

Nummer 2019/59

datum raadsvergadering	: 24 september 2019
Onderwerp	: Begroting 2020 en Investeringsagenda 2019 van de Vervoerregio Amsterdam
Portefeuillehouder	: Mw. R. Korrel
datum raadsvoorstel	: 3 juli 2019

Samenvatting

De raad wordt verzocht kennis te nemen van de Begroting 2020 en Investeringsagenda 2019 van de Vervoerregio Amsterdam.

Wat is de juridische grondslag?

Conform artikel 35 van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen dient de Vervoerregio Amsterdam de ontwerpbegroting voordat zij door het bestuur van het gemeenschappelijk orgaan wordt vastgesteld, toe te sturen aan de raden van de deelnemende gemeenten.

Wat is de voorgeschiedenis?

De Meerjarenbegroting verschijnt jaarlijks als onderdeel Van de Planning- en controlcyclus. Deze geeft inzicht in de programmering en activiteiten voor 2020 – 2023. De investeringsagenda 2019 geeft inzicht in de concrete projecten van de aangesloten gemeenten.

We kunnen tot 10 september op beiden een zienswijze indienen

Waarom dit raadsvoorstel?

De Vervoerregio ontvangt vanuit het rijk middelen volgens de Wet BDU verkeer en vervoer. Deze middelen fluctueren rond de € 400 miljoen per jaar (incidentele baten niet meegerekend). Met deze middelen vervult de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen. In principe volgen we hierbij jaarlijkse de keuzes van het Beleidskader Mobiliteit, die hiervoor als meerjarige context is vastgesteld. Qua grote lijn zitten hier weinig keuzes in, ook omdat voor verschillende langlopende investeringen al verplichtingen zijn aangegaan via verleende beschikkingen.

Maar bij de uitwerking per programmaonderdeel moeten er voortdurend actuele keuzes gemaakt worden, waaronder financieel, om deze te realiseren. Door hiervoor jaarlijks onze projecten met een concreet budget aan te melden, spelen we er optimaal op in dat deze projecten ook bij de Vervoerregio in beeld zijn en blijven. Dit is vooral belangrijk omdat de Vervoerregio de komende jaren waarschijnlijk onvoldoende budgetruimte heeft om alles in de komende jaren uit te voeren en er keuzes gemaakt gaan worden.

Wat gaan we doen?

We gaan:

Werken aan verkeersveiligheid

De afname van het aantal verkeersdoden stagneert. Het aantal ligt in de Vervoerregio al jaren rond de 30 verkeersdoden per jaar en er is er is een toename van het aantal ernstige verkeersgewonden. De meeste ernstig gewonden vallen onder fietsers en gemotoriseerde tweewielers. De Vervoerregio streeft naar een reductie hiervan en komt met een strategie om op langere termijn ernstig verkeersslachtoffers verder te

voorkomen. Hierbij zal de proactieve risicobenadering een rol spelen. Hier komen dan meer verbeterpunten uit, die niet op concrete aantallen slachtoffers is gebaseerd, maar op de *kans* op een ongeval.

Zienswijze: wij zijn als gemeente volop bereid hieraan mee te werken, maar wij zullen dan ook hiervoor extra financiële middelen moeten ontvangen om hierin te kunnen investeren.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

De Vervoerregio heeft een actieve sturende rol in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de MRA-partijen en het Rijk om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren. De partners werken aan een gemeenschappelijk beeld van de bereikbaarheidsopgave. De oplossingsrichtingen worden verkend door naar het gehele gebied te kijken en daarbij alle ontwikkelingen mee te nemen. In omvangrijke MIRT-studies is aandacht voor de bereikbaarheid op corridors zoals Amsterdam-Hoorn of die tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid.

Zienswijze: benadrukken dat de ontwikkeling van de Nieuwe Kern en de transformatie van het ABP-Zuid voor de regio belangrijke projecten zijn.

Zero emissie Mobiliteit

Met het programma Zero-Emissie-Mobiliteit stimuleert de Vervoerregio de overgang naar de mobiliteit van de toekomst. We verminderen de uitstoot van schadelijke stoffen en werken aan schonere lucht en stiller verkeer. De Vervoerregio is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in vijftien gemeenten en heeft hiermee direct invloed op het verduurzamen van het openbaar vervoersysteem (bus, tram en metro). Op de korte termijn zorgen we voor de inzet van emissievrije voertuigen in de vervoerconcessies en onderzoeken we hoe de laadinfrastructuur een plek krijgt.

Zienswijze: opmerken dat het gelet op de urgentie verstandig is om over te gaan tot subsidiering van het proactief creëren van oplaadinfrastructuur, bij de bouw van nieuwe wijken en wijkvernieuwing, en niet alleen achteraf, op individuele aanvraag

Smart Mobility

Met onderzoeken, experimenten en projecten op het gebied van *Smart Mobility* in de vijftien gemeenten van de Vervoerregio krijgen we zicht op digitale ontwikkelingen en innovaties, en wat deze kunnen bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen. Daarmee komen mogelijke ongewenste ontwikkelingen in beeld, zodat we indien nodig op tijd kunnen bijsturen

.Zienswijze: opmerken dat wij voor wat betreft bijvoorbeeld de Nieuwe Kern hier graag bij betrokken willen worden.

Werken aan Inclusieve Mobiliteit

De Vervoerregio stelt het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (BIM) op met daarin ambities om het mobiliteitssysteem inclusiever te maken. De ambities in het BIM worden vertaald naar een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. De activiteiten in dit programma zorgen ervoor dat het

mobiliteitssysteem toegankelijker wordt voor reizigers, zowel fysiek als mentaal. Meer reizigers kunnen op deze manier zelfstandig gebruik maken van het mobiliteitssysteem.

Zienswijze: benadrukken dat dit systeem dan ook afgestemd moet worden op de informatiebehoefte van ouderen en mensen met een (mentale of fysieke) beperking en dat dit verder gaat dan alleen digitale hulpmiddelen.

Wat is het maatschappelijke effect?

De Vervoerregio Amsterdam staat voor een forse bereikbaarheidsopgave. De regio is een van de pijlers van de Nederlandse economie en maakt een forse groei door. De verwachting is dat de komende jaren meer mensen zich zullen vestigen in deze regio, dat er meer arbeidsplaatsen zullen worden gecreëerd en dat het toerisme in deze regio ook een behoorlijke groei zal meemaken.

Het huidige mobiliteitssysteem zal meer onder druk komen en, wanneer we niets doen, misschien wel tegen zijn grenzen aanlopen.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

De Vervoerregio gebruikt het Beleidskader Mobiliteit voor het vorm geven van de inhoud van de begroting. Het Beleidskader Mobiliteit is hierbij niet een blauwdruk, maar als kompas: het geeft richting aan onze huidige en toekomstige activiteiten en investeringen. Als we naar de Investeringsagenda kijken, zien we dat de Vervoerregio (beleidsmatig) vooral investeert in openbaar vervoer: de Amsteltram, Zuidasdok OV-terminal, diverse busbanen, HOV Westtangent, waarbij er echter ook investeringen in weginfrastructuur plaats vinden.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Wat hiervoor nodig is, vindt zijn vertaling in de **Investeringsagenda**: deze geeft inzicht in de concrete (verwachte) investeringen in deze programma's. Door hiervoor jaarlijks onze projecten met een concreet budget aan te melden, spelen we er optimaal op in dat deze projecten ook bij de Vervoerregio in beeld zijn en blijven. Dit is vooral belangrijk omdat de Vervoerregio de komende jaren mogelijk onvoldoende budgetruimte heeft om alles uit te voeren en er keuzes gemaakt gaan worden, hetzij in projecten hetzij in het tijdstip van realisering.

We nemen hiertoe deel aan de (jaarlijkse) inventarisatieronde, waarbij het verloop van reeds eerdere aangemelde projecten worden besproken en waarin nieuwe projecten kunnen worden toegevoegd. Deze inventarisatieronde heeft ook dit jaar plaats gevonden bij Ouder-Amstel (en de andere Duo-gemeenten).

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Alle partners in de Vervoerregio zijn hierbij betrokken. We communiceren binnen het regionaal samenwerkingsproces.

Wat is het vervolg?

Na vaststelling van de Begroting en de Investeringsagenda 2019, worden deze uitgevoerd en blijft de regio op een duurzame wijze bereikbaar, met inachtneming van onze zienswijzen.