

**Vergaderdatum:** 13 april 2017  
**Agendapunt:** A-5  
**Onderwerp:** Kadernota 2018  
**Portefeuillehouder:** Financiën  
**Behandelend ambtenaar:** Paul Ellerbeck

**VAN HET DAGELIJKS BESTUUR WORDT GEVRAAGD:**

1. Kennis te nemen van de Kadernota 2018 en deze ter vaststelling aan te bieden voor de Regioraad van 9 mei 2017
2. Instemmen om de Kadernota 2018 ter kennisname toe te sturen naar de deelnemende gemeenten van de Vervoerregio

**SAMENVATTING**

In het spoorboekje over de Planning en Control-cyclus 2017 bent u geïnformeerd over enkele vernieuwingen in de P&C-cyclus. Eén van de vernieuwingen is het verschijnen van een kadernota als start van het begrotingsproces. De opzet is dat in zo'n kadernota de inhoudelijke en financiële kaders samenkomen.

Voor u ligt de eerste kadernota van de Vervoerregio. Deze omvat financiële uitgangspunten en een actualisatie van de financiële meerjarenraming. Zoals in juli 2016 bij de programmabegroting 2017-2020 aan de Regioraad is aangegeven, laat de meerjarenraming geen negatieve saldi zien van de BDU-spaarpot. Dit is o.a. het gevolg van het hanteren van realistische ramingen.

**MEEGEZONDEN STUKKEN**

Kadernota 2018

# VERGADERING VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

## INLEIDING

### Voorgeschiedenis

Het financieel meerjarenbeeld in de programmabegroting 2017-2020 (regioraad juli 2016) was gebaseerd op volledige honorering en realisatie van ingediende infrastructurele projecten en liet daardoor een negatieve ontwikkeling van de BDU-spaarpot zien (-/- € 603 mln in 2022). Dit beeld is in de raadsvoordracht genuanceerd met de toezegging om in de eerstvolgende actualisatie van het meerjarenbeeld te komen met een reële weergave. Deze actualisatie vindt nu plaats in deze kadernota.

### Wat is er aan de hand?

De Vervoerregio wilde P&C-cyclus van een grotere waarde laten zijn voor de sturing & beheersing en de (bestuurlijke) besluitvorming. Dan hebben we het over het plannen van doelstellingen, uit te voeren werkzaamheden/programma's en het benodigde geld, het tussentijds monitoren hiervan en het achteraf verantwoorden van de realisatie.

Om dit te realiseren, wordt vanaf kalenderjaar 2018 geleidelijk aan een aantal vernieuwingen in de P&C-cyclus doorgevoerd die zijn opgenomen in het Spoorboekje 2017.

Doorgaans was het startpunt van de P&C-cyclus de begroting. Voorafgaand aan deze begroting wordt aan u een kadernota gepresenteerd waarin de algemene financiële en beleidskaders zijn geformuleerd ten behoeve van het opstellen van een ontwerp-begroting voor de zomer. In het najaar wordt de Programmabegroting 2018-2021 (v/h UVP) opgesteld. Tussentijds ontvangt u in het voor- en najaar een bestuursrapportage over de voortgang van het lopende jaar.

## ESSENTIE

### Wat willen we bereiken?

Vaststellen van het financieel kader 2018-2021 dat als uitgangspunt dient voor het opstellen van de Ontwerpbegroting 2018-2021.

### Argumentatie

-

### Hoe gaan we dit doen?

In de kadernota zijn financiële uitgangspunten voor de financiële meerjarenraming opgenomen. Onder meer op basis van deze uitgangspunten geeft de kadernota een realistische financiële meerjarenraming af.

## UITVOERING

### Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is opgenomen dat het dagelijks bestuur algemene financiële en beleidskaders voor het komend begrotingsjaar opstelt en vóór 15 april zendt naar de raden van de deelnemende gemeenten. Deze algemene kaders zijn in de kadernota opgenomen en na positieve besluitvorming toegezonden naar de deelnemende gemeenten.

# VERGADERING VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

## Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

### Financiële gevolgen

De Kadernota 2018 bevat een actualisatie van de huidige jaarschijf (2017) en de meerjarenraming van de Vervoerregio (2018-2021). Uitgangspunten voor de meerjarenraming zijn o.a.:

- meerjarenraming is gebaseerd op verstrekte beschikkingen t/m eind 2016
- ramingen van infrastructurele projecten betreffen uitsluitend projecten in de realisatiefase
- initiatieven (mogelijke toekomstige projecten) zijn buiten beschouwing gelaten
- huidige en toekomstige te verstrekken leningen maken geen onderdeel meer uit van de meerjarenraming. De meerjarenraming is exploitatie (baten en lasten). Leningverstrekkingen lopen via de balans.
- de herijking van de concessie Amsterdam en de resultaten van de aanbesteding concessie AML maken onderdeel van de meerjarenraming.
- De geraamde BDU-bijdrages zijn gebaseerd op de BDU-beschikking 2017 en de begroting 2017 van het ministerie van Infrastructuur & Milieu

De meerjarenraming wordt op pagina 9 van de kadernota in zijn geheel weergegeven. Gesaldeerd (lasten minus de baten) is de meerjarenraming 2018-2021 als volgt:

### Meerjarenraming 2018-2021

Hoofdprogramma's	2017 (UVP 2017)	2017 (nieuw)	(bedragen x € 1 mln)			
			2018	2019	2020	2021
1 Mobiliteit	-2,6	-2,6	-1,3	-1,3	-1,3	-1,1
2 Openbaar Vervoer	-8,6	-17,3	15,5	42,1	25,9	-7,1
3 Infrastructuur	-60,6	-4,1	-108,8	-82,7	-35,2	-22,9
4 Overhead	-	0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totale resultaat na bestemming</b> (= te verrekenen met de 'spaarpot' BDU)	<b>-71,8</b>	<b>-23,8</b>	<b>-94,7</b>	<b>-42,0</b>	<b>-10,6</b>	<b>-31,1</b>

Een negatief bedrag in de tabel geeft weer dat de lasten hoger zijn dan de baten (= jaarbijdrage BDU). Het verschil wordt verrekend met ontvangen middelen uit voorgaande jaren, de 'spaarpot BDU'.

Met deze nieuwe meerjarenraming ontwikkelt de 'spaarpot BDU' zich als volgt:

### Ontwikkeling 'spaarpot BDU'

	Ultimo 2016 (Rekening 2016)	Ultimo 2017 (UVP 2017)	Ultimo 2017 (nieuw)	(bedragen x € 1 mln)			
				Ultimo 2018	Ultimo 2019	Ultimo 2020	Ultimo 2021
<i>Ontwikkeling spaarpot BDU</i>							
Omvang Mobiliteit	11,1	8,5	8,5	7,2	5,9	4,6	3,5
Omvang OV	-121,1	-129,8	-138,5	-122,9	-80,8	-54,9	-61,9
Omvang Infrastructuur	334,0	273,5	329,9	221,1	138,4	103,2	80,3
<b>Omvang 'spaarpot' BDU</b>	<b>224,0</b>	<b>152,2</b>	<b>200,0</b>	<b>105,4</b>	<b>63,5</b>	<b>53,0</b>	<b>21,9</b>

In overeenstemming met onze verwachtingen bij de programmabegroting 2017-2020 en het Uitvoeringsprogramma 2017 blijft het de BDU-spaarpot de komende jaren positief, ondanks de

# VERGADERING VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

verwachte inzet van de spaarpot in de komende jaren. De spaarsaldi van de afzonderlijke programma's ontwikkelen zich daarin verschillend.

## Juridische gevolgen

De Kadernota vormt het uitgangspunt voor de Ontwerpbegroting 2018.

## Maatschappelijke gevolgen

-

## **Wie hebben we hiervoor nodig?**

-

## **Hoe gaan we communiceren?**

## Tekstvoorstel Nieuws uit het DB

Het DB heeft kennis genomen van de Kadernota 2018 van de Vervoerregio Amsterdam en ingestemd deze ter vaststelling aan te bieden aan de Regioraad. Het is de eerste keer dat er een kadernota is opgesteld. Het geeft, voorafgaand aan het begrotingsproces 2018, de beleidsmatige en financiële kaders aan. In de Kadernota 2018 is de financiële meerjarenraming geactualiseerd. Voor het bereiken van haar doelstellingen op Verkeer en Vervoer zet de Vervoerregio in de periode 2018-2021 een bedrag in van € 1,8 mld. Dit wordt bekostigd uit de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

## **BESLUITVORMINGSPROCES**

De regioraad: 9 mei 2017

Het portefeuillehoudersoverleg: -

De gemeenteraden/ colleges van B&W: de Kadernota 2018 wordt, vooruitlopend op de ontwerpbegroting 2018-2021, ter kennisname toegestuurd naar de gemeenten

De reizigersadviesraad: -

De commissie werkwijze: -

De rekeningcommissie: 11 april 2017

## **BESLUIT DAGELIJKS BESTUUR (IN TE VULLEN NA BESLUITVORMING):**

*Conform voorstel besloten.*