



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

De raden van de 23 gemeenten die deelnemen aan de
gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum
8 juli 2022

Onderwerp
Aanbieding MRDH begroting 2023 en Nota van beantwoording

Geachte heer/mevrouw,

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Eveline Fokkema

ons kenmerk
92095

doorkiesnummer
088 5445 100

e-mail
e.fokkema@mrddh.nl

- bijlage(n)**
1. Begroting MRDH 2023
 2. Nota van beantwoording
zienswijzen
 3. Begroting 2023 in één
oogopslag

Hierbij ontvangt u de begroting 2023 van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Nota van beantwoording naar aanleiding van de ontvangen gemeentelijke zienswijzen en de begroting 2023 in één oogopslag. De zienswijzeperiode op deze begroting en op de begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona liep van 24 maart tot en met 26 mei 2022.

Het algemeen bestuur heeft de begroting 2023 en de Nota van beantwoording op 8 juli 2022 vastgesteld. Met het vaststellen van de in de 1^e bestuursrapportage 2022 opgenomen begrotingswijziging 2022 is in diezelfde vergadering ook de begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld.

Aandachtspunten zienswijzen

Vrijwel alle gemeenten geven de MRDH aandachtspunten mee in hun zienswijze. Wij stellen dan ook vast dat de betrokkenheid bij de MRDH onverminderd groot is. Deze betrokkenheid waarderen wij.

Tegelijkertijd constateren wij ook dat veel aandachtspunten niet zozeer betrekking hebben op de financiële en inhoudelijke opzet van de begroting, maar vooral betrekking hebben op de inhoudelijke ambities van de MRDH op het gebied van het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. Deze aandachtspunten komen wat ons betreft nu vooral aan de orde tijdens de actualisatie van de Strategische Agenda, maar zijn voor ons ook aanleiding om na te denken hoe we meer regelmatig het inhoudelijke gesprek over de koers van de MRDH kunnen voeren. Bij de vaststelling van de Strategische Agenda zullen we hier concrete voorstellen voor doen.

Aanpassingen ontwerpbegroting

De zienswijzen geven op een paar onderdelen aanleiding om de ontwerpbegroting aan te passen, dat betreft het hanteren van de juiste benaming voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam (gemeente Nissewaard) en de toevoeging van een schema waarin is opgenomen in welke begrotingsprogramma's de 13 doelstellingen uit de huidige Strategische Agenda worden uitgewerkt (gemeenten Pijnacker-Nootdorp).

Tijdens de zienswijzeperiode zijn daarnaast een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de ontwerpbegroting. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwerken van de cijfers uit de voorlopige jaarrekening 2021 en de cijfers uit de voorlopige 1e begrotingswijziging 2022. Het financieel beeld wijzigt daardoor beperkt, er is eind 2026 volgens de ramingen € 13,3 miljoen minder beschikbaar in het fonds BDU (was € 151,8 miljoen in ontwerpbegroting, nu € 138,5 miljoen). Dit wordt veroorzaakt door de volgende posten:

- In de jaarschijven 2025 en 2026 is op voorstel van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (18 mei 2022) voor gelijke delen van € 3,55 miljoen de MRDH bijdrage van € 7,1 miljoen aan de regionale fietsroute N14 Sijtwende verwerkt.
- Daarnaast maakte de Rijkssubsidie voor verkeersveiligheid (specifieke uitkering/SPUK-regeling) in de ontwerpbegroting nog onderdeel uit van het voorlopige BDU saldo eind 2021. In de definitieve jaarrekening, en daarmee in de begroting zoals deze nu voorligt, is deze post apart verantwoord (€ 5,4 miljoen).
- De overloop voor maatwerkvervoer uit 2021 was nog niet verwerkt in de jaarschijf 2022 (€ 0,4 miljoen).
- De verwachte marktconformiteitsopslag is bijgesteld naar de stand van de 1e bestuursrapportage 2022 (€ 0,4 miljoen).

Leeswijzer Nota van beantwoording

In de Nota van beantwoording hebben wij op de ingebrachte zienswijzen gereageerd. De Nota van beantwoording is vanwege de eerdergenoemde veelheid aan aandachtspunten een uitgebreid document van ruim 70 pagina's geworden.

In het eerste deel van de Nota van beantwoording, tot en met pagina 6, is onder meer een overzicht opgenomen van de onderwerpen die door meerdere gemeenten werden genoemd in hun zienswijze. In dat eerste deel is op die onderwerpen ook de reactie van het algemeen bestuur van de MRDH opgenomen. Daarna is in tabelvorm, vanaf pagina 7, per gemeente een reactie gegeven op alle zienswijzen.

Voor de volgende vijf onderwerpen is door meerdere gemeenten aandacht gevraagd:

1. Openbaar vervoer en corona
2. Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona
3. De actualisatie van de Strategische Agenda: betrokkenheid raden en focus programma Economisch Vestigingsklimaat
4. Oproep om te versoberen in relatie tot de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat
5. Stijging (bouw) kostenniveau en invloed op MRDH begroting

1. OV en corona

Veel gemeenten gaan in hun zienswijze in op het huidige standpunt van het Kabinet om vanaf 2023 geen extra geld meer uit te trekken voor het OV. De gemeenten roepen de MRDH daarbij

onder meer op 'de pijn eerlijk te verdelen', te bewaken dat bestaande OV-lijnen niet permanent verdwijnen en de raden te betrekken als er keuzes voorliggen.

Reactie algemeen bestuur in Nota van beantwoording:

Het klopt dat het kabinet vooralsnog in 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de opbrengstverantwoordelijke vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave.

Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

2. Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona

De meeste gemeenten hebben geen opmerkingen bij de verschuiving tussen de begrotingsprogramma's van de middelen voor infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona. Een aantal gemeenten stemt hier expliciet mee in. Wel roepen een aantal gemeenten op om deze maatregelen niet alleen in de grote steden te laten landen.

Reactie algemeen bestuur in Nota van beantwoording:

Doorstroming van het OV is een onderwerp dat regiobreed speelt, onze inspanningen zijn dan ook gericht op reistijdwinst/ voorkomen reistijdverlies van het OV in de hele regio. De nu lopende OV-doorstromingsprojecten bevinden zich grotendeels in de grote steden, waar relatief veel uitdagingen op het gebied van doorstroming zijn. Aandacht in de hele regio blijft echter onze focus voor dit onderwerp, te meer omdat de reizigers zich door de hele regio bewegen.

3. De actualisatie van de Strategische Agenda: betrokkenheid gemeenteraden en focus programma Economisch Vestigingsklimaat

Ook benoemen veel gemeenten in hun zienswijze de actualisatie van de Strategische Agenda die momenteel plaatsvindt. Voor een enkele gemeente is dit aanleiding om nu een zienswijze op hoofdlijnen in te dienen of aan te geven dat dat het moment is om meer inhoudelijk van gedachten te wisselen. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor het tijdig betrekken van de raden in de besluitvormingsprocessen van de geactualiseerde strategische agenda en meerjarenbegroting, zodat de raden hun kaderstellende en controlerende rol kunnen

uitoefenen. Veel gemeenten geven suggesties of standpunten mee voor deze actualisatie. Bijvoorbeeld de oproep om scherpere en focus aan te brengen in de nieuwe strategische agenda, binnen de kerntaken de juiste aandacht te geven aan de groenblauwe leefomgeving en, meer in het algemeen, leefbaarheid als criterium mee te wegen.

Reactie algemeen bestuur in Nota van beantwoording:

Op verzoek van de regiogemeenten wordt bij de actualisatie van de Strategische Agenda meer focus aangebracht in het programma Economisch Vestigingsklimaat. Hierdoor wordt de impact van de metropoolregio inzet groter. In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt. Ook de adviescommissies worden in dat geval betrokken.

4. Oproep om te versoberen in relatie tot de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat

Een aantal gemeenten roept opnieuw op om besparingsmogelijkheden te zoeken binnen de budgetten voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Reactie algemeen bestuur in Nota van beantwoording:

De in de ontwerp begroting MRDH 2023 opgenomen indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is gebaseerd op de Kadernota MRDH begroting 2023. In deze kadernota is, naast het overnemen van de voorgestelde berekende prijspeilstijging door de Haaglanden gemeenten, ook ingegaan op het verzoek om besparingsmogelijkheden te formuleren, zowel niet indexeren als verdere besparingen. In de kadernota is aangegeven dat deze besparingen ten laste van het programmabudget Economisch vestigingsklimaat zullen gaan met als consequentie dat de MRDH minder projecten kan financieren. Het minder financieren van projecten door de MRDH betekent in de praktijk een minimaal twee keer zo grote daling van het investeringsvolume vanwege de afgesproken 50% co-financiering. Het bestuur van de MRDH heeft ervoor gekozen op dit moment geen besparing op de inwonerbijdrage te verwerken in de ontwerp begroting. Zoals in de kadernota verwoord, omdat dit enerzijds een tegengesteld signaal af zou geven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen van de regio en anderzijds omdat momenteel de Strategische Agenda geactualiseerd wordt, waarbij de inhoudelijke keuzes voor het programma Economisch vestigingsklimaat worden besproken en van een antwoord worden voorzien. Het is in dat licht onwenselijk het gesprek over de financiële kaders los van de gewenste (geactualiseerde) inhoudelijke koers te voeren. In de kadernota is daarom geconcludeerd dat het daarom niet logisch zou zijn om nu structurele bezuinigingen door te voeren.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog

groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

5. Stijging (bouw-) kostenniveau en invloed op MRDH begroting

Een aantal gemeenten vraagt aandacht voor de internationale ontwikkeling van stijgende kosten en vraagt of hier in de begroting van de MRDH voldoende rekening mee is gehouden.

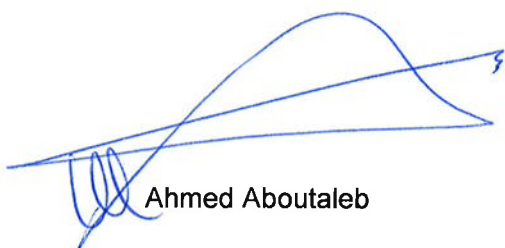
Reactie algemeen bestuur in Nota van beantwoording:

De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïncventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De huidige prijsstijgingen zullen geen effect hebben op de inwonerbijdrage die de gemeente in 2023 betaalt voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De reguliere indexering is reeds meegenomen in de voorliggende ontwerpbegroting. De werkelijke prijsstijgingen kennen mogelijk een na-ijl effect. Die mogelijke stijgingen zullen voor het eerst bij het opstellen van de begroting 2024 zichtbaar worden. Ook op die begroting zal opnieuw een zienswijzeprocedure van toepassing zijn.

Verder met elkaar van gedachten wisselen

Voor meerdere opmerkingen zal het nuttig zijn om verder op de inhoud met elkaar van gedachten te wisselen. Veel opmerkingen zijn zoals eerder aangegeven van waarde voor het collectieve gesprek over de actualisatie van de Strategische Agenda. Daarnaast wordt er op specifieke onderwerpen verder met de gemeenten afgestemd.

Het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,



Ahmed Aboutaleb



Jan van Zanen

