



Vervoerregio  
Amsterdam

# CONCEPT

## Kadernota 2020-2023

19 maart 2019

| Versie | Gremium                                  | Planning | Aanleverdatum |
|--------|--|----------|---------------|
| 1.0    | 1 <sup>e</sup> lezing TMO                | 1        |               |
| 1.1    | 2 <sup>e</sup> lezing en vaststellingTMO | 14/01    | 09/01         |
| 1.2    | Staf <i>Reneman</i>                      | 28/01    | 25/01         |
| 1.2    | PHO V&V (bespreking)                     | 13/02    | 05/02         |
|        | Rekeningcommissie<br>(bespreking)        | 14/02    | 04/02         |
|        | <b>DB</b>                                | 13/02    | 04/02         |
|        | <b>Regioraad (voorbespreking)</b>        | 19/03    | 25/02         |
|        | <b>Regioraad (vaststelling)</b>          | 21/05    | 30/04         |

## COLOFON

Datum

Kenmerk INT/2018/5358

Opgesteld door Bart De Smedt

Vastgesteld door [naam]

Versie [xx]

## INHOUDSOPGAVE

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| <b>VOORWOORD</b>                     | <b>4</b>  |
| <b>I. Inleiding</b>                  | <b>5</b>  |
| <b>II. beleidskader mobiliteit</b>   | <b>6</b>  |
| <b>III. ambities versus middelen</b> | <b>8</b>  |
| <b>IV. opzet programmabegroting</b>  | <b>9</b>  |
| A. beleidsbegroting                  | 9         |
| B. financiële begroting              | 10        |
| C. paragrafen                        | 15        |
| D. overige                           | 16        |
| <b>3. financieel meerjarenbeeld</b>  | <b>21</b> |
| Bijlage A: meerjarenraming 2019-2029 | 22        |

## VOORWOORD

De dynamiek in de MRA .regio is groot. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen zal de komende jaren nog verder groeien. Met meer fietsen, openbaar vervoer, auto's, goederenvervoer en luchtvaart tot gevolg. De economische ontwikkeling draagt in belangrijke mate bij aan complexer wordende vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, leef-kwaliteit en duurzaamheid waarvoor de Vervoerregio zich gesteld ziet. Dit vraagt om meer fundamentele afwegingen en keuzen om beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier in te zetten

Daartoe heeft de VRA het beleidskader Mobiliteit opgesteld welke door de Regioraad van 16 oktober 2018 is vastgesteld om vanuit de hierin opgenomen vijf strategische opgaven richting te geven aan de activiteiten van de Vervoerregio. Tevens is een prioriteringssysteem geïntroduceerd met als doel de toenemende ambities middels objectieve maatstaven met elkaar in competitie te brengen, gegeven de schaarse financiële middelen. De uitkomsten van dit proces zullen voor het eerst bij de Programmabegroting 2020-2024 worden betrokken na vaststelling daarvan door de Regioraad

Met deze **kadernota** worden de spelregels, randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van de inhoud (wat willen we bereiken?, wat gaan we daarvoor doen?), financiën (wat mag het kosten?) en procedure (wat gaan we binnen welke planning doen?) bepaald. In de Kadernota worden de beleidsmatige en financiële ontwikkelingen die zich na vaststelling van de lopende begroting hebben voorgedaan gemeld. De Kadernota wordt vastgesteld door de Regioraad. De kadernota schetst financiële en beleidsmatige kaders welke de leidraad zijn voor het opstellen van de volgende begroting .en de daarbij gehanteerde methodieken.

## I. INLEIDING

### Plaats van de kadernota in de P&C-Cyclus

De Kadernota 2020-2023, het eerste P&C-product van de P&C-cyclus 2020 van de Vervoerregio geeft op hoofdlijnen de beleidsmatige en financiële kaders voor de komende vier jaren. De Kadernota geeft zicht op financiële en beleidsmatige ontwikkelingen ten aanzien van bestaande en nieuwe (strategische-) opgaven. Te maken keuzen vanuit bijvoorbeeld de prioriteringssystematiek worden via een separaat besluitvormingstraject aan de Regioraad voorgelegd om in de Programmabegroting 2020-2023 te worden opgenomen. Op basis van de huidige actualiteit wordt het meerjarig perspectief geactualiseerd waarbij een drietal scenario's in relatie tot de reserve BDU worden voorgelegd.

De programmabegroting 2020-2023 vormt een concretisering van de Kadernota. Hierbij zullen ook de uitkomsten van de Jaarrekening 2018 deel vanuit maken wat tot een herijking van het financiële beeld zal leiden. Dit verloopt synchroon aan het proces om de inzichten rond de prioritering te maken zodat een sluitende begroting kan worden voorgelegd. De Programmabegroting gaat naast het actuele financiële beeld in op mogelijke consequenties van de richtinggevende themabijeenkomst met de Regioraad.

### Uitkomsten Regioraadsessie 29 januari 2019

Tijdens de regioraadsessie van 29 januari werd een gesprek gevoerd met betrekking tot het beleid van de Vervoerregio en de beleidskeuzes die hiermee samenhangen. Deze beleidskeuzes zullen gelijktijdig (bij de begroting 2020) met eventuele voorstellen nieuw beleid aan de Raad worden voorgelegd.

Uit het gesprek met de Regioraad werden per strategische opgave een aantal punten benoemd welke de Vervoerregio verder gaat onderzoeken. Dit resulteert mogelijk in een capaciteitsbehoefte. In 2019/2020 zal de Vervoerregio op relevante punten capaciteit inzetten om te onderzoeken wat de mogelijke financiële consequenties hiervan zijn. In Hoofdstuk II wordt per strategische opgave aandacht besteedt aan de terugkoppeling vanuit het gesprek met de regioraadsleden.

## II. BELEIDSKADER MOBILITEIT

Op 12 december 2017 heeft de regio raad het **Beleidskader Mobiliteit** van de Vervoerregio vastgesteld. Het Beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de Vervoerregio voor de komende jaren. Het beleidskader is de uitwerking van de **Strategische Visie Mobiliteit** die de Regioraad in december 2016 heeft vastgesteld.

### ONTWIKKELINGEN

In de komende periode nemen de bevolking, het aantal banen en het aantal bezoekers en toeristen in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam naar verwachting fors toe. Dat zorgt voor meer mobiliteit, zodat de druk op de ruimte in de meer stedelijke gebieden toeneemt en daarnaast de leef kwaliteit onder druk komt te staan. Dit vraagt om een andere benadering van de mobiliteitsvraagstukken; het gaat niet alleen meer om uitbreiding van infrastructuur of het bieden van meer openbaar vervoer, maar ook om soepel overstappen, een veilige en prettige reis en een goede leefomgeving voor de bewoners. Het beleidskader heeft hierin al richting gegeven, maar de komende jaren moeten we die maatregelen formuleren die hier verder aan bijdragen.

Een forse opgave, zeker gezien het feit dat de ambities groter zijn dan de beschikbare budgetten. Om te zorgen dat inwoners, werknemers en bezoekers de komende jaren die plekken die zij willen op een prettige en duurzame manier kunnen bereiken met respect voor de leef kwaliteit zijn slimme oplossingen en scherpe keuzes nodig.

Het Beleidskader Mobiliteit benoemt vijf strategische opgaven

- Van modaliteit naar mobiliteit
- Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem
- Veilig en prettig van deur tot deur
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten

- **Van modaliteit naar mobiliteit**

Er ontstaan steeds meer mogelijkheden om je reis samen te stellen. Er ontstaat daardoor steeds meer samenhang tussen verschillende modaliteiten. Tevens moeten er samenhangende keuzes gemaakt worden om ons doel, de best bereikbare regio van Nederland, waar te maken. Komende jaren gaan we dan ook meer mobiliteitsgericht werken.

Dit krijgt in 2019 concreet vorm in het omvormen van de losse, modaliteitsgerichte Investeringsagenda's tot één Investeringsagenda Mobiliteit. Zo speelt de fiets een steeds grotere rol in het mobiliteitssysteem, zowel zelfstandig als in samenhang met het openbaar vervoerssysteem. Verder zetten we meer in op deelsystemen voor fiets en auto en maken we graag gebruik van de nieuwe mogelijkheden van de techniek, zoals smart mobility. Tot slot dringt een verdere verbetering en uitbreiding van het OV systeem zich op..

- Een goed openbaar vervoernetwerk is erg belangrijk. De Vervoerregio Amsterdam moet zich de komende jaren in toenemende mate richten op het vergroten van de flexibiliteit van het openbaar vervoer. Met name om de bereikbaarheid voor iedereen, en daarmee de leef kwaliteit, in kleine kernen te waarborgen. Die flexibiliteit moet daarnaast zorgen dat we door in te blijven zetten op het faciliteren van grote reizigersstromen het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk maken voor zoveel mogelijk reizigers. Wellicht kan er wat gespeeld worden met variatie in frequenties en meer/minder stops in spits/dal. .
- De Vervoerregio zet meer in op regionale knopen aan de rand van de stad/regio waarbij overstap naar een andere modaliteit wordt gefaciliteerd. Meer goede parkeervoorzieningen zijn hierbij op sommige locaties nodig. Vanaf die knooppunten zet de vervoerregio in op goede (snel)fietsverbindingen en openbaar vervoer verbindingen. Een comfortabele overstap met goede voorzieningen is daarbij noodzaak.
- De regiораadsleden zien beprijzen, mits op maat toegepast, als een nuttig instrument om de verschillende ambities te kunnen realiseren.

- **Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem**

In het Beleidskader mobiliteit is afgesproken dat de concessies openbaar vervoer in 2030 helemaal CO2-neutraal zijn, dus daar werken we ook in deze periode naar toe. Voor de rest van het systeem is het de ambitie om in 2050 CO2-neutraal te zijn. Op welke wijze dit gebeurt en wat daarbij de rol en verantwoordelijkheden van het Vervoerregio zijn is onderwerp van onderzoek in de komende periode. Wel wordt alvast extra ingezet op de actieve modaliteiten voetganger en fiets, die al CO2-neutraal zijn en is duurzaamheid altijd een beoordelingscriterium bij investeringsbeslissingen.

- De Vervoerregio denkt na over het maximaliseren van de duurzaamheidswinst binnen de invloedssfeer van de Vervoerregio en rekt deze op waar mogelijk, het solarfietspad wordt als een van de voorbeelden genoemd. Belangrijk is ook dat steeds naar de totale *footprint* wordt gekeken.
- De Vervoerregio heeft bij nieuwbouw- en vervangingsopgaven van infrastructuur nadrukkelijk aandacht voor duurzame meekoppelkansen zoals onder andere zonnepanelen op geluidsschermen.
- Laadinfrastructuur valt onder het domein van gemeenten en is al belegd in MRA-E, een rol van de Vervoerregio is daarbij niet nodig.

- **Veilig en prettig van deur tot deur**

Voor een veilig mobiliteitssysteem stelt de Vervoerregio een financiële bijdrage ter beschikking voor het nemen van maatregelen in infrastructuur en werkt zij samen met gemeenten aan verkeersveilig gedrag en handhaving daarvan. Maar ook onderweg met fiets, auto of in het openbaar vervoer zijn het gevoel van veiligheid en de beleving belangrijke aandachtspunten, die de komende periode verder uitgewerkt zullen worden, onder andere ook in de concessie Zaanstreek-Waterland.

- De Regioraad vindt zowel feitelijke als beleefde veiligheid in het gehele verkeer- en vervoerssysteem van groot belang
- De Vervoerregio Amsterdam gaat zich in de komende jaren inzetten voor het verbeteren van de inclusiviteit van het openbaar vervoer door de toegankelijkheid en informatievoorziening voor kwetsbare doelgroepen te verbeteren.

- Beleving is erg belangrijk, vooral in en rondom het openbaar vervoer. In sommige onderdelen daarvan is een taak voor de Vervoerregio weggelegd, andere onderdelen vallen onder het gemeentelijk domein.
- **Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar**

De Vervoerregio bestaat uit verschillende type gebieden waarbij ieder gebied om een ander type maatregelen vraagt. De meer landelijke delen van de regio kennen een andere problematiek dan de dichter bevolkte stukken. Dit vraagt om scherpe keuzes in de investeringsagenda mobiliteit en de concessies die ook per gebied kunnen verschillen. In 2019 komt er een gebiedshandleiding die kan helpen om deze keuzes in goede samenhang te maken.

- De Vervoerregio zit op metropolitaan en centrum stedelijk gebied nadrukkelijk minder in op het faciliteren van autoverkeer van/naar/binnen die gebiedstypen vanwege zowel leefkwaliteit als ruimtebeslag. Autoverkeer dat buiten deze gebiedstypen plaatsvindt, is minder problematisch en ook nodig voor een goed functionerende regio. Hierbij zijn goede parkeerverwijssystemen van nut.
- In 30 kilometerzones is de hoeveelheid zwaar en groot OV-materieel een aandachtspunt vanwege de leefkwaliteit.
- **Nabijheid van dagelijkse activiteiten**

Als herkomst en bestemming dicht bij elkaar liggen, zorgt dat voor een efficiënter mobiliteitssysteem. De ambities in deze strategie proberen we in ieder geval te bereiken door meer in te zetten op de actieve modaliteiten wandelen en fietsen. Verder denken we bij projecten mee over een goede inrichting en ontsluiting gebieden het realiseren van hogere dichtheden op bijvoorbeeld knooppunten. De Vervoerregio zit reeds bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen aan tafel met diverse partners en werkt gezamenlijk aan mobiliteitsplannen voor gebieden.

- Inzetten op maximale afstemming gebiedsontwikkeling en mobiliteit, waarbij de Vervoerregio best een steviger rol mag pakken
- Werk met gemeenten met een samenhangend pakket waarbij ook bijvoorbeeld betaald parkeren onderdeel van is.
- In alle gebieden zijn goede fietsvoorzieningen en prettige looproutes met name naar ov-knopen en -haltes belangrijk.

### III. AMBITIES VERSUS MIDDELEN

De Vervoerregio ontvangt vanuit het rijk middelen via de Brede Doel Uitkering (BDU<sup>1</sup>). Deze middelen fluctueren rond de € 400 miljoen per jaar (afzonderlijke bijdrage voor bv. Amsteltram niet meegerekend).

---

<sup>1</sup> De volgende wet – en regelgeving is van toepassing op de BDU verkeer en vervoer:

- Wet BDU verkeer en vervoer van 23 december 2004
- Wet personenvervoer 2000 van 6 juli 2000



Met deze middelen dient de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen te vervullen (wet lokaal spoor<sup>2</sup>, Wet Personenvervoer en wet BDU verkeer en vervoer) De Vervoerregio is zich ervan bewust dat er meer geïnvesteerd moet worden in infrastructurele projecten. In combinatie met de hoge(re) uitgaven voor beheer en onderhoud van Railinfrastructuur en de beoogde uitgaven voor (Zero-Emissie) vervangingsinvesteringen zorgt dit voor de nodige uitdagingen op het gebied van de beschikbare middelen. Daartegenover staat dat het voor de Vervoerregio een uitdaging is om de uitgaven voor infrastructurele projecten in het juiste jaar te kaderen. We zien dat grote projecten later worden uitgevoerd, alsook is de Vervoerregio afhankelijk van de opdracht gevende partijen wat betreft informatie inzake planning (en dus kasritmes). Op het gebied van begroten zorgt dit voor de nodige uitdagingen.

Reeds vroeg in het stadium van een opgave of bereikbaarheidsmaatregel die kan bijdragen aan de doelen in het beleidskader Mobiliteit spreekt de Vervoerregio haar ambitie om te participeren uit. Hiermee legt zij nog niet hard beslag op de middelen, maar houdt er wel rekening mee dat de uitgaven ooit gemaakt worden. Wanneer al deze ambities in kaart worden gebracht met de structurele financiële middelen (BDU-uitkering) geeft dit duidelijk weer dat de Vervoerregio keuzes zal moeten maken of een oplossing moet zoeken om de baten te vergroten.

In grote lijnen wordt in bijlage I een toelichting gegeven op de ambities versus de middelen voor de komende 10 jaar waarbij geen correcties (zoals temporisatie) worden toegepast.

## IV. OPZET PROGRAMMABEGROTING

Het Besluit begroting en verantwoording (BBV) en de financiële verordening Vervoerregio schetsen de wettelijke kaders van de begroting. De programma-indeling voor de begroting 2020 kent dezelfde indeling als de begroting 2019. De programmabegroting bestaat uit een (i) beleidsbegroting en een (ii) financiële begroting.

### A. BELEIDSBEGROTING

In de begroting 2020 zullen, net als in de begroting 2019, de volgende onderdelen besproken worden in het **programmaplan**.

- Het programma Verkeer en Vervoer
- Het overzicht Overhead
- De Algemene dekkingsmiddelen

Het programma Verkeer & Vervoer wordt verder onderverdeeld in volgende subcategorieën

- Investeringsagenda Mobiliteit<sup>3</sup>

- 
- Besluit BDU verkeer en vervoer, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 oktober 2015

<sup>2</sup> Wet lokaal spoor van 10 juli 2013

<sup>3</sup> In de begroting 2019-2022 werd dit sub-programma aangeduid als IA Verkeer & Vervoer. Echter dit zorgt voor discrepantie tussen de investeringsagenda (lijst met projecten) aangeboden aan de Regioraad en de benaming in de programmabegroting. Door deze naamswijziging in de begroting worden deze termen gelijkgesteld.

- Amsteltram
- Concessies
- Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
- Investerings Activa
- Onderzoek, studie en samenwerking
- Duurzaam en Slim

## B. FINANCIËLE BEGROTING

Voor de jaarschijf 2020 dient het in de begroting 2019 opgenomen meerjarig kader als uitgangspunt. Jaarschijf 2020 van de begroting 2019-2020 is dus het vertrekpunt van de begroting 2020 (en het daarbij horende meerjarenbeeld). Dit meerjarig kader wordt aangepast aan:

- De indexering (BDU) volgens het laatste bekende prijspeil<sup>4</sup>;
- De voortschrijdende inzichten met betrekking tot uitgaven infrastructurele projecten;
- De eventuele aanvullende ontwikkelingen;
- De verwachte bijstellingen 1<sup>e</sup> begrotingswijziging 2019

De structurele consequenties van de Jaarrekening 2018 op het financieel meerjarenbeeld wordt meegenomen in de begroting 2020. De jaarrekeningcijfers 2018 en daarmee de gevolgen voor het BDU-spaarsaldo ultimo 2018 en de doorwerking van vertraagde/versnelde projecten zijn namelijk nog niet gekend op totaalniveau.

Samenvatting uitgangspunten bij de samenstelling van de meerjarenraming:

- De meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het (nieuwe) begrotingsjaar 2020 en de drie opeenvolgende jaren 2020-2023
- Daarbij wordt een doorkijk voor 6 additionele jaren gegeven. Voor de komende begroting betreft dit dus periode 2020-2023 en doorkijk 2024-2029.
- De Vervoerregio heeft, conform de BBV, het stelsel van baten en lasten als uitgangspunt: ramingen gaan uit van geleverde prestaties/uitgevoerde werkzaamheden aan het eind van het jaar.
- De Vervoerregio gaat uit van **bruto-verantwoording**: dit wil zeggen dat baten en lasten van (sub) programma's/projecten afzonderlijk worden weergegeven en niet op basis van saldering.
- De omvang van de formatie van de Vervoerregio per 1 januari 2019 is vastgesteld op 107 FTE. De salarislasten zijn ingeschat voor het maximum van de schaal en op bezetting op voltijdse FTE.
- Het prijspeil waarin baten en lasten voor subsidies zijn weergegeven, worden gebaseerd op de laatst bekende indexatie, in dit geval van het jaar **2018**. Indexeringen voor later jaren geschieden zodra de relevante wijzigingen bekend zijn (voor infrastructurele werken hanteren we de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI), voor budgetten gerelateerd aan ov-concessies hanteren we een gewogen gemiddelde van de Index Materiele Overheids Consumptie (IMOC) en de loonvoetmarktsector prijsindex voor de Stadsconcessie en de Landelijke Bedrijfs Index (LBI) voor

---

<sup>4</sup> De eventuele verhoging van de landelijke verdeelsleutel BDU door de samenvoeging van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude bij de gemeente Haarlemmermeer per 1 januari 2019 wordt door de Vervoerregio onderzocht.

de streekconcessies. Voor subsidies voor BORI/MVP hanteert de Vervoerregio de index conform contract.

- De Vervoerregio hanteert een minimum BDU-spaarsaldo van € 25 miljoen en wordt door de VRA behandeld als de beschikbare weerstandscapaciteit. Dit omdat de VRA geen Algemene reserve opbouwt vanuit de BDU.

Ten behoeve van het financiële kader benoemt de Vervoerregio de **volgende belangrijke punten** en schetst het de manier hoe dit verwerkt wordt in de begroting 2020. De indeling van de programmabegroting 2020-2023 blijft op hoofdlijnen identiek aan de programmabegroting 2019-2022. Deze indeling werd als nuttig en informatief beschouwd in diverse gremia (Rekeningcommissie, Werkgroep Verkeer & Vervoer en Regioraad). De Vervoerregio bekijkt of er op bepaalde sub-programma's een nadere onderverdeling gerapporteerd kan/ dient te worden zodat de informatieve waarde vergroot wordt.

### **ACTUALISATIE INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT**

Elk jaar draagt de Vervoerregio proportioneel bij in het verlenen van financiële bijdragen aan de voorbereiding en uitvoering van infrastructurele projecten als een van de instrumenten om de doelen uit het Beleidskader Mobiliteit te realiseren. Projecten kunnen door de Vervoerregio of door derden worden uitgevoerd en kenmerken zich door hun gefaseerde aanpak. De Vervoerregio kent hierin 5 **fases**, die flexibel kunnen worden doorlopen met elk hun specifieke kenmerken en toenemende hardheid van de financiële bijdrage.

In de initiatieffase vindt overleg plaats met de wegbeheerders en wordt een eerste inschatting voor een meerjarenraming gedaan voor deze nieuwe opgaven. Projecten in de initiatieffasen zijn nog zeer onzeker en worden daarom niet opgenomen in de projectadministratie. In de verkenningfase is de opgave helder, ontstaat zicht op mogelijke maatregelen en vindt een inschatting van de reservering van de Vervoerregio plaats op basis van doelen/scope. Tijdens de planstudie fase worden mogelijke maatregelen afgewogen en vindt een aanscherping van de reservering plaats. Daaropvolgend vindt de planuitwerking plaats. Hierin worden de kosten en de bijdrage van de Vervoerregio verder gehard. Bij overgang naar de realisatiefase wordt de bijdrage van de Vervoerregio aan derden in een beschikking vastgelegd. Voor eigen projecten wordt dit vastgelegd in contracten aan opdrachtnemers.

De Vervoerregio kan bijdragen aan de studiekosten in de verkenning en de planstudie fase. De engineeringkosten vanaf planuitwerking zijn onderdeel van de bijdrage aan de uitvoering.

**Jaarlijks** bij de begroting wordt de Investeringsagenda geactualiseerd. De Vervoerregio neemt in de begroting op basis van de meest actuele informatie, projecten op die de status "Planuitwerking" of "Realisatie" hebben. Hiervoor gebruikt de Vervoerregio een projectadministratie (geborgd in systeem) welke continu gemonitord en geactualiseerd wordt door desbetreffende projecteigenaren in samenwerking met de projectcontrollers. Volgende effecten worden opgenomen in de begroting:

1. De actualisatie van de investeringsagenda als gevolg van de meerjarige doorwerking van de realisatiecijfers in t-2;
2. De actualisatie van de investeringsagenda als gevolg van voortschrijdende inzichten over de voortgang van bepaalde (grote) projecten

***Golf van Investerings***

Het opnemen van alleen projecten in de planuitwerking/realisatiefase (op een bepaalde peildatum) geeft op basis van ervaringscijfers een goede inschatting van de uitgaven in een volgend jaar op totaalniveau, maar zorgt in de dagelijkse praktijk voor onduidelijkheid. Bepaalde projecten lopen door omstandigheden vertraging op. Andere projecten kunnen juist versneld worden uitgevoerd of hebben een korte doorlooptijd en promoveren rechtstreeks van initiatief naar planuitwerking of realisatie. Hierdoor leggen zij beslag op de reeds ingevulde begrotingsruimte. Om ervoor te zorgen dat zulke promoties mogelijk zijn en flexibel kan worden ingespeeld op de dagelijkse praktijk wordt een werkwijze gehanteerd op basis van actueel financieel inzicht, en gaat de Vervoerregio in de begroting 2020 inschattingen maken met betrekking tot de benodigde bedragen voor projecten die naar verwachting vanuit de verkenning/planstudiefase naar de planuitwerking of de realisatiefase gaan promoveren.

Voor zowel studiekosten als uitvoeringskosten (realisatie) zullen stelposten worden opgenomen om met name kleine investeringen optimaal te kunnen faciliteren. De hoogte van deze stelpost zal bij de begroting 2020 vastgesteld worden.

#### **Scenario's ten behoeve van het updaten van de IA Mobiliteit**

- **Methodiek 1:** Opnemen van projecten in planuitwerking en realisatiefase (conform begroting 2019). Hierbij wordt uitgegaan van de meest actuele inschatting van het tijdstip wanneer de Vervoerregio een voorschot en/of een vaststellingsverzoek honoreert.
  - Nadeel: Projecten die in de fase van verkenning/planstudie zitten worden niet meegenomen, ondanks het feit dat zij in het begrotingsjaar kunnen gepromoveerd worden. Hierdoor is de besluitvorming hierover een uitdaging omdat deze projecten niet in de begroting zijn opgenomen;
  - Nadeel: Projecten worden later uitgevoerd dan gepland en de informatie op het moment van begroten is mogelijk onzeker. De informatie die van wegbeheerders wordt ontvangen is vaak te optimistisch. Het inschatten van het juiste kasritme is daardoor een uitdaging.
  - Voordeel: de Vervoerregio ziet geen voordelen in het hanteren van de methodiek toegepast voor de begroting 2019
- **Methodiek 2:** De Vervoerregio hanteert de methodiek van begroting 2019 en neemt projecten die zich in de planuitwerking/realisatiefase integraal op. Daartegenover maakt de Vervoerregio een inschatting van het % van overplanning (projecten die niet in het desbetreffende begrotingsjaar tot uitvoering gaan komen) en van onderplanning (projecten die vanuit een initiatief/verkenning/planstudiefase dienen gepromoveerd te worden in het begrotingsjaar). Voor de overplanning maakt de VRA gebruik van een taakstelling, en voor de onderplanning wordt een stelpost opgenomen.
  - Nadeel: De percentages zijn gebaseerd op een inschatting (ervaring uit voorgaande jaren) en de realisatie kan hierdoor (significant) afwijken;
  - Nadeel: Een adequate controle op de stelpost en de taakstelling dient ingericht te worden
  - Voordeel: Het promoveren van projecten in de bestuurlijke besluitvorming wordt hierdoor makkelijker en wegbeheerders worden optimaal bediend.
  - Voordeel: Er kan flexibeler omgegaan worden met vertragingen in projecten of projecten die juist sneller worden uitgevoerd.
- **Methodiek 3:** De Vervoerregio maakt voor kleine projecten of budgetwijzigingen (< € 5 miljoen) gebruik van een stelpost (bedrag nader te onderzoeken) en programmeert grote projecten (> € 5

miljoen) op individuele basis. Hierbij wordt voor grote projecten geen onderscheidt gemaakt in de fase waarin het zich op het moment van het opmaken van de begroting bevindt

- **Nadeel:** de hoogte van de stelpost vraagt om een goede inschatting op basis van ervaring uit voorgaande jaren.
- **Nadeel:** Een adequate controle op de stelpost dient ingericht te worden
- **Nadeel:** Het gebruik maken van een stelpost stimuleert “wie eerst komt, eerst maalt” voor projecten < € 5 miljoen. Echter indien voor deze projecten geen gebruik wordt gemaakt van prioritering, worden deze projecten toch als even belangrijk worden beschouwd.
- **Nadeel:** voor projecten > € 5 miljoen is ook in deze methodiek sprake van onzekerheden, waarvoor een bepaalde over en/of onderplanning kan worden gehanteerd en waarop dan moet worden gestuurd.
- **Voordeel:** Het promoveren van projecten in de bestuurlijke besluitvorming wordt makkelijker en wegbeheerders worden optimaal bediend.
- **Voordeel:** Richting onze partners is het ook duidelijk welke grote projecten geprogrammeerd zijn (in welk jaar) op basis van de uitkomsten van de prioritering.

De Vervoerregio zal in de voorbereiding van de begroting verschillende methodieken (scenario's) uitwerken en in de begroting 2020 een afgewogen voorstel opnemen. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met het besteedbare budget in een bepaald jaar. .

### **INVESTERINGEN ACTIVA (GVB)**

De Vervoerregio subsidieert investeringen in materieel via bijdrage in kapitaal en rente. In tijden dat er voldoende geld beschikbaar was droeg de Vervoerregio bij door middel van een investeringssubsidie in de activa teneinde rentelasten te voorkomen. Hiermee daalde het BDU-spaarsaldo naar een aanvaardbaar niveau. Daardoor wordt nu teruggegaan naar het subsidiëren van afschrijving – en rentekosten.

### **CONCESSIES**

| <b>OV-Concessie</b>   | <b>Vervoerder</b> | <b>Looptijd</b> |
|-----------------------|-------------------|-----------------|
| Amsterdam             | GVB               | 2012-2024       |
| Amstelland/Meerlanden | Connexxion        | 2018-2027       |
| Zaanstreek            | Connexxion        | 2011-2021       |
| Waterland             | EBS               | 2012-2021       |

### **CONCESSIE WATERLAND en CONCESSIE ZAANSTREEK**

De concessie Waterland en de concessie Zaanstreek lopen beiden af in 2021. Vanaf eind 2021 vervallen de huidige twee concessies en gaat de nieuwe gecombineerde concessie in. De Vervoerregio is momenteel bezig met de **voorbereidingen** om te komen tot een Europese aanbesteding. In de begroting wordt er voor het totaal van de concessie uitgegaan van de som van beide concessies op basis van de raming 2021. Voor de samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland zal de (hoogte van) de bijdrage door de Vervoerregio echter opnieuw moeten worden bepaald. Het identificeren van de doelen en ambities van de nieuwe concessie is daarom van belang, om van daaruit tot een prioritering en uiteindelijk een passende bijdrage vanuit de Vervoerregio voor de concessie te komen. Aangezien de inschrijfperiode voor de nieuw concessie pas vanaf november 2019 begint te lopen gaat de Vervoerregio ervanuit dat de jaarschijf 2020 niet af zal wijken ten opzichte van deze opgenomen in de programmabegroting 2019-2022.

### **BEHEER EN ONDERHOUD RAIL INFRASTRUCTUUR (BORI)**

Het Convenant Beheer en Onderhoud railinfrastructuur Amsterdam **2013-2024** betreft de afspraken tussen de Vervoerregio en de Gemeente Amsterdam over het beheer en onderhoud van de tram-en metro-infrastructuur, exclusief de vervangingsprojecten en nieuwbouw. Binnen het convenant liggen de bijdragen van de Vervoerregio vast. De Vervoerregio monitort de begroting BORI voor de gehele looptijd zodat per saldo de uitgaven passen binnen het 10-jarig overeengekomen kader. In de programmabegroting 2019-2022 hanteerde de Vervoerregio een afwijkend kasritme dan het kasritme opgenomen in de jaarlijkse aanvraag van de Gemeente Amsterdam. Voor de begroting 2020 zal de Vervoerregio herbekijken – op basis van de liquiditeiten -welk kasritme ingepast kan worden in de begroting. Bij beheer en onderhoud is de hoeveelheid onderhouden werk en de snelheid van de financiële afronding van de kosten maatgevend voor de uitgaven alsook de toetsing op de vastgestelde prestatie-indicatoren.

### **MEERJAREN VERVANGINGSPROGRAMMA (MVP)**

In 2015 hebben de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio een convenant gesloten voor de investeringen in het metro netwerk en de maximale subsidie die de Vervoerregio daarvoor beschikbaar heeft. Het programma loopt tot 2032. De Vervoerregio heeft in de programmabegroting 2019-2022 gebruik gemaakt van een verschuiving in het kasritme (binnen de periode 2019-2025) ten behoeve van de beschikbare middelen. De Vervoerregio maakt gebruik van de aanvraag van de gemeente Amsterdam om de hoogte van de initiële jaarschijven te bepalen, echter zal ook bij het opstellen van de begroting 2020 bekeken worden hoe de gevraagde jaarschijven passen binnen de beschikbare middelen. Een eventuele temporisatie (i.e. afwijkend kasritme) kan een gevolg zijn. De Vervoerregio zal een gelegitimeerde aanvraag altijd honoreren.

### **DUURZAAM & SLIM**

In de Regioraad van 11 december 2018 werd ingestemd met **de Investeringsagenda Smart Mobility**.. De Investeringsagenda is erop gericht onderzoeken, pilots en projecten op het gebied van Smart Mobility mogelijk te maken in de vijftien gemeenten van de Vervoerregio. In de programmabegroting 2019-2022 werd deze agenda nog niet opgenomen. Een inschatting van de kosten voor de smart mobility agenda zal integraal deel uitmaken van de programmabegroting 2020-2023 waarbij deze ondergebracht wordt onder de rubriek 6 – Duurzaam & Slim. Het niet onderbrengen van deze kosten onder rubriek 1 – Investeringsagenda Mobiliteit heeft als reden dat deze rubriek gericht is op het realiseren van traditionele infrastructuur en nieuwe verbindingen. De IA Smart Mobility beoogt bij te dragen aan een transitie in mobiliteit en hiermee ook bij te dragen aan de beleidsontwikkeling binnen de organisatie van de Vervoerregio.

### **RESERVES EN VOORZIENINGEN**

De Vervoerregio heeft geen **algemene reserve** en kent volgende **bestemmingsreserves**

- 11204 Bestemmingsreserve vervanging ICT (€267.756 ultimo 2018)
- 11200 Bestemmingsreserve koersverschillen. Kap. Marktselect (€ 528.221 ultimo 2018)

De bestemmingsreserve koersverschillen betreft de afbouw en loopt ultimo 2019 op 0.

De algemene reserve betreft het vrij besteedbare eigen vermogen van de Vervoerregio. Dit vormt een buffer voor financiële tegenvallers. De Vervoerregio kan geen algemene reserve vormen vanuit de BDU. Het spaarsaldo BDU wordt in dat opzicht gebruikt als "Buffer".

Aangegeven wordt dat de Vervoerregio ten behoeve van de meerjarenplanning de mogelijkheid heeft om te sparen voor grote uitgaven in de toekomst. Tevens verschuiven geprogrammeerde projecten in de tijd waardoor het mogelijk is dat de beschikbaar gestelde gelden, indien niet correct gemonitord, uitgegeven worden aan andere projecten. Het is mogelijk om vanuit de BDU bestemmingsreserves te vormen die ter goedkeuring aan de raad worden voorgelegd. De Vervoerregio (of voorheen Stadsregio) heeft geen nota "Reserves en voorzieningen" en zal deze in 2019 in de regio raad van december voorleggen zodat de Vervoerregio hier een duidelijk standpunt over in neemt.

#### **Voorstel kader vorming en inzet van reserves**

De Vervoerregio stelt in 2019 een (nieuwe) nota Reserves en Voorzieningen op en laat deze vaststellen in de Regioraad van december 2019.

## **C. PARAGRAFEN**

### **PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING**

Ambities kunnen niet gerealiseerd worden zonder risico's te nemen. Risico's horen bij het proces van verandering. Of de Vervoerregio in staat is de gevolgen van de risico's op te vangen zonder dat het beleid of de uitvoering daarvan in gevaar komt, wordt weergegeven door de 'weerstandscapaciteit'. Onder weerstandscapaciteit verstaan we de middelen (kwantitatief) en de mogelijkheden (niet-kwantitatief) die de Vervoerregio heeft om onverwachte, niet-begrote kosten te kunnen dekken. Om de weerstandscapaciteit te kunnen bepalen dient regelmatig een risico-inventarisatie plaats te vinden.

In de begroting 2019 werd reeds een kwalitatieve verbetering van de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing doorgevoerd. De risicoparagraaf wordt bij het opstellen van de begroting 2020 geactualiseerd. Hierin zetten we de risico's die de Vervoerregio loopt af tegen het beschikbare weerstandsvermogen om inzichtelijk te maken of dit voldoende is om de risico's af te dekken. De Vervoerregio maakt werk van het kwantitatief inschatten van geïdentificeerde risico's. Waar mogelijk worden de eerste resultaten hiervan opgenomen in de begroting 2020.

Op grond van het BBV is voorgeschreven dat in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing een aantal financiële **kengetallen** wordt opgenomen. Met behulp van deze kengetallen kan op relatief eenvoudige wijze inzicht verkregen worden in de financiële positie.

- Netto schuldquote
- Netto schuldquote gecorrigeerd voor verstrekte leningen
- Solvabiliteitsratio
- Structurele exploitatieruimte; Dit geeft inzicht in welke mate de structurele lasten gedekt zijn door de structurele baten. Dit is van belang om te beoordelen welke structurele ruimte aanwezig is om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Wanneer het percentage positief is betekent dit dat incidentele lasten

deels uit structurele baten wordt gedekt. Is het percentage negatief dan betekent dit dat structurele lasten deels uit incidentele baten worden gedekt.

- Belastingcapaciteit

#### **VERANTWOORDING NIET OPGENOMEN VERPLICHTE PARAGRAFEN**

Naast de paragrafen Weerstandsvermogen en Financiering schrijft het BBV ook andere paragrafen voor. Lokale heffingen, Onderhoud kapitaalgoederen, Verbonden partijen en grondbeleid. Deze paragrafen ontbreken in de begroting van de Vervoerregio omdat de onderwerpen niet van toepassing en/of niet relevant zijn.

#### **D. OVERIGE**

Volgende elementen zijn (sub)programma overstijgend of hebben niet meteen een financieel effect. Doch is het van belang om dit stukje proza ook bij deze kadernota te herhalen zodat het voor eenieder inzichtelijk is hoe de begroting wordt opgebouwd.

##### **Overbesteding BDU**

Bij het opstellen van de begroting is het mogelijk dat de Vervoerregio een overbesteding (tekort) op de BDU middelen registreert. Voor wat betreft de termijn van overbesteding dient de Vervoerregio zich te houden aan de uitgangspunten van structureel begrotingsevenwicht die de provincie Noord-Holland als toezichthouder hanteert. De wettelijke termijn van overbesteding is bepaald op een maximale periode van drie achtereenvolgende kalenderjaren. Een tekort eind 2020 zal dus uiterlijk eind 2023 opgelost moeten worden.

Indien de wijze van begroten er dus toe leidt dat de Vervoerregio een overschrijding registreert, zal zij dit volgend op de instructies van de Provincie in de daarop volgende drie jaar repareren.

##### **Voorstel kader overbesteding BDU**

De Vervoerregio hanteert de principes vastgelegd door de Provincie Noord Holland en stelt een structureel sluitende begroting 2020 en een meerjarenbegroting 2020-2023 op.

##### **JAARREKENING 2018 en 1e BURAP 2019**

Op het moment van opmaken van deze Kadernota is de jaarrekening 2018 in de afrondende fase. Omdat de uitkomsten van de jaarrekening 2018 nog niet bekend zijn is in deze Kadernota geen rekening gehouden met eventuele structurele gevolgen. De structurele gevolgen van de jaarrekening 2018 zullen verwerkt worden in de begroting 2020.

In de 1<sup>e</sup> BURAP 2019 is het mogelijk dat een aantal onderwerpen verwerkt wordt die structureel doorwerken naar de komende jaren. BURAP 1 van 2019 is gepland om vastgesteld te worden in de regioraad van 7 juli 2019. De structurele doorwerking van BURAP 1 2019 zal opgenomen worden bij het opstellen van de begroting 2020.

##### **LOONINDEX**

Voor de ramingen van de salarissen van het ambtelijk personeel vormt de rechtspositieregeling van de gemeente Amsterdam (NRGA) het uitgangspunt. In de (meerjaren) begroting 2019-2022 zijn



personeelslasten begroot op het maximum van de salarisschaal geldend 2018. Er wordt geen indexatie toegepast op de volgende jaarschijven. In de begroting 2020 zal de jaarschijf 2020 en de daaropvolgende jaarschijven aangepast worden aan prijspeil 2019.

### **Voorstel kader loonstijging**

De Vervoerregio past de lonen aan op het prijspeil 2019 en hanteert geen expliciete jaarlijkse loonindex

### **10-JARIGE DOORKIJK**

Voor een periode van vier jaar kan de Vervoerregio een redelijke inschatting maken van onze programmering en de lasten (en baten) die hiermee zijn gemoeid. Met betrekking tot vastgelegde contracten (bv. BORI/MVP en Concessies) kan deze doorkijk ook nog op een langere termijn (uiterst einde contract). Echter een groot deel van de uitgaven van de Vervoerregio zijn moeilijker meerjarig in te schatten. Projecten kenmerken zich door vertragingen en/of lastige prognoses van kasritmes. In principe hoort de begroting structureel in evenwicht te zijn maar dit is een uitdagende opgave in het werkveld van de Vervoerregio. Dit komt met name door de jaarlijks wisselende omvang (kasritme) van infrastructurele projecten en (vervanging)investeringen in de (rail)infrastructuur en vervoersmiddelen. Dergelijke projecten hebben een dusdanige dynamiek en lange uitvoeringstijd dat in enig jaar veel uitgaven kunnen plaatsvinden (bij gelijkblijvende baten) en in andere jaren minder uitgaven worden gedaan. De disbalans die hierdoor optreedt vult de Vervoerregio in met het spaarsaldo BDU. Uit dit spaarsaldo kan echter niet tot in het oneindige geput worden. Daardoor kijkt de Vervoerregio ook naar prioritering. De effecten van deze werkwijze maken dat de 10-jarige doorkijk een **inschatting** is ten einde de (eventuele) vrije ruimte te bepalen. Tevens biedt de 10-jarige doorkijk handvaten om na te gaan of een prioritering van bereikbaarheidsopgaven aan de orde is, maar ook of er behoefte is en noodzaak tot aanvullend budget om tot een realisatie van de bereikbaarheidsopgaven te kunnen komen.

Naast de begroting (2020) wordt een meerjarenraming opgesteld die in beginsel structureel sluitend is. De uiteenzetting van de financiële positie van het begrotingsjaar en de meerjarenraming zijn twee afzonderlijke onderdelen. De eerste (begrotingsjaar) wordt vastgesteld door de raad via de begroting. De tweede wordt, gezien de toekomstgerichtheid niet vastgesteld. Kern van de meerjarenraming is dat de consequenties van het beleid, dat in de begroting wordt opgenomen en wordt vastgesteld, worden doorgerekend. Het gaat daarbij om zowel het beleid dat al voor begrotingsbehandeling is aanvaard, als om het beleid dat met het vaststellen van de begroting wordt aanvaard.

### **GEMEENTELIJKE BIJDAGEN**

De Vervoerregio krijgt inkomsten via de Bredere Doel Uitkering (BDU) en ontvangt geen gemeentelijke bijdrage (meer). Voor de komende jaren verwacht de Vervoerregio niet om op een structurele wijze gemeentelijke bijdragen (op basis van % t.o.v. aantal inwoners) te ontvangen.

### **POST ONVOORZIEN**

Artikel 8.1.e van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) vermeldt dat in het programmaplan (in de begroting) het bedrag van onvoorzien wordt geraamd voor de begroting in zijn geheel of per programma. In de programmabegroting 2019-2022 werden posten onvoorzien waar mogelijk opgenomen in het programma. Echter heeft de Vervoerregio in deze begroting geen significante voorzieningen getroffen voor onvoorzien kosten. Een risicovoorziening voor projecten niet in eigen beheer maakt deel uit van de totale bijdrage (dit conform de geldende spelregels). Voor projecten in eigen beheer wordt een risicovoorziening opgenomen in dit sub-programma.

Net zoals in vorige jaren ziet de Vervoerregio geen expliciete behoefte om een additionele post onvoorzien op te nemen op het totaal v.d. begroting.

#### **Voorstel kader post Onvoorzien**

De Vervoerregio maakt in de begroting 2020 geen gebruik van een post onvoorzien. Het eventueel opnemen van een post onvoorzien maakt deel uit van de nota Reserves en Voorzieningen die in 2019 zal opgesteld worden door de Vervoerregio.

#### **GEPROGNOTISEERDE BALANS EN EMU-SALDO**

Volgend op het BBV dient in de begroting ook een prognose van de balansposities van (meerjarige) begrotingsjaren per 31 december worden opgenomen. Uit deze informatie kan de verwachte ontwikkeling van het eigen vermogen, schulden, de solvabiliteit en investeringen worden gezien. De Vervoerregio zal bij de begroting 2020 een geprognoteerde balans toevoegen conform de BBV-richtlijnen.

#### **PRIORITERINGSMETHODIEK**

De Vervoerregio heeft een start gemaakt met de prioriteringsmethodiek. Het prioriteren is onderdeel van de werkwijze 'van beleid naar middelen'; waarin drie opeenvolgende stappen worden onderscheiden, namelijk (i) agenderen, (ii) prioriteren en (iii) programmeren. De resultaten van deze prioriteringsmethodiek zullen voor het eerst gepresenteerd en verwerkt worden in de begroting 2020. Het doel van de prioriteringsmethodiek is om de beschikbare financiële middelen effectief in te zetten op basis van de beleidsdoelstellingen van de Vervoerregio. De onderstaande stappen geven weer hoe de Vervoerregio tot een programmabegroting komt. Bij het programmeren t.b.v. de begroting 2020 zullen de beschikbare middelen afgezet worden tegen de prioriteringslijst, waardoor het mogelijk is dat, indien de middelen niet toereikend zijn, de financiële bijdrage van de VRA in een volgend jaar wordt geprogrammeerd.



Figuur 1 Werkwijze van beleid naar middelen

#### **OPLOSSINGSRICHTINGEN OM SPANNINGSVELD AMBITIES VS MIDDELEN TE CONTROLEREN**

De Vervoerregio merkt dat (het gebrek aan) beschikbare middelen (vanuit het BDU) voor de komende jaren mogelijks niet toereikend zijn om alle ambities van de Vervoerregio te vervullen. Tevens ziet de Vervoerregio ook dat projecten vaak later tot uitvoering komen waardoor een effectieve inschatting op de benutting van de beschikbare middelen lastig blijft. Mogelijke oplossingsrichtingen die de Vervoerregio onderzoekt zijn het vergroten van de inkomsten (bv. verhoging van BDU, gemeentelijke bijdrage, etc..) of

een andere vorm van financiering waarbij de Vervoerregio extern leningen aantrekt. Tot op heden heeft de Vervoerregio ervoor gekozen om geen externe financiering aan te gaan om eventuele exploitatietekorten aan te vullen.

### **INDICATOREN BESTUUR EN BEDRIJFSVOERING**

De volgende indicatoren worden geïdentificeerd en hierover zal de Vervoerregio in de begroting 2020 ook de nodige informatie opnemen. Deze indicatoren zijn verplicht volgens BBV maar de Vervoerregio is van mening dat deze indicatoren moeilijk te vergelijken zijn met andere gemeenschappelijke regelingen.

| # | Taakveld                    | Indicator      | Waarde  | Bron            |
|---|-----------------------------|----------------|---|-----------------|
| 1 | 0/ Bestuur en Ondersteuning | Formatie       | FTE/1.000 inwoners  | Eigen gegevens  |
| 2 | 0/ Bestuur en Ondersteuning | Bezetting      | FTE/1.000 inwoners  | Eigen gegevens  |
| 3 | 0/ Bestuur en Ondersteuning | Apparaatkosten | Kosten per inwoner  | Eigen begroting |
| 4 | 0/ Bestuur en Ondersteuning | Externe inhuur | Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen | Eigen begroting |
| 5 | 0/ Bestuur en Ondersteuning | Overhead       | % van totale lasten   | Eigen begroting |

### **STRUCTURELE EN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN**

Men spreekt van een begroting die **structureel** in evenwicht is wanneer de structurele lasten worden gedekt door de structurele baten. Hiervoor is inzicht nodig in zowel de incidentele als de structurele baten en lasten. De raad heeft namelijk de taak om een begroting vast te stellen **die structureel en reëel** in evenwicht is. Om het mogelijk te maken voor de raad om deze taak te vervullen, is het essentieel dat de begroting een inzichtelijke presentatie van het structureel begrotingssaldo bevat.

Het reëel evenwicht houdt in dat de ramingen volledig, realistisch en haalbaar zijn.

De voordelen van een goede presentatie van het structureel begrotingssaldo zijn:

- De Raad krijgt een helder inzicht in de structurele begrotingsruimte die vrij aanwendbaar is, bijvoorbeeld voor nieuw structureel beleid.
- De Raad wordt niet verrast door structurele begrotingstekorten.

De structurele baten zijn de Brede Doeluitkering (BDU) omdat het een structurele geldstroom betreft. Incidenteel kunnen er (extra) inkomsten worden toegevoegd aan deze BDU-uitkeringen. Uitgaven die gefinancierd worden vanuit deze incidentele inkomsten, zijn dan ook incidentele lasten. Echter uitgaven die gefinancierd worden vanuit de reguliere BDU-bijdrage zijn structurele kosten.

Ten behoeve van de begroting 2020 zal de Vervoerregio een duidelijk overzicht opnemen van incidentele baten en lasten conform BBV-voorschriften.

### **PARAGRAAF TAAKSTELLINGEN EN RESERVERINGEN**

In de begroting 2019-2022 werd een taakstelling (nog te realiseren bezuiniging) opgenomen (vanaf 2022) voor effecten grote projecten (i.e. de effecten van de indienststelling Amsteltram op de concessies).

Tevens wordt er in de begroting gebruik gemaakt van stelposten (begrotingsruimte die gereserveerd is voor uitgaven) in de diverse sub-programma's.

De paragraaf "taakstellingen en reserveringen" heeft als doel het inzicht in de financiële positie te verbeteren, door meer inzicht te geven in taakstellingen en reserveringen. Taakstellingen worden in de loop van het begrotingsjaar ingevuld resp. binnen de begroting geeffectueerd. In deze paragraaf wordt een integraal overzicht gegeven van de nog openstaande taakstellingen en stelposten, zoals deze zijn opgenomen in de meerjarenbegroting.

### **PLANNING BEGROTING 2020-2023**

Op 15/10/2019 wordt de begroting voor vaststelling geagendeerd in de regioraad. Voorafgaand aan de behandeling in de regioraad kunnen de gemeenten gebruik maken van de zienswijzeprocedure. Wettelijk gezien dient de Vervoerregio de begroting naar de deelnemende gemeenten sturen 8 weken voorafgaand aan behandeling in de regioraad. Volgend op de afgegeven zienswijzen op de begroting 2018 en begroting 2019 neemt de Vervoerregio kennis van de problemen dat dit met zich meebrengt.

Rekening houdende met de ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding van stukken die vastgesteld dienen te worden in de Regioraad is reeds besloten dat de Vervoerregio een extra inspanning doet door de gemeenten te betrekken (of input te vragen) bij het opstellen van de begroting, waardoor reeds op ambtelijk niveau de nodige input verwerkt kan worden in de producten die bestuurlijk worden aangeboden. In de werkgroep Verkeer & Vervoer (03/09), het Portefeuillehoudersoverleg V&V (12/09) en de Rekeningcommissie (17/09) wordt de begroting inclusief de reeds op dat moment ontvangen zienswijzen besproken. De voorgenomen sluitdatum van de zienswijze is 3 oktober 2019 (acht weken conform het gestelde in de Wet gemeenschappelijke regelingen). De Vervoerregio gaat ervan uit dat door tijdig in overleg te gaan met de deelnemende gemeente over de totstandkoming van de begroting de zienswijzen tot een minimum herleid kunnen worden.

| <b>Actie</b>   | <b>Datum</b>                 | <b>Bestuurlijke vergadering</b> |
|--|------------------------------|---------------------------------|
| Behandeling begroting procesgang (concept)               | 21/05/19                     | Regioraad                       |
| Bespreking begroting voor zienswijze                     | 09/07/19                     | Regioraad                       |
| Doorgeleiding begroting voor zienswijze                  | 11/07/19                     | Dagelijks Bestuur               |
| Zienswijzeprocedure                                      | 11/07/19 tot en met 30/09/19 | n/a                             |
| Behandeling reactie zienswijze en nota van beantwoording | 07/10/19                     | Dagelijks bestuur               |
| Vaststelling programmabegroting 2019                     | 15/10/19                     | Regioraad                       |

### 3. FINANCIËEL MEERJARENBEELD

Zoals reeds aangegeven is het voor de Vervoerregio een uitdaging om een goede inschatting te geven van het uitgavepatroon op het gebied van projecten. Ondanks dat projecten slechts 25% van de totale lasten van de Vervoerregio is het correct inschatten van de lasten de basis voor de begroting. Het meerjarenbeeld kan echter significant afwijken als gevolg van het later in de tijd uitvoeren van projecten en het feit dat eindafrekening van projecten vaak (nog) later wordt uitgevoerd. Een update van de grafiek die in de programmabegroting 2019 werd bijgevoegd is te vinden in Bijlage 1.

#### Uitgangspunten bij de meerjarenraming

- BDU-startsaldo 2019 aangepast aan eerste inschatting Jaarcijfers 2018
- Jaarschijf 2019 aangepast aan voortschrijdende inzichten;
- Kaders m.b.t ramingen investeringsagenda, post onvoorzien, taakstellingen en stelposten hiervoor genoemd in de kadernota zijn nog niet verwerkt in huidig meerjarenoverzicht
- Afwijkingen t.a.v. de meerjarenbegroting zoals weergegeven in de programmabegroting 2019-2022 het gevolg zijn van :
  - Actualisatie investeringsagenda's en de daarbij horende kasritmes. Deze actualisatie is een continu proces en wordt gedaan op basis van voortschrijdende inzichten;
  - Verschuiving van budgetten voor onderzoek, studie en samenwerking uit het sub-programma concessies naar het correct sub-programma
- De raming voor de IA Vervoer werd aangepast ten einde het BDU-saldo enigszins gelijk te houden
- De 2<sup>e</sup> tranche van IA OV werd in de Regioraad van 11 december vastgesteld. Hier wordt uitgegaan van een uitgave van € 650 miljoen EUR. Deze projecten bevinden zich nog in de initiatiefase en doorgeleiding naar volgende fasen zal plaatsvinden in de loop van 2020-2025 en daadwerkelijke uitgaven ook deels nog later. Deze projecten geven thans invulling aan de vrije ruimte binnen de IA Mobiliteit.
- Uitgegaan wordt van een **positief BDU** saldo.

#### Conclusies n.a.v. meerjarenraming

- Binnen de periode 2020-2021 is de IA Mobiliteit volledig gevuld door projecten in de planuitwerking en de realisatiefase. Het BDU-saldo (blijft eind 2023 op € 70 miljoen) laat echter toe om additionele ruimte te creëren voor het promoveren van projecten met status verkenning/planstudie en waar het aannemelijk is dat zij in jaarpeil 2020 promoveren naar de status van planuitwerking/realisatie
- Het liquiditeitenoverzicht is hierin nog niet opgenomen. De Vervoerregio heeft leningen afgegeven t.a.v. bussen (EBS) en voorschotten aan GVB t.b.v. 15G en M7. Deze terugbetalingen lopen in 2019, echter het is niet uitgesloten dat kortstondige voorschotten/leningen effect heeft op de liquiditeitspositie van de VRA. Echter, indien nodig, kan de VRA een financiering aangaan voor evt. leningen die zij heeft uitgegeven aan 3<sup>de</sup> partijen.

## BIJLAGE A: MEERJARENRAMING 2019-2029

