

# Kadernota 2018

## Versiegeschiedenis

		<b>(Bijgestelde) planning</b>	<b>Datum aanlevering</b>
1.0	1 <sup>e</sup> lezing MT	21 maart	17 maart
1.1	2 <sup>e</sup> lezing MT	28 maart	24 maart
2.0	Staf BFO	3 april	31 maart
2.1	Rekeningcommissie	11 april	3 april
2.1	DB	13 april	3 april
	Regioraad	9 mei	13 april

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1 P&C-cyclus .....	3
1.2 Vernieuwing P&C Cyclus .....	4
1.3 De eerste vernieuwing: de Kadernota .....	5
1.4 Leeswijzer .....	6
<b>2. Actueel beleidskader.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Actueel financieel meerjarenbeeld.....</b>	<b>7</b>
3.1 Begrotingsuitgangspunten 2018-2021 .....	7
3.2 Meerjarenraming 2018 -2021 .....	8
3.3 Ontwikkeling BDU-‘spaarpot’ .....	12
3.4 Lange termijn perspectief.....	13
<b>4. Opzet programmabegroting .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Commissie Depla en vernieuwing BBV .....</b>	<b>14</b>
<b>6. Planning begroting 2018-2021 .....</b>	<b>15</b>

## 1. Inleiding

Voor u ligt het eerste product van de P&C-cyclus 2018 voor de Vervoerregio, de kadernota 2018. Tegelijkertijd is dit een nieuw product. Een product dat de beleids- en financiële kaders schetst, voorafgaand aan het begrotingsproces van een kalenderjaar.

De introductie van een kadernota staat in een breder verband. We grijpen de nieuwe bestuursvorm van de Vervoerregio namelijk aan om de P&C-cyclus te vernieuwen en van een nog grotere waarde te laten zijn voor de sturing & beheersing en de (bestuurlijke) besluitvorming. De Vervoerregio met een nieuw strategische agenda (Beleidskader Mobiliteit) en uitsluitend bekostigd met BDU-gelden Verkeer en Vervoer, wil de vernieuwingen aangrijpen om:

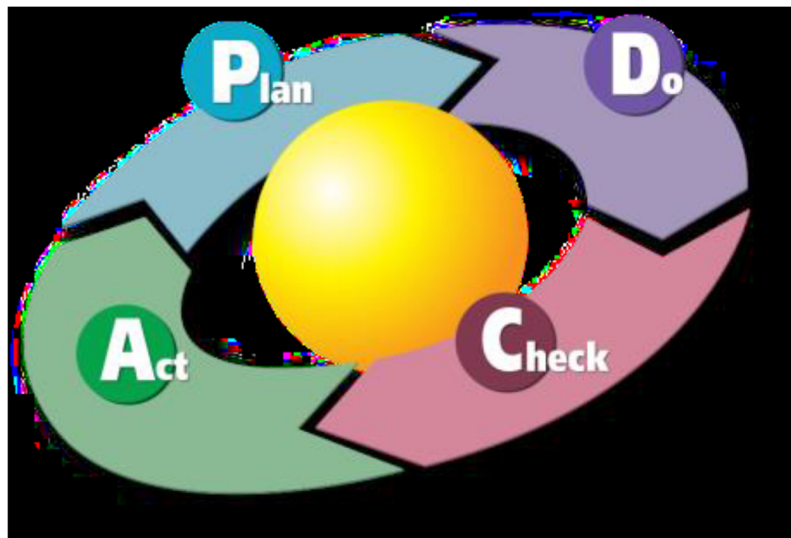
- de relatie tussen doelen, activiteiten en middelen beter te benoemen;
- de planning en inhoud van beleidsrapportages en P&C-producten beter op elkaar af te stemmen;
- het informatiegehalte van de P&C-producten verder te vergroten.

De vernieuwingen vinden geleidelijk, over een periode van twee jaar, plaats. Vernieuwingen die direct toepasbaar zijn, worden dit jaar in het instrumentarium geïmplementeerd. Wijzigingen met een meer strategische reikwijdte zijn aan de orde in 2018. Belangrijke input is het strategisch beleidskader Mobiliteit. Hiervan is de planning dat dit na de zomer gereed is en in december 2017 wordt voorgelegd aan de Regioraad. Na besluitvorming kan het beleidskader worden verwerkt in de P&C-producten met als resultaat dat de beleidscyclus verbonden wordt met de P&C-cyclus. We lichten dit hieronder verder toe.

### 1.1 P&C-cyclus

De P&C-cyclus gaat over het plannen van doelstellingen, uit te (laten) voeren programma's en het benodigde geld, het monitoren van de (tussen)resultaten en het achteraf verantwoorden van de eindresultaten. Insteek is het bestuur tijdig in staat te stellen om afwegingen te maken, te informeren over de voortgang en het aanbieden van (bij)stuuringsmogelijkheden.

Bovenstaande wordt met de Plan-Do-Check-Act-cirkel schematisch goed weer.



- **PLAN** : op basis van het strategisch plan worden jaarlijks de resultaten gedefinieerd die het komend jaar gerealiseerd denken te worden. Het plan is kader stellend voor de uitvoerende fase.
- **DO** : in de DO-fase vinden de uitvoerende activiteiten plaats. Tijdens de uitvoering vindt permanente meting van de vastgestelde prestatie-indicatoren plaats.
- **CHECK** : in deze fase worden de resultaten van de uitvoering vergeleken met de geplande resultaten. De verschillen worden geëvalueerd en verklaard. Ook wordt hier vastgesteld of de informatie volledig en juist is.

- **ACT**: In deze fase stuurt het bestuur en management, indien nodig, bij: en vindt er heroverweging plaats van doelen, te leveren prestaties en middelen. Bij tegenvallende resultaten kan het bestuur/management maatregelen nemen om het oorspronkelijke doel alsnog te halen. Het bestuur/management kan ook de plannen of het doel bijstellen.

De stappen van de PDCA-cirkel krijgen in de P&C-cyclus invulling als volgt:

Plan	strategisch Meerjarenplan, begroting, jaarplannen
DO	<i>uitvoering van het voorgenomen beleid</i>
Check	tussentijdse rapportages en Jaarstukken
Act	<i>bijstelling van het beleid of uitvoering</i>

## 1.2 Vernieuwing P&C Cyclus

### Bestuurlijke en interne informatievoorziening

De vernieuwing van de P&C-cyclus is erop gericht om vanuit de doelen van de Vervoerregio de beleidscyclus en P&C-cyclus met elkaar te verbinden. De uitwerking van de Strategische Visie Mobiliteit in de nieuwe Strategische Agenda (Beleidskader Mobiliteit) maakt het mogelijk onze doelen een centrale plek in onze sturing te geven. Na vaststelling van het beleidskader Mobiliteit (ultimo 2017) willen we deze doelen het vertrekpunt laten zijn voor de inrichting van onze begroting, wat kan leiden tot een andere indeling van de programmabegroting (2018/2019). We beogen hiermee de samenhang tussen doelen, activiteiten en middelen en daarmee de interne en externe sturing en beheersing te vergroten. Tegelijkertijd kunnen we hiermee ook goed onze prestaties (en toegevoegde waarde van de Vervoerregio) voor het voetlicht brengen.

Om dit te bereiken willen we vanaf begrotingsjaar 2018 (kalenderjaar 2017) een – op onderdelen - vernieuwde P&C-cyclus introduceren. Kenmerken zijn o.a.:

1. Een bondige **kadernota** waarin expliciete financiële uitgangspunten voor het budgettair kader zijn opgenomen en waarin het financieel meerjarenbeeld (ontwikkeling van het BDU-saldo) integraal wordt geactualiseerd t.o.v. de programmabegroting 2017-2020 (zomer 2016). Dit meerjarenbeeld is het vertrekpunt voor de programmabegroting 2018-2021. De voorliggende kadernota bevat vooral de voortgang op bestaand beleid gegeven de planning van het beleidskader Mobiliteit. De kadernota wordt – conform de GR-regeling - ter kennisname voor 15 april toegestuurd aan de gemeenten;
2. Een **ontwerpprogrammabegroting** met enerzijds een eerste, globale inhoudelijke uitwerking en anderzijds om te voldoen aan de wettelijke inlevertermijn aan de toezichthouder van 1 augustus. De ontwerpbegroting wordt met een zienswijzeprocedure voorgelegd aan de gemeenten.
3. De begroting en het UVP worden samengevoegd tot een **programmabegroting nieuwe stijl**. De focus ligt op het komend begrotingsjaar met een doorkijk naar de daaropvolgende jaren. De samenvoeging geeft een begroting waarin begrotingsprogramma's in samenhang worden opgesteld en bezien.
4. Beleidsdocumenten die het vastgesteld financieel kader als uitgangspunt hebben maar waarvan de financiële consequenties een impact hebben op het kader worden (zo veel mogelijk) gekoppeld aan de reguliere producten in de P&C-cyclus.
5. Een aanpassing van de bestuurlijke informatievoorziening naar twee **bestuursrapportages** in het voorjaar en najaar, voor de afstemming van het (uit te voeren) beleid en het beslag op de beschikbare middelen. Hieraan ligt een gestructureerde, interne organisatiebrede rapportage-systematiek ten grondslag van managementrapportages (maraps). Het uitgangspunt is om afzonderlijke voortgangsrapportages (bijvoorbeeld investeringsagenda's) integraal onderdeel van de P&C-cyclus/-documenten te laten zijn. Qua vorm kunnen voortgangsrapportages als aparte bijlage (boekwerken) verschijnen. Het 'programmabladd' in de P&C-documenten is dan een verkorte versie. Doel is gelijktijdig en integraal.

6. Een gestructureerde systematiek en verhoging van de frequentie van **begrotingswijzigingen** voor de verschillende hiërarchische niveaus (Regioraad, dagelijks bestuur en budgethouder).

Hiermee gaat de bestuurlijke behandeling van de P&C-cyclus er als volgt uit zien:

Regioraadbehandeling	P&C-cyclus begrotingsjaar 2017	P&C-cyclus begrotingsjaar 2018
<b>2017</b>		
9 mei		Kadernota 2018 en meerjarenraming 2019-2021
11 juli	1 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2017	Ontwerpbegroting 2018
17 oktober		
12 december	2 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2017	Programmabegroting 2018
<b>2018</b>		
Maart		
Mei		
Juli	Jaarstukken 2017	1 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2018
Oktober		2 <sup>e</sup> bestuursrapportage 2018
December		
<b>2019</b>		
Maart		
Mei		Jaarstukken 2018

### 1.3 De eerste vernieuwing: de Kadernota

In de publieke sector is het gebruikelijk om het begrotingsproces te starten met een kadernota. In de kadernota worden de uitgangspunten voor het komende (= nieuw) inhoudelijk beleid en financieel kader gepresenteerd.

- Inhoudelijk gaat het dan om eventuele herbevestiging van het bestaand beleid, over prioriteiten/speerpunten voor nieuw beleid/beleidsimpulsen, te nemen maatregelen, criteria voor het selecteren van projecten, e.d.;
- Financieel gaat het om uitgangspunten van het financieel meerjarenbeeld, grondslagen van de ramingen in het meerjarenbeeld en parameters voor autonome posten.

Bovenstaande leidt tot een actueel financieel meerjarenbeeld waaruit zichtbaar wordt in hoeverre er vrije ruimte is voor aanvullend(e) beleid/maatregelen en eventuele beleidswijzigingen.

Hiermee wordt beoogd dat het dagelijks bestuur/de regioraad op hoofdlijnen op hetzelfde moment een afweging kan maken voor nieuwe beleidsvoornemens in relatie tot de beschikbare financiële middelen. Hierdoor ligt het zwaartepunt van de politieke discussie in het voorjaar ten behoeve van een eerste uitwerking in de Ontwerpbegroting.

Wij willen ook naar een dergelijke kadernota toegroeien, waarbij we kalenderjaar 2017 nog als een ontwikkeljaar beschouwen. In deze eerste kadernota beperken we ons tot een weergave van de activiteiten die leiden tot het nieuwe beleidskader Mobiliteit (en het actualiseren van het financieel meerjarenbeeld), aan de hand van een aantal eerste uitgangspunten. We zoomen in op de ontwikkeling van de BDU, de omvang van de formatie en ontwikkelingen in het meerjarenbeeld. Deze kadernota bevat daarom geen voorstellen tot nieuw beleid of programmering, geen afwegingen hierover in het licht van de beschikbare middelen. Evenmin is er sprake van een volledige set aan financiële uitgangspunten. Dit alles voorzien we in de volgende kadernota van 2019. Een kadernota die ook vroeg(er) (de eerste RR) in het jaar zal verschijnen.

De kadernota sturen we naar de deelnemende gemeenten. Hiermee stellen we de gemeenten in staat kennis te nemen van de beleids- en financiële kaders voor het volgend begrotingsjaar en geven we invulling aan de Wgr<sup>1</sup> die stelt dat dergelijke kaders voor 15 april naar de deelnemende

<sup>1</sup> art. 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen

gemeenten moet worden ingezonden. In eerdere jaren werden dergelijke kaders niet afzonderlijk opgesteld maar maakten op impliciete wijze deel uit van de begroting. De kadernota 2018 vormt het vertrekpunt voor de ontwerpbegroting 2018-2021, de eerste inhoudelijke uitwerking voor 2018. Deze ontwerpbegroting wordt half mei naar de deelnemende gemeenten gestuurd voor de zienswijze.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 herhalen we het actueel beleidskader, de doelen uit het RVVP en Regionale agenda. De voortgang van de vorming van een nieuw beleidskader lichten we toe. Hoofdstuk 3 bevat een weergave van het financieel meerjarenbeeld. Hoofdstuk 4 geeft de opzet van de programmabegroting (programma-indeling en de 3 W-vragen). Hoofdstuk 5 licht de vernieuwingen in de BBV toe naar aanleiding van de adviezen van Commissie Depla. Tot slot omvat het 6e hoofdstuk de vervolgplanning voor het begrotingsproces 2018-2021.

## 2. Actueel beleidskader

Het huidig beleidskader bestaat uit het Regionaal Verkeer- en VervoerPlan 2004 en Regionale agenda 2014-2018. De centrale doelstellingen hierin zijn:

1. Betrouwbare en acceptabele reistijden op het regionale wegennet, door investeringen, gedragsbeïnvloeding en het beter benutten van infrastructuur.
2. Verbinden van economische bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio, extra aandacht voor toerisme, winkelgebieden en evenementen.
3. Een kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden.
4. Reizigersgroei en stijgende klantwaardering van het Openbaar Vervoer, onder andere door investeringen in de OV-infrastructuur en verdere uitrol van R-net.
5. Verhogen van het fietsgebruik -al dan niet in combinatie met het OV- door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen.
6. Een vlotte doorstroming van het goederenvervoer over de weg, het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor, ruimte voor bevoorradingsverkeer.
7. Samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie), onder andere door verbetering en uitbreiding van OV-knopen.
8. Minder verkeersslachtoffers, onder meer door gedragscampagnes en het aanbieden van verkeersveilige infrastructuur.
9. Samenwerking met andere overheden voor een optimale samenhang in het beleid.
10. Mobiliteitsonderzoek ter onderbouwing van beleid en investeringen.
11. Werken aan duurzame mobiliteit, door efficiënter gebruik van energie en grondstoffen en vermindering van de CO<sub>2</sub> -uitstoot.

De start van de Vervoerregio wordt aangegrepen om het beleidskader te actualiseren en aan te scherpen, in overleg en afstemming met onze partners. Daartoe heeft de Vervoerregio samen met de andere partijen uit het convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer de Strategische Visie Mobiliteit opgesteld. De Regioraad heeft dit in december 2016 vastgesteld.

Op dit moment werkt de Vervoerregio aan de doorvertaling van deze visie naar een concreet beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio Amsterdam. Dit kader zal naar verwachting in december 2017 vastgesteld worden en vervangt het huidige RVVP.

Om te voorzien in verplaatsingsbehoeften van inwoners en bezoekers kijken we naar de mobiliteit als geheel in plaats van afzonderlijke modaliteiten. Het Beleidskader zal voorzien in doelstellingen en kwaliteitswensen voor een integraal en optimaal samenhangend netwerk. Naast snelheid en betrouwbaarheid krijgen (verkeer)veiligheid, duurzaamheid en belevingswaarde meer aandacht. Het Beleidskader voorziet in een afwegingskader op hoofdlijnen.

Afwegingen over bijstelling van de koers (programming) vinden hiermee op hetzelfde moment en voor alle beleidsvelden tegelijk plaats. Deze afwegingen die uiteindelijk leiden tot investeringsbeslissingen krijgen hun plaats in de nieuwe P&C-cyclus, met name in de kadernota. De concrete verdeling van de budgetten per jaar volgen dan in de jaarlijkse programmabegrotingen. Tevens grijpen we het beleidskader Mobiliteit aan om te kijken naar de programma-indeling van de begroting. Begrotingsprogramma's worden samengesteld die de doelen van de Vervoerregio beter zichtbaar maken. De verschillende activiteiten en projecten worden ondergebracht in de programma's waar ze het meest van betekenis zijn op de doelrealisatie. De samenhang tussen doelen, activiteiten en financiële middelen wordt daarmee groter.

De Strategische Visie heeft als uitgangspunt de ambities economische en sociale ontwikkeling, leefkwaliteit en duurzaamheid.

Deze worden gerealiseerd via 5 strategieën:

- Vergemakkelijken en uitbreiden connectiviteit
- Zuiniger, schoner en stiller
- Veilig, betrouwbaar, toegankelijk
- Veraangename van verblijfsgebieden
- Nabijheid van activiteiten versterken

Afhankelijk van het gebiedstype kunnen binnen een strategie verschillende typen maatregelen wenselijk zijn. De Strategische Visie werkt met de volgende gebiedstypologieën:

- Metropolitaan centrumstedelijk gebied
- Centrumstedelijk gebied
- Stedelijk woon-en werkgebied
- Landelijk wonen en recreëren
- Mainports en greenport

### 3. Actueel financieel meerjarenbeeld

#### 3.1 Begrotingsuitgangspunten 2018-2021

Begrotingsuitgangspunten zorgen voor eenduidigheid en transparantie in het financieel meerjarenbeeld. Deze kadernota grijpen we aan om een begin te maken met het formuleren van dergelijke uitgangspunten. In volgende kadernota's krijgt dit een verdieping.

De uitgangspunten die we bij het samenstellen van het financieel kader hanteren, zijn:

- De meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het (nieuwe) begrotingsjaar 2018 en de drie opvolgende jaren 2019-2021.
- Conform BBV hanteert de Vervoerregio het stelsel van baten en lasten: de ramingen gaan uit van geleverde prestaties/uitgevoerde werkzaamheden aan het eind van het jaar. Echter in de huidige praktijk komt het voor dat ook het kasstelsel (ramingen zijn gebaseerd op het jaar wanneer de uitgaven worden gedaan en de ontvangsten binnen komen) gehanteerd worden. Er wordt gekeken naar het hanteren van een eenduidig stelsel.
- De Vervoerregio gaat uit van bruto-verantwoording: dat wil zeggen dat baten en lasten van (sub)programma's/projecten worden afzonderlijk weergegeven en niet op basis van saldering.
- Het prijspeil van de salarissen is 2018. Het huidige Cao-akkoord gemeenten met een looptijd tot 1 mei 2017 is het vertrekpunt. Voor 2018 ramen we een loonstijging in van 1%. Daarnaast voorziet het ABP voor 2018 een stijging van de pensioenpremielasten voor de werkgever met 1% van de loonsom. Deze totale stijging van 2% zullen we verwerken in de Ontwerpbegroting 2018.
- De omvang van de formatie van de Vervoerregio per 1 januari 2018 is gesteld op 101,78 fte. De salarislasten zijn ingeschat voor het maximum van de schaal.
- Het prijspeil waarin de baten en lasten voor subsidies zijn weergegeven, worden gebaseerd op de laatst bekende indexatie, in dit geval van het jaar 2016. Indexeringen voor latere jaren

geschieden zodra de relevante wijzigingen bekend zijn (voor infrastructurele werken hanteren we de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI), voor Openbaar Vervoer budgetten hanteren we een gewogen gemiddelde van de Index Materiele Overheids Consumptie (IMOC) en de loonvoetmarktsector prijsindex), voor subsidies voor het beheer en onderhoud MeerjarenVervangingsPlan-metro hanteren we de BDU-index.

- De omvang van overhead 2018 (kosten voor ondersteuning/facilitering van de primaire processen) is gelijk aan de omvang in 2017. De lasten voor overhead zijn in een apart programma Overhead zichtbaar gemaakt. Hiervoor zijn de lasten van de programma's Mobiliteit, Openbaar Vervoer en Infrastructuur met hetzelfde bedrag (de doorbelastingen) verminderd.
- Onze inkomstenbron, de BDU-uitkering, wordt aan de hand van percentages, toebedeeld aan de hoofdprogramma's: Openbaar Vervoer, Infrastructuur, Mobiliteit. Met de (verplichte) vorming van het hoofdprogramma Overhead mogen en hoeven de overheadkosten niet meer aan OV, Infra en Mobiliteit te worden toegedeeld. In plaats daarvan zullen deze programma's een deel van de BDU-inkomsten moeten 'afstaan' ter dekking van de overheadkosten.

### 3.2 Meerjarenraming 2018 -2021

Doorgaans is gebruikelijk dat een begroting structureel in evenwicht is, dat wil zeggen dat jaarlijkse lasten normaliter kunnen worden gedekt uit de jaarlijkse baten. Het werkveld van de Vervoerregio maakt dat de Vervoerregio hier enigszins vanaf wijkt. Dit komt met name door de jaarlijkse wisselende omvang (kasritme) van infrastructurele projecten en (vervangings)investeringen in de (rail)infrastructuur en vervoersmiddelen. Dergelijke projecten hebben een dusdanige dynamiek en lange uitvoeringstijd dat in enig jaar veel uitgaven plaatsvinden (wat meer kan zijn dan de jaarlijkse baten) en in andere jaren minder uitgaven gedaan worden. De disbalans die hierdoor optreedt, vult de Vervoerregio in met de spaarpot BDU: In een jaar waarin de BDU-ontvangsten hoger zijn dan de uitgaven, wordt de spaarpot gevuld, in een jaar waarin BDU-ontvangsten lager zijn dan de uitgaven, wordt uit de spaarpot geput.

In hoofdlijnen bestaat de begroting van de Vervoerregio uit vier delen:

- Lasten: uit te keren gelden aan concessiehouders, beheerders tram&metro (MeT) en wegbeheerders, studie- en onderzoekkosten en eigen organisatiekosten
- Baten: de jaarlijkse bijdrage van het ministerie van I&M, de BDU Verkeer en Vervoer
- Reservemutaties: De Vervoerregio heeft twee reserves, de reserve voor ICT-vervanging en de reserve Koersverschillen. Stortingen en onttrekkingen in deze reserves worden (verplicht) in dit aparte onderdeel zichtbaar gemaakt.
- Verrekeningen met spaarpot BDU. Het verschil tussen baten en lasten in enig jaar wordt met de spaarpot verrekend. Hierbij is het van belang dat te allen tijde de spaarpot voldoende omvang heeft.



## Meerjarenraming 2018-2021

(bedragen x € 1 mln)

Hoofdprogramma's	2017 (UVP 2017)	2017 (nieuw)	2018	2019	2020	2021
<b>Lasten</b>						
1 Mobiliteit	-9,0	-7,7	-6,1	-6,1	-6,1	-6,1
2 Openbaar Vervoer	-307,3	-316,2	-287,6	-262,0	-278,2	-310,2
3 Infrastructuur (scenario proj. realisatiefase)	-146,1	-143,3	-214,5	-181,6	-141,5	-96,2
4 Overhead	-5,2	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0	-6,0
<b>Totale lasten hoofdprogramma's</b>	<b>-467,6</b>	<b>-473,3</b>	<b>-514,2</b>	<b>-455,7</b>	<b>-431,8</b>	<b>-418,5</b>
<b>Baten</b>						
1 Mobiliteit	6,4	5,1	4,8	4,8	4,8	5,0
2 Openbaar Vervoer	298,7	298,9	303,1	304,1	304,1	303,1
3 Infrastructuur	85,6	139,2	105,7	98,9	106,3	73,3
4 Overhead	5,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
<b>Totale baten hoofdprogramma's</b>	<b>395,7</b>	<b>449,2</b>	<b>419,7</b>	<b>413,9</b>	<b>421,3</b>	<b>387,5</b>
<b>Saldi (= lasten-baten)</b>						
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	-	-	-	-	-
<b>Totale saldi van hoofdprogramma's</b>	<b>-72,0</b>	<b>-24,0</b>	<b>-94,6</b>	<b>-41,9</b>	<b>-10,5</b>	<b>-31,1</b>
<b>Reservemutaties (saldo)</b>						
4 Overhead	0,2	0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Totale mutaties reserves</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>Resultaat na bestemming</b>						
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>

### Toelichting op de lasten:

#### Mobiliteit

De lasten voor Mobiliteit zijn gelijk gesteld aan de BDU-jaarbijdrage, verminderd met het aandeel in de overheadkosten.

#### Openbaar Vervoer

Aanvullende op de algemene uitgangspunten zijn voor de meerjarenraming van het programma Openbaar Vervoer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De meerjarenraming is bijgewerkt met de beschikkingen tot en met december 2016, aangevuld met ramingen.
2. Concessies:
  - o De resultaten van de herijking van de concessie Amsterdam zijn verwerkt.
  - o De resultaten van aanbesteding concessie AML zijn verwerkt.
  - o De concessie Beheer & Onderhoud infrastructuur is geraamd, aangezien nog geen subsidie aanvraag is ontvangen.

3. NoordZuidLijn
  - De effecten van de exploitatie van de NZL-lijn zijn geschat, op basis van de brief van de regioraad. In 2017 zal o.b.v. de uitwerking van de lijnennetvisie de raming worden gehard.
  - De bijdrage voor implementatiekosten (€ 10,2 mln.) is ongewijzigd.
4. Investerings Activa
  - Afronding investering M5/M6 metro's (€ 8 mln.). Recent heeft de formele overdracht van het Project (MET) aan GVB Activa plaatsgevonden. Bij de overdracht is issueoverzicht van gebreken en geschilpunten opgenomen. In de MJR is o.b.v. het resterende budget een schatting opgenomen van mogelijk nog te betalen kosten.
  - De investering in 63 stuks 15G trams is bijgewerkt met de beschikking (aanschaf materieel € 147,7 mln.) 2016/10192. De raming is inclusief een optimalisatie van het betaalschema ter voorkoming van extra rentelasten.  
Er is geen rekening gehouden met de effecten van mogelijke opties als gevolg mutaties in het areaal zoals aanleg Amstelveenlijn en uitbreiding Uithoornlijn.
  - De investering in 30 stuks M7 metro's (€ 211,6 mln.) is bijgewerkt met het Regioraadsbesluit 2016/041.  
De aanschaf is opgenomen als lening, o.b.v. verwacht betaalschema aan de leverancier. Er is nog geen rekening gehouden met de effecten van mogelijke opties als gevolg van mutaties in het areaal zoals aanleg Amstelveenlijn en uitbreiding Uithoornlijn.
  - De raming van de investeringen in Bussen is ongewijzigd. De vervanging van de bussen is geraamd als één-op-één-vervanging van dieselbussen zoals ook opgenomen in de betreffende beschikkingen. De effecten van het ZEB-project van GVB zijn nog onvoldoende helder om mee te nemen.
5. Overige kosten en risicoreservering
  - De raming van de overige kosten is ongewijzigd.
  - De risicoreservering wordt opgenomen ter dekking van het verschil tussen de ontvangen indexatie op de BDU-uitkering en de te betalen indexatie in de concessies o.b.v. de OV-index. Deze risicoreservering is bijgewerkt met de ontvangen indexatie in 2016.

#### Infrastructuur

De ramingen van programma Infrastructuur zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

1. De raming voor jaarschijf 2017 zoals afgegeven in het UVP 2017 wijzigt niet, met uitzondering van de verschuiving van overheadlasten naar programma Overhead.
2. De ramingen voor de jaren 2018-2021 betreffen de kasritmes van projecten in de realisatiefase (zowel van beschikte als niet-beschikte projecten). Projecten die zich in een eerdere fase bevinden, maken geen onderdeel van de raming. De ervaring leert dat kasritmes eerder vertragen dan voltrekken volgens de prognose. Daardoor gaan we ervan uit dat deze kasritmes binnen het budgetair kader blijven passen.
3. Initiatieven zijn buiten beschouwing gelaten
4. Niet uitgekeerde beschikte bedragen (2016 € 110,6 mln.) en niet in het UVP 2017 opgenomen beschikte bedragen (jaarschijf 2017 € 31,6 mln.) zijn uitgesmeerd over de periode 2018-2026
5. Ramingen voor Investeringsagenda Verkeersveiligheid, Algemene studies-, Personeel- en Overhead-budgetten zijn ongewijzigd.

#### **Toelichting op de baten:**

##### BDU Verkeer & Vervoer

Onze structurele inkomstenbron is de Brede doeluitkering (BDU) Verkeer&Vervoer die jaarlijks wordt ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Onderstaande tabel 'Jaarbijdrage BDU 2017-2021' geeft de verwachte omvang van de BDU voor de periode 2017-2021. De omvang voor de periode 2018-2021 is gebaseerd op het meerjarenperspectief in de Begroting 2017 van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu De bijdrage voor 2017 is gebaseerd op de formele beschikking 2017. In de loop van 2017 komt hierop een aanvulling voor prijsontwikkelingen 2017. De omvang hiervan kunnen wordt meegenomen in de tweede bestuursrapportage.

## Jaarbijdrage BDU 2017-2021

(bedragen x € 1 mln)

Hoofdprogramma's	2017	2018	2019	2020	2021
<b>o.b.v. beschikking 2017 (t.b.v. kadernota 2018)</b>					
1 Mobiliteit	4,8	4,9	4,9	4,9	5,0
2 Openbaar Vervoer	292,6	297,1	298,1	298,1	298,1
3 Infrastructuur	116,0	80,6	80,6	80,6	72,5
4 Overhead	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
<b>Totaal</b>	<b>419,4</b>	<b>388,6</b>	<b>389,6</b>	<b>389,6</b>	<b>381,6</b>
<b>o.b.v. beschikking 2016 (PB 2017-2020)</b>					
1 Mobiliteit	6,1	6,1	6,2	6,2	6,2
2 Openbaar Vervoer	293,0	294,1	295,1	295,1	295,1
3 Infrastructuur	84,8	85,2	85,5	85,5	85,5
<b>Totaal</b>	<b>383,9</b>	<b>385,4</b>	<b>386,7</b>	<b>386,7</b>	<b>386,7</b>
<b>Wijziging t.o.v. programmabegroting 2017-2020</b>	<b>35,5</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>-5,1</b>

De BDU-uitkering bestaat uit een relatief deel en een absoluut deel. Het relatieve deel van de BDU is het deel dat de Vervoerregio ontvangt uit de verdeling van het landelijk beschikbaar budget op basis van de vigerende verdeelsleutel. Het absolute deel zijn specifieke impulsbudgetten voor de uitvoering van specifieke taken per regio of provincie. Onderstaande tabel geeft inzicht in de onderverdeling tussen relatief en absoluut deel, met daarin een specificatie van de omvang van de impulsbudgetten.

## Specificatie BDU jaarbijdrage: relatieve en absoluut

(bedragen x € 1 mln)

Hoofdprogramma's	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Relatieve BDU</b>	<b>370,3</b>	<b>371,9</b>	<b>372,9</b>	<b>372,9</b>	<b>373,6</b>
<b>Absolute BDU</b>					
2. Openbaar Vervoer:					
2013.7 Toezegging G3	5,7	8,0	8,0	8,0	8,0
3. Infrastructuur					
2012 19. Beter Benutten	2,2				
Actie programma OV	8,7	8,7	8,7	8,7	-
2016 1. Fietsenstalling Amsterdam	19,6	-	-	-	-
2016 2. OV SAAL MLT Overweg Diemen	7,5	-	-	-	-
2016 3. Cuypersstrap Amsterdam CS	5,5	-	-	-	-
subtotaal Infrastructuur	43,5	8,7	8,7	8,7	-
Totaal Absolute BDUs	49,1	16,7	16,7	16,7	8,0
<b>Totale BDU-jaarbijdrage</b>	<b>419,4</b>	<b>388,6</b>	<b>389,6</b>	<b>389,6</b>	<b>381,6</b>

Toelichting op de Impulsbudgetten:

*Toezeggingen G3.* In het kader van bezuinigingen op de BDU is een generieke korting opgelegd aan de drie grote steden. Deze korting is met € 23 mln verminderd waarvan 8 mln. specifiek voor gemeente Amsterdam (€ 15 mln voor gemeenten Rotterdam en Den Haag als onderdeel van MRDH). In de beschikking 2017 is tevens de fout in de beschikking 2016 hersteld waardoor voor 2017 € 5,7 mln beschikbaar is als tegemoetkoming voor de G3 korting (€ 53,6 mln.)

*Beter Benutten Vervolg* betreft een impulsbudget van het Rijk voor het efficiënter benutten van bestaande infrastructuur. Het pakket aan maatregelen moet eind 2017 zijn gerealiseerd.

*Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.* Een impulsbudget van het Rijk voor investeringen in regionaal (hoogwaardig) openbaar vervoer. Voor de Vervoerregio gaat het om vijf projecten: HOV Zaan/IJ-tangent, HOV Schiphol Oost, HOV A9, HOV Westtangent en HOV Westelijke Tramlijnen. Het Actieprogramma Regionaal Openbaarvervoer loopt af in 2020.

*Fietsstalling Amsterdam* is een bijdrage voor de realisatie van Fietsstallingen op Amsterdam CS als onderdeel van het project De Entree.

*OV SAAL MLT Overweg Diemen* is een bijdrage voor de realisatie Overweg Diemen.

*Cuypersstrap Amsterdam CS* is een bijdrage voor de Cuypersstrap op het Centraal Station van Amsterdam.

#### Bijdragen derden

Naast de BDU-bijdragen ontvangt de Vervoerregio de komende jaren investeringsbijdragen van derden voor de aanleg van de Uithoornlijn en Amstelveenlijn. Het betreft hier bijdragen van onder andere het Ministerie van I&M, Gemeente Amsterdam, Amstelveen en Uithoorn. Deze bijdragen hebben we in de meerjarenraming opgenomen. Onderstaande tabel geeft de omvang hiervan aan.

#### **Bijdragen derden**

(bedragen x € mln)

	2017	2018	2019	2020	2021
Uithoornlijn			2,1		0,9
Amstelveenlijn	23,2	25,0	15,0	25,6	
<b>Totaal</b>	<b>23,2</b>	<b>25,0</b>	<b>17,1</b>	<b>25,6</b>	<b>0,9</b>

### **3.3 Ontwikkeling BDU-‘sparpot’**

De jaarrekening 2016 geeft, met de jaarresultaten 2016, de actuele stand van de ‘sparpot’ BDU. Daarmee is de stand van de ‘sparpot’ BDU eind 2016 het vertrekpunt voor de toekomstige ontwikkeling van deze sparpot.

Onderstaande tabel laat de omvang ‘sparpot’ BDU eind 2016 zien (tot stand gekomen uit de omvang aan het begin van 2016 en de mutatie uit de jaarrekeningresultaten).

**Werkelijke omvang 'Spaarpot' BDU**

(bedragen x € 1 mln)

Bedragen x € 1.000	Saldo	Mutatie	Saldo
	1-1-2016	2016	31-12-2016
Omvang Mobiliteit	10,2	0,9	11,1
Omvang Openbaar Vervoer	-136,4	15,3	-121,1
Omvang Infrastructuur	355,3	-21,2	334,0
<b>Omvang 'spaarpot' BDU</b>	<b>229,0</b>	<b>-5,0</b>	<b>224,0</b>

Met een 'spaarpot' met een omvang van € 224 mln eind 2016 als vertrekpunt ontwikkelt de BDU-spaarpot op basis van de meerjarenraming op bladzijde 9 zich als volgt:

**Ontwikkeling 'spaarpot BDU'**

(bedragen x € 1 mln)

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	UVP 2017	2017 (nieuw)	ultimo	ultimo	ultimo	ultimo
				2018	2019	2020	2021
<i>Ontwikkeling spaarpot BDU</i>							
Omvang Mobiliteit	11,1	8,5	8,5	7,2	5,9	4,6	3,5
Omvang Openbaar Vervoer	-	-	-	-	-	-	-
	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 verwachte inzet van de spaarpot in de komende jaren. De spaarsaldi van de afzonderlijke programma's ontwikkelen zich daarin verschillend.

Conform de huidige inzichten gaat het spaarsaldo van Mobiliteit geleidelijk naar beneden. Dit is niet verontrustend gelet op de omvang en de flexibiliteit van de uitgaven.

De tijdelijke negatieve BDU-spaarpot van programma Openbaar Vervoer is het gevolg van de verstrekte investeringsbijdragen voor het rollend materieel OV in de afgelopen jaren. Van de omvang van de BDU-spaarpot Infrastructuur is de verwachting dat deze de komende jaren sterk wordt benut doordat de projecten in de realisatiefase hun afronding zullen gaan zien. Een afname van de BDU-spaarpot is hiervan het gevolg.

**3.4 Lange termijn perspectief**

Deze kadernota hanteert een planningshorizon van 4 jaar. Voor deze periode kunnen we redelijkerwijs een inschatting maken van onze programmering en de kosten die hiermee zijn gemoeid. Een termijn langer dan vier jaar is op dit moment gestoeld op veel onzekerheid onder meer door het ontbreken van realistische ramingen van wegbeheerders en een nieuw beleidskader Mobiliteit.

Een voorzichtige doorkijk naar de jaren na 2021 laat weer een sterke groei van de 'spaarpot BDU' zien. Daar staat tegenover dat tegen die tijd er weer meer infrastructurele projecten in de realisatiefase terecht zullen zijn gekomen en dat er wellicht nieuwe initiatieven bij OV en Mobiliteit zijn ontwikkeld. Het is in ieder geval goed te constateren dat er ook in de toekomst ruimte is om de doelstellingen van de Vervoerregio te kunnen blijven waarmaken.

Momenteel werken we, samen met wegbeheerders, aan projecten die veelal in de toekomst in meer of minder mate beslag zullen leggen op beschikbare middelen. Daar waar de ambities verder strekken dan de financiële ruimte, leggen we de Regieraad een expliciet voorstel voor hoe hier mee om te gaan door bijvoorbeeld verdere prioritering, herschikking tussen programma's, accepteren van een tijdelijk tekort, etc.

## 4. Opzet programmabegroting

De opzet van de begroting 2018-2021 dient te voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording (BBV) en onze eigen Financiële Verordening. De BBV omvat landelijke voorschriften die gelden voor de financiële verslaglegging voor lagere overheden en gemeenschappelijke regelingen. De Financiële Verordening is eigen regelgeving waarin de Regioraad regels heeft gesteld voor de financiële organisatie, het financieel beleid en financieel beheer.

De Regioraad verleent begrotingsautorisatie aan het dagelijks bestuur op hoofdprogrammaniveau. Zodoende is het dagelijks bestuur gemandateerd om doelstellingen te behalen binnen het hoofdprogrammabudget. Dit geeft het belang van een goede opzet van de hoofdprogramma-indeling aan in relatie tot het nieuwe Beleidskader Mobiliteit c.q. de Strategische Visie.

Binnen een hoofdprogramma worden vervolgens voor de sturing en beheersing programma's onderscheiden.

### Indeling van de programmabegroting

In de begroting 2018 worden de volgende hoofdprogramma's opgenomen:

1. Mobiliteit
2. Openbaar Vervoer
3. Infrastructuur
4. Overhead

Het programma overhead volgt uit de regelgeving en deze is met ingang van 2017 toegevoegd.

In de financiële verordening is opgenomen dat de Regioraad bij aanvang van een nieuwe raadsperiode een programma-indeling voor de raadsperiode vaststelt. Dit betekent dat volgend jaar de programma-indeling opnieuw wordt bekeken. De uitwerking van het beleidskader Mobiliteit kan hiervoor een goede richting geven.

## 5. Commissie Depla en vernieuwing BBV

Een door de VNG ingestelde adviescommissie, bestaande uit vertegenwoordigers van de VNG, het ministerie van BZK en vertegenwoordigers van gemeenten en provincies, onder leiding van Staf Depla, wethouder van gemeente Eindhoven, heeft een rapport uitgebracht over de vernieuwing van het BBV. De adviezen dragen bij aan het verder versterken van de horizontale sturing en verantwoording door de raad. De adviezen van de commissie Depla heeft geleid tot wijziging van het BBV per 1 april 2016 en zijn voor gemeenten van toepassing voor begrotingsjaar 2017. Voor openbare lichamen, ingesteld op grond van de Wgr, werken de wijzigingen van de BBV voor het eerst door in de begrotingsvoorbereiding voor het jaar 2018. Een deel van deze wijzigingen heeft de Vervoerregio al in de huidige begroting 2017 verwerkt. De Vervoerregio laat deze wijzigingen ten volle doorwerken vanaf de begroting 2018. Het gaat hier om:

- In een bijlage worden de baten en lasten van voorgeschreven taakvelden zichtbaar gemaakt. Voor de Vervoerregio gaat het om de taakvelden Bestuur, Overhead, Treasury, Mutaties reserves, Verkeer&Vervoer en Openbaar Vervoer
- Beleidsindicatoren. In de regeling tot vaststelling van de beleidsindicatoren is vastgelegd dat in de begroting en de programmaverantwoording de effecten van beleid worden toelichten aan de hand van een vaste set beleidsindicatoren. Voor de vervoerregio gaat het om:

Taakveld	Beleidsindicatoren	Bron
Bestuur en ondersteuning	<ul style="list-style-type: none"><li>- Formatie</li><li>- Bezetting</li><li>- Apparaatskosten</li><li>- Externe inhuur</li><li>- Overheadkosten</li></ul>	Eigen gegevens
Verkeer&vervoer	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig</li><li>- Overige vervoersongevallen met een gewonde fietser</li></ul>	VeiligheidNI

- Juiste toepassing van het begrip “Overhead” en groepering van de betreffende overheadkosten in een apart begrotingsprogramma
- Weergave van een basisset van financiële kengetallen: netto-schuldquote, solvabiliteitsratio en indicatoren voor de structurele begrotingsruimte
- Vernieuwing van de accountantscontrole. Met het toepassen van de adviezen voor een doelmatigere en een meer op maat toegesneden accountantscontrole, zal de waarde van de controle toenemen.

## 6. Planning begroting 2018-2021

De begroting 2018-2021 komt op twee momenten, met twee opeenvolgende documenten, aan de orde in de Regioraad.

- Het eerste moment (document) is op 11 juli waar de *ontwerpbegroting* in de Regioraad wordt behandeld. Met het vaststellen van de ontwerpbegroting kan de Vervoerregio de begroting voor 1 augustus inzenden aan de toezichthouder waarmee er wordt voldaan aan de wettelijke inzendtermijn uit de Wet gemeenschappelijke regelingen. De ontwerpbegroting is een eerste inhoudelijke uitwerking naar programma’s op basis van het meerjarenbeeld uit deze kadernota. Aan de behandeling van de ontwerpbegroting gaat een zienswijzeprocedure aan vooraf. In de week van 18 mei 2017 wordt de ontwerpbegroting verzonden aan de gemeenten. De sluitdatum van de zienswijzen is 26 juni waarna agendering in het dagelijks bestuur van 6 juli plaatsvindt. Na behandeling wordt de nota van beantwoording op de zienswijzen van de gemeenten door het dagelijks bestuur verzonden naar de regioraad. Tijdens de zienswijzeperiode zal de ontwerpbegroting op 13 juni 2017 worden besproken in de rekeningcommissie.
- Het tweede moment is op 12 december 2017 waar behandeling van de Programmabegroting (voormalig UVP) plaatsvindt. Ten tijde van het opstellen van de ontwerpbegroting hebben we immers niet voldoende en actuele informatie over het begrotingsjaar beschikbaar. Hierdoor kunnen we in juli geen volledig en concreet beeld geven van in te zetten activiteiten, projecten en maatregelen 2018. Daarom komen we in het najaar met de *Programmabegroting* die deze concretisering wel geeft.