Raadsvoorstel

Datum Raad
23 mei 2019

Portefeuillehouder
Pieter van de Stadt

Registratienummer
BR1900045

Onderwerp
Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

---

Gevraagde beslissing
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03380) op de ontwerpbegroting MRDH 2020 en op de beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Samenvatting
Stedelijke regio's zijn steeds belangrijker voor de welvaart en het welzijn van mensen. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat het om 2,3 miljoen inwoners. 23 gemeenten werken samen aan vernieuwing van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van stad en omgeving en het veranderen van energie. Dit vergroot de kans op een betere toekomst voor de mensen die hier wonen en werken.
De verbondenheid van onze regio krijgt steeds meer gestalte. Neem RandstadRail tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Of de ontwikkelingen op- en langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht, zoals de realisatie van viersporigheid bij Schiedam Centrum. Vervoer, wonen en werk krijgen daardoor de ruimte. Fieldlabs en regionale campussen betekenen een impuls voor de economie. En koppeling van warmtenetten, werklocaties en groengebieden bieden nieuwe kansen. Om ambities te realiseren is geld nodig. De MRDH ontvangt hiervoor middelen van het Rijk en de 23 gemeenten. De voorliggende begroting benoemt hoe deze middelen worden ingezet. Daarnaast is een overzicht toegevoegd dat in één oogopslag inzicht geeft in de opbouw van de begroting.

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 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 worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en de Bestuursrapportages gemeld. De Begroting MRDH 2020 vervult zo ook de functie van Werkplan.

De tevens voorliggende beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen introduceert beleid voor het verankeren van het reeds bestaande en nog te ontwikkelen risicomanagement op alle niveaus in de MRDH organisatie en vormt het kader waarbinnen risicomanagement wordt uitgevoerd. Met het risicomanagementproces, zoals uiteengezet in deze Beleidsnota, wordt nagestreefd het risicobewustzijn te stimuleren en te vergroten en de risico's organisatiebreed inzichtelijk te maken, wat de basis vormt voor het beheersen van de risico's.

Financiële consequenties
De inwonerbijdrage (Economisch Vestigingsklimaat) stijgt ten opzichte van de begroting 2019 met € 0,10 (Kadernota MRDH begroting 2020) naar € 2,68 per inwoner; voor 2020 is dat een totaalbedrag van € 6.341.000. Uitgaande van het inwoneraantal van Lansingerland op 1 januari 2019 van 61.617 bedraagt dit voor Lansingerland €165.134. Van de € 2,68 wordt maximaal € 1,11 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,57 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat. Een deel van de € 6.341.000 inwonerbijdrage, € 1.406.400, wordt ingezet voor overhead (zie hoofdstuk 4.2 van de begroting). Binnen het programma Economisch vestigingsklimaat wordt € 4.934.600 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 Vervoersautoriteit ontvangt de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) van het Rijk.

Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen
Voor economisch vestigingsklimaat geldt dat de programmakosten en apparaatskosten worden bekostigd uit een jaarlijkse bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. De taak verkeer en vervoer wordt grotendeels bekostigd uit de rijksbijdrage Brede Doeluitkering verkeer en vervoer ('BDU'). Daarnaast kan er nog sprake zijn van incidentele bijdragen van het Rijk of andere partijen.

Verdere procedure
- Behandeling in de commissie algemeen bestuur vindt op 8 mei 2019 plaats en in de raad op 23 mei.2019
- Onder voorbehoud van instemming van de raad op 23 mei, zenden we op 9 mei de zienswijze, na de commissie AB, aan de MRDH.
- Op 24 mei versturen we de definitieve zienswijze aan het DB van de MRDH.
- Op 5 juni bespreken de adviescommissies de reactie op de zienswijzen.
- Ten slotte bespreekt het algemeen bestuur van de MRDH op 12 juli over de definitieve vaststelling van de begroting en nota risicomanagement en weerstandvermogen.

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 2020.

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

Bijlagen
- Aanbiedingsbrief begroting 2020 MRDH (I19.08059)
- Concept ontwerpbegroting 2020 MRDH (I19.08058)
- Aanbiedingsbrief beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen (I19.08873)
- Ontwerp beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen (I19.08874)
- Zienswijzebrief (U19.03380)

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 definitieve zienswijze in te dienen uiterlijk op 29 mei 2019.

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.

Argumenten

1.1. De begroting is in evenwicht.

De begroting kent een omvang van € 724.217.416 met een positief resultaat van € 6.119.598 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 en economisch vestigingsklimaat. De overhead is 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 verbetering van de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, de integrale aanpak van OV-knooppunt Rodenrijs, R-Net upgrade van buslijnen (de lijnen Rodenrijs metro-Zoetermeer Centrum West en Rodenrijs metro-Bleiswijk-Zoetermeer-Lansingerland), metropolitane fietsroutes (Zoetermeer-Lansingerland-Rotterdam en Delft-Lansingerland-Rotterdam), nieuwe rijksweg tussen A13 en A16, ondersteuning bieden bij het maken van een samenhangende aanpak en planning voor wonen, werken, bereikbaarheid en duurzaamheid per woningbouwlocatie van de Alliantie Middengebied en het ondersteunen van warmteprojecten met regionale effecten om te kunnen opschalen en van elkaar te kunnen leren.

1.3 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 kabinet om deze problematiek aan te pakken.

Kanttekeningen

2.1 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 overbesteding inclusief de daarvoor gestelde limieten te groot geacht.

Raadsbesluit

Datum Raad
23 mei 2019
Registratienummer
BR1900045

Onderwerp
Zienswijze begroting 2020 MRDH en beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen

---

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 financierings-arrangement 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)
Vast te stellen van de zienswijze (U19.03380) op de ontwerpbegroting MRDH 2020 en op de beleidsnota risicomanagement en weerstandvermogen en deze in te dienen bij het dagelijks bestuur van de MRDH.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 23 mei 2019.

de griffier,

drs. Marijke Walhout