



Metropoolregio Rotterdam Den Haag
T.a.v. het dagelijks bestuur
Postbus 66
2501 CB 'S-GRAVENHAGE

Verzenddatum 27 mei 2016
Ons kenmerk U16.04747
Uw brief van

Afdeling
**Bestuurszaken,
Informatievoorziening &
Faciliteiten**

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Karin Koemans

Telefoon
14 010

E-mail
Karin.Koemans@lansingerland.nl

Fax
(010) 800 40 01

Onderwerp **Ontwerpbegroting 2017**

Geacht bestuur,

Op 24 maart ontvingen wij de ontwerpbegroting 2017 met het verzoek onze zienswijze kenbaar te maken voor 18 mei aanstaande. Hierbij ontvangt u onze definitieve zienswijze, die wij u al ter informatie aan u hebben gezonden na bespreking in de commissie AB van 11 mei jongstleden.

Onze reactie

De MRDH is ook in 2016 volop in beweging. De raad spreekt haar waardering uit voor de uitgebreide en onderbouwde begroting. Een aantal nog niet afgeronde documenten, zoals het Regionaal investeringsprogramma, opschoonactie van het investeringsprogramma Vervoersautoriteit en de evaluatie van de bedrijfsvoeringskosten, hebben mogelijk nog invloed op de huidige ontwerpbegroting. De resultaten van de opschoonactie zijn inmiddels verwerkt in de nieuwste versie van de conceptbegroting van april 2016. Wij gaan er van uit dat dit een verfijning is van de huidige begroting en geen negatieve financiële consequenties heeft. Wij stemmen in met de voorliggende ontwerpbegroting 2017. Met enige reserve stemmen we daarmee ook in met het principe tot overbesteding bij de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer in 2017 onder genoemde voorwaarden. Met deze zienswijze maken wij van de gelegenheid gebruik om een aantal aandachtspunten naar voren te brengen.

Organisatie in ontwikkeling

De MRDH vormt zich steeds meer naar een netwerkorganisatie. Het rapport "van, voor en door 23 gemeenten" heeft het gesprek over de concretisering hiervan gestimuleerd. Bij de nieuwe manier van samenwerken kan de denkkraft van de raad goed worden ingezet. In dit kader vergt de rol van de adviescommissies nog een nadere uitwerking waar wij graag aan meewerken.

De evaluatie van de bedrijfsvoeringskosten en de daarmee mogelijke verandering in de verhouding van de kostenverdeling tussen de programma's verkeer & vervoer en het economisch vestigingsklimaat zien wij als aandachtspunt. Van die € 2,49 per inwoner wordt nu maximaal € 1,02 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten van het programma Economisch Vestigingsklimaat. Dit vinden wij een maximaal bedrag zodat het niet ten koste gaat van de uitvoering van de noodzakelijke investeringstrajecten. De

MRDH zal met name bij dit programma effectief gebruik moeten maken van de kennis en kunde bij de aanwezige gemeenten.

Samenwerking

Eén van de belangrijkste aanbevelingen uit het OESO-rapport was het samenwerken in en met de regio. Om de ambitie als Europese topregio te verwezenlijken is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's, de provincie en het Rijk noodzakelijk. We zien dat de MRDH daar goede stappen in maakt. Dit is een continue proces en de MRDH kan hierbij nog meer gebruik maken van de al aanwezige netwerken van de gemeenten.

Risicobeheer en weerstandsvermogen

Onze raad heeft in haar vorige zienswijze het belang van risicobeheer en een gezond weerstandsvermogen benadrukt, gelet op de omvang van de investeringsmiddelen. Wij zijn dan ook erkentelijk met de ondernomen actie om een adviesnota op te stellen waaruit al een aantal adviezen in deze ontwerp-begroting zijn terug te vinden. 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. De raad is voorstander van een vertaling hiervan in de begroting of weerstandsvermogen en ziet dit tevens als aandachtspunt voor de verdere uitwerking in de voorgestelde beleidsnota.

Overbesteding en financiering

De onderbouwing voor de overbesteding staat uitvoerig in de ontwerp-begroting opgenomen. Als raad zetten wij een kanttekening bij deze overbesteding. De MRDH gaat de komende jaren (meer) voorfinancieren vooruitlopend op de toekomstige BDU-gelden. Hierdoor moet de MRDH gaan lenen. Overname van de financiering van materieel van de RET/HTM doet dit alleen maar verder toenemen. Hierdoor nemen de schulden van de MRDH toe en daarmee ook indirect de schuldenpositie van de deelnemers. Wat Lansingerland betreft een ontwikkeling die zorgvuldig in de gaten moet 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 raad zou in de begroting graag zien dat er duidelijk blijkt welk deel van de uitgaven reeds verplicht zijn de komende jaren 10-jaars periode BDU (uitgaven concessies OV, beheer en onderhoud OV en reeds verplichte subsidies/bijdragen aan infrastructuur). Zo ontstaat inzicht in de stuurbaarheid van de uitgaven. 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. Wat Lansingerland betreft is dit een risico dat nu onvoldoende tot uitdrukking komt in de begroting en ook niet duidelijk is waar er nog sturingsmogelijkheden zijn.

Programma Verkeer en Vervoer

Bij de programma's verkeer en vervoer maakt de raad zich, gezien bovenstaande, vooral zorgen over de beschikbare financiële middelen op lange termijn en de nu al bekende overbesteding. De MRDH heeft de ambitie om een Europese topregio te worden, zoals ook blijkt uit de plannen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025. Het is onduidelijk hoe de MRDH zich voorbereidt op de afname van de budgetten en het tegelijkertijd ruimte kan geven aan nieuwe initiatieven. Bij (nieuwe) initiatieven blijven wij erop wijzen dat de MRDH een goede afweging voor alle bedrijven én inwoners blijft maken voordat investeringen worden aangegaan om de (internationale) bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast vindt na 2017 de integratie plaats van de investeringsprogramma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de beide voormalige stadsregio's. De voormalige stadsregio Haaglanden kent ook nog een eigen mobiliteitsfonds. De raad wil vroegtijdig inzicht in de integratie van de investeringsprogramma's en de mogelijke (financiële) gevolgen.

Programma Economisch vestigingsklimaat

De invulling van het programma Economisch vestigingsklimaat is sterk afhankelijk van de nog af te ronden regionale investeringsagenda. De raad benadrukt dat de investeringen in geen geval mogen leiden tot een verhoging van de inwonersbijdrage en dat de MRDH samen met de partners actief andere financieringsbronnen moet aanwenden.

Tot slot

De MRDH is in ruim één jaar tijd sterk en ondernemend uit de startblokken gekomen. Er is veel werk verzet door de eigen organisatie en de deelnemende gemeenten. Ook voor de komende jaren vraagt het uitvoeren van de ambitie van de MRDH veel inzet van alle samenwerkingspartners. Wij hebben vertrouwen in de voortzetting van een goede samenwerking.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier