

Raadsvoorstel



Datum Raad
1 juni 2017

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1700049

Onderwerp
Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met de ontwerpbegroting MRDH 2018 en een zienswijze in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met de beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen MRDH 2017.

Samenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is actief bezig om opnieuw een Europese topregio te worden. De 23 gemeenten die samen de MRDH vormen, doen dat via het Regionaal Investeringsprogramma, dat bestaat uit een groot aantal ruimtelijk-economische projecten die de internationale concurrentiepositie van de regio sterk moeten verbeteren. En daarnaast via de agenda economisch vestigingsklimaat, de strategische bereikbaarheidsagenda en de wettelijke taken verkeer en vervoer. Uiteindelijk gaat het erom dat er weer geïnvesteerd wordt in de regio, dat er weer meer banen ontstaan. De 23 deelnemende gemeenten in de MRDH ondernemen actie en in de begroting 2018 staan de (verwachte) resultaten, waar investeringen nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan.

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. De concrete activiteiten zijn met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting MRDH 2018 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Op grond van de Financiële verordening MRDH 2015, artikel 12, dienen tenminste eens in de vier jaar de beleidskaders voor het instellen, muteren en opheffen van reserves, voorzieningen en fondsen door het algemeen bestuur te worden vastgesteld in de vorm van een beleidsnota, In dit artikel is ook opgenomen dat op de vaststelling van deze beleidsnota de zienswijzeprocedure van toepassing is. Deze beleidsnota is reeds in het vierde kwartaal van 2016 opgesteld, maar op verzoek van de gemeenten in het algemeen bestuur van 4 november jl. samengevoegd met de begroting 2018 voor de zienswijzeprocedure.

Financiële consequenties

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2017 met € 0,02 (Kadernota MRDH begroting 2018) naar € 2,51 per inwoner; voor 2018 is dat een totaalbedrag van € 5,8 miljoen. Uitgaande van het inwoneraantal van Lansingerland op 12 januari 2017 van 60.098 bedraagt dit voor Lansingerland €150.846. Van de € 2,51 wordt maximaal € 1,03 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,48 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat. Een deel van de € 5,8 miljoen inwonerbijdrage, € 1,2 miljoen, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2 van de begroting). Binnen het programma Economisch

vestigingsklimaat wordt € 4,6 miljoen verantwoord ter dekking van de directe kosten van het personeel en het programmabudget, voor zover niet gedekt door aanvullende gemeentelijke bijdragen of Europese bijdragen. De verhouding van het relatieve formatiebudget is 20% EV / 80% Va. De verdeelsleutels waren tot nog toe 25% EV / 75% VA.

Verdere procedure

Behandeling in commissie AB vindt op 17 mei plaats. Onder voorbehoud van instemming van de raad op 1 juni, zenden we op 18 mei de zienswijze, na de commissie AB, aan de MRDH. Op 2 juni versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH. Op 21 juni vindt de bespreking in het DB plaats en op 7 juli de behandeling 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 gemeente 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 2018.

Duurzaamheid

De MRDH zet sterk in op transitie naar toonaangevende duurzaamheid en dit is verwerkt in diverse projecten van EV en VA.

Bijlagen

- Aanbiedingsbrief. I17.11673
- Concept ontwerpbegroting 2018 en meerjarenbeeld 2019 - 2021. I17.11674
- Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017. I17.11675
- Zienswijzebrief U17.04642

Toelichting

Inleiding

De economische prestaties van de MRDH blijven achter bij vergelijkbare regio's in Nederland. Het eerder uitgebrachte OESO-rapport "Territorial Review of The Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague, Netherlands" beschrijft de kansen die de regio heeft en benoemt de urgentie om actie te ondernemen voor de ruimtelijk-economische structuurversterking. Het gaat om investeren en werk, werk, werk.

De 23 gemeenten zetten hun kennis en hun bestuurlijke kracht gezamenlijk voor de MRDH in. De 23 gemeenten bundelen niet alleen hun krachten onderling, maar werken ook intensief samen met bedrijven, vervoerders en kennisinstellingen, omliggende regio's als Drechtsteden en Holland-Rijnland, de provincie Zuid-Holland, het Rijk en Europa. Daarnaast werkt de MRDH nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. De 23 gemeenten, bedrijven, vervoerders, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en innovatieve MKB-ondernemers in de MRDH willen investeren in het gebied. In economische vernieuwing, verbeterde bereikbaarheid, toonaangevende duurzaamheid en aantrekkingskracht, waardoor de internationale concurrentiekracht wordt vergroot. De MRDH heeft legio economische kansen. Denk aan een sterke internationale oriëntatie en een diverse economische structuur met zwaartepunten in alle topsectoren. Neem daarbij de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen, alsmede de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra. Al deze factoren geven de regio een zeer goede uitgangspositie om de internationale concurrentie met andere metropolen aan te gaan.

Het systeem van verkeer en vervoer is een cruciaal onderdeel van onze metropoolregio.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Versterk je de

interne bereikbaarheid, dan benut je de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de metropoolregio optimaal. En door het verbeteren van de externe bereikbaarheid, nationaal en internationaal, versterk je de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten.

In de begroting staan de eerste resultaten, welke investeringen er voor nodig zijn en welke projecten daarvoor op stapel staan. Enkele voorbeelden van resultaten zijn Europese steun voor betere bereikbaarheid, verhoging frequentie OV, automatisch vervoer op de Last Mile en opzetten en samenwerking fieldlabs en MKB. Daarnaast is er een investeringsprogramma met 150 concrete projecten met een investeringsbehoefte van € 12 tot € 15 miljard over de komende tien jaar. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden ontwikkelen deze projecten samen en geven met elkaar de financieringsstrategie vorm. De projecten versterken niet alleen de economie, maar leveren (volgens berekeningen van de OESO) ook nog eens 25.000 tot 50.000 banen op in de regio en twee tot vier procent extra economische groei. En dat in een gebied waar nu al circa 20 procent van het Bruto Nationaal Product wordt verdiend.

Bij het uitvoeren van het Regionaal Investeringsprogramma voert de MRDH vooral de regie. Met bestuurlijke kracht kan zij projecten verder brengen. Trekker van de projecten kunnen de provincie, de gemeenten, private partners en ook de MRDH zijn. Veel projecten hebben een publiek-privaat karakter. Nu de Roadmap Next Economy gereed is, krijgt de private inbreng ook een zwaarder accent. Uitvoering van zulke projecten is vaak alleen mogelijk als overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen nauw met elkaar samenwerken, de triple helix. Voortgang van het programma en de projecten is na te lezen op www.investeringsprogramma.nl.

Het dagelijks bestuur van de MRDH vraagt de raad een zienswijze in te dienen uiterlijk op 19 mei 2017.

Beoogd maatschappelijk effect

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

De kernargumenten en kanttekeningen

1.1. De begroting is in evenwicht.

De begroting kent een omvang van €666,7 miljoen met een positief resultaat van € 4,96 miljoen dat aan de reserves zal worden toegevoegd. De begroting is onderverdeeld in de programma's exploitatie verkeer en openbaar vervoer, infrastructuur verkeer en openbaar vervoer, economisch vestigingsklimaat en samenwerkingsverbanden. De overhead is voor het eerst als aparte post in deze begroting opgenomen.

1.2 Lansingerland is bij een groot aantal projecten betrokken.

De MRDH financiert gedeeltelijk de projecten als de totstandkoming van station Lansingerland - Zoetermeer, Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan en extra maatregelen voor een goede inpassing van de A16. In het investeringsprogramma zijn ook opgenomen corridor A12 (o.a. logistieke hotspot, railterminal), energie-infrastructuur (warmtenet), geothermie, greenport Next Step Food (Kas als apotheek, Biobase Greenport) en vaarroutes (Rotte - Rijn - Vliet).

1.3 Voor de projecten is een investering van € 12 tot € 15 miljard nodig.

Dit bedrag moeten bedrijven, kennisinstellingen en overheden bij elkaar brengen. Per project komt er een bekostigings- en financieringsarrangement. Daarnaast moeten partijen ook zelf op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Ook de MRDH gaat dat doen. Een mooi voorbeeld is de al genoemde lening van de Europese Investeringsbank voor de aanschaf van nieuwe metro's. De 23 gemeenten en de provincie Zuid-Holland moeten in hun begrotingen zeker ook rekening houden met financiële bijdragen aan projecten waarvan zij zelf (bestuurlijk) eigenaar zijn.

1.4 De programma's voor Verkeer en Vervoer worden grotendeels gefinancierd uit BDU-middelen

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit (VA) worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke rijksbijdragen, zoals gelden voor het programma Beter Benutten Vervolg en het Actieprogramma Regionaal OV die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

Als gevolg van kortingen op de BDU door voorgaande kabinetten en stijgende kosten van beheer, onderhoud en vervanging van metro, lightrail en tram staat de investeringsruimte van de VA onder grote druk. De MRDH zet in op afspraken met het nieuwe kabinet om deze problematiek aan te pakken.

1.5 Met ingang van het begrotingsjaar 2018 zijn er € 38,8 miljoen minder inkomsten.

Conform het besluit van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 7 december 2016 zal met ingang van het begrotingsjaar 2018 geen inwonerbijdrage bij de voormalige Haaglanden-gemeente voor Verkeer en Vervoer opgaven meer worden geheven. Door het voorgestelde besluit wordt de financiële opgave van de MRDH groter. Voor de begroting 2018 en de meerjarenraming 2019-2021 gaat het om een bedrag van € 38,8 miljoen aan minder inkomsten. Met de gevolgen hiervan is rekening gehouden in het IPVa 2018 en daarmee zijn tevens de financiële gevolgen verwerkt in de voorliggende begroting 2018 en meerjarenraming 2019-2021. Dit heeft geen gevolgen voor projecten waar Lansingerland bij betrokken is.

1.6 Risico's van overplanning en oversbesteding zijn aanwezig.

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. In een in 2015 uitgevoerde financiële risicoanalyse is geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Desondanks worden de risico's van overplanning en oversbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht. Momenteel loopt er een extern onderzoek waar ook de houdbaarheid van de te volgen wijze van begroten voor infrastructurele projecten betrokken. Na afronding van dit onderzoek zal de reeds aangekondigde beleidsnota risicomangement en weerstandsvermogen MRDH worden opgesteld en ter besluitvorming worden voorgelegd.

Raadsbesluit



Datum Raad
1 juni 2017
Registratienummer
BR1700049

Onderwerp
Zienswijze ontwerpbegroting MRDH 2018 en beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2017

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- de ontwerpbegroting is gebaseerd op de kadernota met begrotingsuitgangspunten;
- de MRDH voor de taken van de VA de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) ontvangt;
- de MRDH een inwonersbijdrage vraagt voor het economisch vestigingsklimaat;
- de MRDH de regio voert op de projecten en er per project een bekostigings- en financieringsarrangement komt;
- een overzichtelijke beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen is opgesteld;
- er een beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen komt;
- de betrokkenheid van de 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 MRDH 2018 en een zienswijze in te dienen met een aantal aandachtspunten.
2. In te stemmen met de beleidsnota reserves, voorzieningen fondsen MRDH 2017.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 1 juni 2017,

de griffier,

drs. Marijke Walhout