Vergaderdatum	Voorsessie Regioraad (9 juli 2019)
Agendapunt	8a
Onderwerp	Concept Programmabegroting 2020 en Investeringsagenda Mobiliteit
Portefeuillehouder	dhr. Slegers / mevr. Ruigrok

Van de Regioraad wordt gevraagd:

1 Kennis te nemen van de concept Programmabegroting;

2 Kennis te nemen van de Investeringsagenda Mobiliteit;

3 Kennis te nemen van het feit dat een zienswijze door de gemeenten op beide producten (vrijgegeven door het Dagelijks Bestuur van 13 juni) van toepassing is;

4 Kennis te nemen van het besluitvormingsproces, waarbij beide producten (na zienswijzen) ter vaststelling worden aangeboden in de Regioraad van 15 oktober 2019.

Samenvatting

De Programmabegroting 2020 is het 2de product van de P&C-cyclus over het begrotingsjaar 2020 en is het sluitstuk van de planningskant van de cyclus. Het eerste planningsproduct was de kadernota 2020 (regioraad mei 2019). De Programmabegroting 2020 geeft een uitwerking van de geplande activiteiten en de daarvoor in te zetten middelen. Ook wordt in de Programmabegroting de meerjarenraming geactualiseerd en een 10-jarenbeeld gepresenteerd. Vorig jaar werd een beknopte Programmabegroting aangeboden met tal van infographics. Dit bevorderde de leesbaarheid maar ook had dit tot een gevolg dat er bepaalde nuttige informatie ontbrak. Dit jaar gaan we gedeeltelijk terug naar een uitgebreidere Programmabegroting. Op basis van de feedback die we hierop ontvangen zoeken we naar de juiste balans tussen teksten & infographics.

De Vervoerregio heeft de programmabegroting en de Investeringsagenda Mobiliteit dit jaar gelijktijdig en in nauwe samenhang opgesteld. De vier aparte investeringsagenda's voor fiets, ov, weg en verkeersveiligheid zijn daarbij samengevoegd tot één programma. De eerste concepten liggen nu klaar om te worden besproken. Besluitvorming vindt – na een uitgebreide gemeentelijke consultatie – plaats in de Regioraad van 15 oktober.

Meegezonden stukken

1 Concept programmabegroting Vervoerregio Amsterdam 2020-2023

2 Concept Investeringsagenda Mobiliteit

Inleiding

Voorgeschiedenis
Met het vaststellen van de Kadernota tijdens de Regioraad van 21 mei j.l. volgt nu de eerste behandeling van de begroting 2020. Deze volgorde is in lijn met onze P&C cyclus: hiermee leggen we verantwoording af over hoe de Vervoerregio haar middelen wil besteden, en geeft de Regioraad aan het dagelijks bestuur de opdracht om binnen de kaders van de afgesproken begroting uitgaven te kunnen doen voor jaarschijf 2020. Naast de financiële kaders schetst de begroting ook de beleidsmatige kaders: de voorgenomen uitgaven moeten zo optimaal mogelijk bijdragen aan de doelen van de Vervoerregio. Dat wordt nader beschreven in de Investeringsagenda Mobiliteit, waarin we via een programmaoverzicht de projecten en ambities van de Vervoerregio tonen. Dit doen we om te laten zien waar de Vervoerregio samen met haar gemeenten in investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert.

Wat is er aan de hand?
We presenteren deze Investeringsagenda Mobiliteit nu direct samen met de programmabegroting, waarbij de begroting vooral de beschikbare budgetten toont en de Investeringsagenda de totale ambitie. De oude investeringsagenda's voor fiets, ov, weg en verkeersveiligheid komen daarmee te vervallen.

De conceptbegroting is, na de ervaringen van vorig jaar, al in een vroegtijdig stadium een keer ambtelijk met de gemeenten besproken, net als de Investeringsagenda. Op 13 juni is aan het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio gevraagd om de stukken vrij te geven voor het indienen van zienswijzen door de gemeenten. Vaststelling is voorzien tijdens de Regioraad van 15 oktober 2019.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Een juiste, tijdige en integrale informatievoorziening aan het bestuur, waarbij haar kaderstellende en controlerende rol kan worden ingevuld en de gemeenten worden betrokken. De kadernota (vastgesteld in de regioraad van 21 mei), de programmabegroting en de Investeringsagenda Mobiliteit zijn daarbij belangrijke instrumenten.

Met de programmabegroting brengt de Vervoerregio Amsterdam de gemeenten op de hoogte van haar activiteiten, de kosten die hiermee gemoeid zijn en de eventuele uitdagingen die de Vervoerregio kent.
In de Investeringsagenda worden conform het Beleidskader Mobiliteit keuzes gemaakt: welke opgaven binnen de vervoerregio worden met welk BDU-budget wanneer uitgevoerd? Aan de hand van de

uitkomsten van de jaarlijkse beleidsmonitor en eventuele nieuwe inzichten en omstandigheden wordt dit programma jaarlijks in overleg met de gemeenten en andere partners bijgesteld. Met de tussentijdse bestuursrapportages is er bovendien twee keer per jaar een mogelijkheid om de begroting op basis van de ontwikkelingen in projecten bij te stellen.

Argumentatie
De Investeringsagenda Mobiliteit geeft inzicht in de totale ambities die we als Vervoerregio en gemeenten voor de komende jaren hebben. Hierin staan dus, naast alle projecten waarvoor we al financiële verplichtingen zijn aangegaan, ook de initiatieven opgenomen. De genoemde bedragen in deze Investeringsagenda wijken daarmee logischerwijs af van die in de begroting: de omvang van de totale ambitie is hoger dan ons beschikbare budget voor investeringen. Het doel van de Investeringsagenda is dan ook om inzicht te geven in alle (regionale) opgaven die per gemeente spelen, met een indicatie van het benodigde budget voor de komende jaren.

De programmabegroting 2020-2023 bestaat uit een abstractie van de verwachte uitgaven voor de komende jaren. De uitgaven binnen de programmabegroting richten zich niet alleen op projecten. Ook sub-programma's zoals Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur, de openbaar vervoersconcessies, Investeringen in Activa, Duurzaam & Slim en Onderzoek, Studie en Samenwerking maken hier deel van uit. De Investeringsagenda Mobiliteit verschilt van deze sub-programma's, doordat het geheel van deze agenda bestaat uit honderden individuele projecten, van klein naar groot en door de gehele regio. Daarom wordt ervoor gekozen om de Investeringsagenda Mobiliteit in samenhang met de begroting te presenteren.

Het sub-programma Investeringsagenda Mobiliteit komt o.a. tot stand door de inzichten die we hebben in de financiële verplichtingen die zijn aangegaan (projecten in realisatiefase) of waarvoor we die binnenkort verwachten (planuitwerkingsfase). Hierbij houden we rekening met overplanning/onderplanning van opgaven die vervroegd of juist vertraagd uitgevoerd worden. Daarbij zien we dat de ambitie hoog is en opgaven fors, maar dat juist deze grote opgaven ook vaak verschuivingen in de tijd laten zien en dat nieuwe bezuinigingsopgaven zich aandienen. Door steeds scherper te programmeren en ervaringen van eerdere jaren erbij te betrekken, denken we tot een goede inschatting van het benodigde budget te zijn gekomen.

Ambitie versus beschikbaar budget
De begroting laat zien dat er binnen de periode 2020-2022 druk zit op de BDU-gelden. Onze ambities en de beschikbare middelen zijn niet in evenwicht. Dit heeft als gevolg dat de eerder gespaarde BDU-gelden in 2020 volledig benut zijn. Om goed onderbouwde keuzes te kunnen maken bij de opgaven die we eerst willen realiseren, is daarom al in 2018 een prioriteringsmethodiek opgesteld. De methodiek legt opgaven langs de lat van het maatschappelijk resultaat: de bijdrage aan de vijf strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit en de kosteneffectiviteit. Bij nieuwe initiatieven en promotiebesluiten wordt het maatschappelijk resultaat inzichtelijk gemaakt, zodat we aan de voorkant al scherp zijn in de projecten die we opnemen. Mocht het alsnog nodig zijn om keuzes te maken, dan kan de methodiek helpen bij het onderbouwen van die keuzes. Zo denken we tot een programma van investeringsopgaven te komen dat goed aansluit bij onze beleidsdoelen en bij onze beschikbare middelen. Samen met de partners kijken we intussen ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, en het aangaan van een overeenkomst met het rijk om bijdragen eerder te laten uitkeren of later af te kunnen lossen. Om ervoor te zorgen dat er op

een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen, treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten. Binnen de huidige begroting heeft geen prioritering plaatsgevonden op bereikbaarheidsmaatregelen. Echter laat de begroting zien dat de behoefte om goede keuzes te maken zich opdringt. Hierover gaat de Vervoerregio in overleg met de gemeenten en andere partners, om zo tot gedragen resultaten te komen.

Voor de sub-programma's die geen betrekking hebben op de Investeringsagenda Mobiliteit zijn de in te schatten uitgaven gebaseerd op geldige convenanten en/of contracten. Door de kortere doorlooptijden van deze uitgaven is het voor de Vervoerregio ook makkelijker om hier een inschatting op te maken. Voor de Investeringsagenda Mobiliteit ligt dit enigszins anders.

In de begroting 2020 is voor de Investeringsagenda Mobiliteit uitgegaan van scenario III uit de kadernota 2020. Dit wil zeggen dat de Vervoerregio voor kleine projecten (< € 5 miljoen) een budget raamt van €30 miljoen en voor projectstudies €4 miljoen. Voor de overige bedragen is gekeken naar de projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit die in 2020 naar onze inschatting een beslag kunnen leggen op de beschikbare middelen van de Vervoerregio. Dit zijn projecten die nu of in de komende maanden via een promotiebesluit in de realisatiefase terechtkomen. De optelsom leidt tot een totaalbedrag van €140 miljoen voor de projecten van de Investeringsagenda Mobiliteit in 2020.

Hoe gaan we dit doen?

Na het ontvangen van de zienswijzen wordt de programmabegroting en de Investeringsagenda Mobiliteit ter vaststelling aangeboden tijdens de Regioraad van 15 oktober 2019.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?
Met het aanbieden van de programmabegroting aan de Regioraad voldoet het Dagelijks Bestuur aan de financiële verordening van de Vervoerregio. In artikel 4 van deze verordening is opgenomen dat het Dagelijks Bestuur voorafgaand aan het begrotingsjaar een uitwerking van de (ontwerp)begroting opstelt. De programmabegroting is daarmee het uitgangspunt voor tussentijdse monitoring en verantwoording in de twee bestuursrapportages (juli en oktober 2020) respectievelijk jaarstukken (mei 2021).

Gezien het feit dat de deelnemende gemeenten in hun begroting geen rekening hoeven te houden met een verplichte bijdrage aan de Vervoerregio, wordt dit jaar met instemming van de provincie Noord-Holland, afgeweken van art 34 uit de Wgr om een begroting voor 1 augustus aan te leveren. De planning is thans erop gericht om de begroting 2020, conform de gewijzigde afspraak met de provincie uiterlijk 15 november 20109 aan te bieden.

De doelen zoals genoemd in begroting en Investeringsagenda sluiten aan op het in december 2017 vastgestelde Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

Volgende uitgangspunten werden gehanteerd:

- De financiële meerjarenreeks bestaat uit een begrotingsjaar (2020) en de verplichte meerjarenraming jaar (2021-2023) en het financieel meerjarenbeeld (2024-2029)
- Het vertrekpunt van de programmabegroting is het verwachte BDU-fonds en liquiditeitsaldo dat voortvloeit uit de ramingen van de 1e bestuursrapportage 2019;
- De beoogde uitgaven voor beheer & onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en Meerjarenvervangingsprogramma (MVP) zijn gebaseerd op de huidige aanvraag van MeT;

De uitwerking van bovenstaande uitgangspunten zorgt voor de volgende conclusies:

Het negatieve programmaresultaat (€ 86 miljoen) voor 2020 wordt verrekend met de vooruit ontvangen BDU. Daarmee komt het BDU-saldo eind 2020 uit op een omvang van € 5,9 miljoen. De programmabegroting en het meerjarenbeeld toont aan dat binnen de periode 2020-2022 weinig tot geen vrije ruimte beschikbaar is voor nieuw beleid. De programmabegroting geeft ook inzicht in de totale vrije ruimte die **wel** meerjarig beschikbaar is. Hoe deze vrije ruimte zich verhoudt ten opzicht van de totale ambities zal ook in komende P&C-producten meer naar voren komen.

Juridische gevolgen
De Programmabegroting is opgesteld conform geldende wet- en regelgeving en het BBV en vormt de grondslag voor de uitvoering van de geplande activiteiten en projecten en de daarvoor in te zetten middelen in 2020.

Maatschappelijke gevolgen
Met de investeringen en uitgaven vanuit de begroting en Investeringsagenda werken we aan een prettige, veilige, vlotte en schone bereikbaarheid in de Amsterdamse regio.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?
De kaderstelling voor de activiteiten van de Vervoerregio door het bestuur is gebaat bij de betrokkenheid van de deelnemende gemeenten. Naast de consultatie van gemeenten wordt de begroting in zowel de aanloop naar de zienswijze, als naar het proces van vaststelling, besproken met de werkgroep Verkeer & Vervoer, het Portefeuillehoudersoverleg en de rekeningencommissie.

Hoe gaan we communiceren
De concept programmabegroting is voorgelegd aan de gemeenten. Communicatie over de besluitvorming van de Regioraad vindt plaats via de nieuwsbrief bestuursinformatie.

Besluitvormingsproces

Het Dagelijks Bestuur van 13 juni heeft de begroting en de Investeringsagenda vrijgegeven voor zienswijzen door de gemeenten. Gemeenten kunnen die tot 10 september bij de Vervoerregio indienen. Beide producten worden ter vaststelling aan de Regioraad van 15 oktober 2019 voorgelegd.
Deze concepten worden in de komende periode daarnaast nog met de Gemeenten verder besproken in o.a. de werkgroep Verkeer en Vervoer en het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer.

Vergaderdatum	«MARK»
Agendapunt	
Onderwerp	Programmabegroting 2020
Portefeuillehouder	

Van de Regioraad wordt gevraagd:

3 Tekst

Samenvatting

Tekst

Meegezonden stukken

1 Tekst

2 Tekst

Inleiding

Voorgeschiedenis
Tekst

Wat is er aan de hand?
Tekst

Essentie

Wat willen we bereiken?
Tekst

Argumentatie
Tekst

Hoe gaan we dit doen?
Tekst

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?
Tekst

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen
- Tekst

Juridische gevolgen
- Tekst

Maatschappelijke gevolgen
- Tekst

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?
Tekst

Besluitvormingsproces

Tekst