten behoeve van de RET. Vanaf 2017 zal deze plaatsvinden op basis van een lineair systeem in plaats van op basis van annuïteiten. In 2017 moet daarvoor wel een eenmalige inhaalafschrijving van € 23 miljoen aan de RET worden vergoed. In de 20 jaren daarna wordt hierdoor echter een extra besparing gerealiseerd van in totaal ruim € 40 miljoen.
3. 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 tot dit bedrag voor.

Opschoonactie van het IPVa
Het volgende is aan de orde:
1. Tijdens het opstellen van het IPVa is tezamen met de gemeenten geconstateerd dat sommige projecten lang op de lijst van aanmeldingen staan, voornamelijk in het Haaglanden gebied. Sommige zijn bijvoorbeeld zes jaar oud. Een deel van deze oude aanmeldingen (bij Haaglanden) tot 1 januari 2015 zijn opgenomen als uitgaven in 2016 en 2017. Hiervoor zijn echter nog geen concreet onderbouwde aanvragen voor subsidiebeschikkingen ontvangen. Dit betreft een bedrag van ongeveer € 72 mln. Het is de vraag of (een deel van) deze aanmeldingen werkelijk leiden af te geven subsidiebeschikkingen en daarmee tot uitgaven in deze jaren. De MRDH probeert met de opschoonactie de geraamde overbesteding zo laag mogelijk te houden door samen met de gemeenten kritisch naar de overplanning te kijken. Dit wordt mede veroorzaakt door de discussie over de extra inwonersbijdrage (bovenop de inkomsten vanuit de BDU) aan het mobiliteitsfonds van het haaglanden deel. (Zie de uitleg hieronder.) Hierdoor is er nu een harde scheidslijn tussen de budgetten tot en met 2017 en de eventuele budgetten vanaf 2018. Bij het Rotterdamse gebied speelt dit niet omdat hier jaarlijks een subsidieplafond geldt, dat bij niet besteding in het jaar meteen vrij valt en er geen inwonersbijdrage is die nu ter discussie staat.
2. De ervaring leert dat uitvoering van beschikte projecten in het algemeen optimistisch geprognotiseerd worden. Jaarlijks wordt een forse omvang, rond de € 100 mln, in de totale

begroting doorgeschoven naar een volgend jaar. In aanloop naar de begroting 2018 zal met de gemeenten kritisch naar de planning van de uitvoering van projecten worden gekeken zodat er een meer realistisch beeld ontstaat.

Bovenstaande punten overziend is de verwachting dat het risico van daadwerkelijke overbesteding niet groot is zowel qua optreden als qua omvang en het wellicht niet nodig zal zijn om werkelijk bij derden gelden aan te moeten trekken.

Financiering voertuigen openbaar vervoer
In de lange termijnfinanciering van (o.a.) de metro's en trams van HTM en RET hebben de gemeenten Den Haag en Rotterdam een groot aandeel. De rentevergoeding voor deze investeringen wordt door de MRDH via concessies aan de genoemde OV-bedrijven vergoed. Momenteel wordt onderzocht, of met de eventuele overname van de lange termijnfinanciering van de investeringen in (in eerste instantie) de trams en metro's van HTM en RET substantieel op de rentevergoeding kan worden bespaard. De op deze wijze vrijkomende BDU-middelen zouden dan op een nader te bepalen andere wijze kunnen worden ingezet. Een voorstel over de (mogelijke) herfinanciering van voornoemde ontwikkelingen wordt u in een later stadium ter besluitvorming voorgelegd.

Inwonersbijdrage Mobiliteitsfonds Haaglanden
In 2016 zal de discussie gevoerd worden over de extra inwonersbijdrage aan het Mobiliteitsfonds. Tot en met 2017 leggen de oud Haaglandengemeenten € 9,14 per inwoner in ten behoeve van de Verkeer en Vervoer opgave in het oud-Haaglandengebied. Dit is als zodanig opgenomen in de begroting. Voor de begroting 2018 zal de discussie of deze inwonerbijdrage zal moeten vervallen of van toepassing zal worden verklaard voor het totale gebied, gevoerd moeten zijn en doorgevoerd. Hierbij zijn alle MRDH-gemeenten betrokken.