

Redactie
dhr. J.M. van Heiningen

Raadsvoorstel
 ja ja

Bespreekstuk
 ja ja

Uiterlijk behandelen op

Geheimhouding
 ja nee

Afschrift verzonden aan

Bijlagen
Jaarstukken

Onderwerp
Jaarstukken 2020 Vervoerregio Amsterdam

Conceptbesluit
Voor kennisgeving aannemen en ter informatie aanbieden aan de gemeenteraad

Paraaf afdelingshoofd ROV :

Besproken met portefeuillehouder C.C.M. Korrel-Wolters: X ja

B&W	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen	Mede-adviseur(s)
Burg.				
Weth.				
Weth.				
Weth.				
Secr.				

besluit d.d.:

Samenvatting

De Vervoerregio Amsterdam publiceert jaarlijks een aantal (financiële) beleidsstukken. Bijgaande Jaarstukken 2020 doen verslag doen van de realisatie van de beleidsvoornemens uit de eerdere Programmabegroting over 2020. De jaarstukken bestaan uit twee onderdelen: de beleidsgerichte verantwoording in relatie tot de baten en lasten staan in het Jaarverslag. Het andere deel, de Jaarrekening, bevat de programmarekening en de balans met toelichting. De Investeringsagenda's 2020 maken inzichtelijk in welke programma's en projecten in het Coronajaar 2020 is geïnvesteerd.

Wat is de voorgeschiedenis?

In december 2017 heeft de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam het Beleidskader Mobiliteit vastgesteld. Het Beleidskader is een afwegingskader op hoofdlijnen. De investeringsbeslissingen en de verdeling van de budgetten per jaar volgen in de investeringsagenda. Concrete subsidieaanvragen van de aangesloten gemeenten worden aan de hand van de strategische opgaves van het Beleidskader Mobiliteit beoordeeld. In dit jaarverslag kijkt de Vervoerregio terug op deze activiteiten in 2020.

Wat is er aan de hand?

MIJLPALEN

In hoofdstuk 1.3 worden tal van mijlpalen in 2020 benoemd. Van het programma Doortrappen (gericht zich op de veiligheid van fietsende ouderen), de gunning van de Uithoornlijn en de oplevering van de nieuwe Amstelveenlijn, 5000 zonnepanelen op daken Amsterdamse metrostations, de oplevering van de fietsenstalling station Rai, de publiekscampagne wielrenners Ronde Hoep, de fietsinfrastructuur langs de Amstelveenlijn, de investering van 235 miljoen euro extra om Amsterdam en omliggende regio klaar te stomen voor de toekomst en nog veel meer.

Financieel resultaat:

Als gekeken wordt naar het meer- of minderverbruik van de begrote inzet per subprogramma, heeft de Vervoerregio in 2020 € 14,6 mln overgehouden. Daarnaast is € 68,8 mln niet uitgegeven omdat projecten en afrekeningen naar 2021 zijn doorgeschoven. Van dit totaal van € 83,4 mln aan niet in 2020 uitgegeven budget, blijft € 0,6 mln beschikbaar in de reserves en neemt het beschikbare saldo BDU uit voorgaande jaren met € 82,8 mln meer toe dan werd begroot na de begrotingswijziging bij de 2e Bestuursrapportage 2020.

Als de niet in 2020 benutte € 83,4 mln wordt uitgesplitst naar lasten en baten, is dit terug te zien in lager dan begrote lasten van € 60,9 mln en hoger dan begrote ontvangen baten van € 22,5. De gerealiseerde onderbenutting van het budget was bij het opstellen van de 2e Bestuursrapportage niet in die mate voorzien.

De gesignaleerde afwijkingen betreffen geen doelen die niet bereikt zijn of worden, maar deels afrekeningen die voor eind 2020 als afgerond beoogd waren en uiteindelijk niet in 2020 plaats hebben gevonden en deels opleveringen van projecten die over de jaargrens heen getild zijn.

Het jaar 2020 stond – onvermijdelijk – in het teken van de coronacrisis. De Vervoerregio heeft samen met de gemeenten en andere partners proactief geopereerd om in 2020 zoveel mogelijk voor elkaar te krijgen. En dat lijkt goed gelukt: in 2020 is in de regio doorgebouwd en aangelegd aan de projecten die de Vervoerregio bekostigt, daarmee zijn veel projecten afgerond en is de Investeringsagenda in gelijke mate als voorgaande jaren benut. De Amstelveenlijn is eind 2020 opgeleverd en met vereende inspanningen tussen Rijk, concessieverleners, vervoerders en veel andere samenwerkingspartners is het aanbod van OV in 2020 in heel Nederland in stand gebleven, onder meer door een forse financiële rijksbijdrage.

Uiteraard betekent de aanhoudende pandemie en onzekerheid over de toekomst dat we niet op de oude weg door kunnen blijven gaan. In 2021 kunnen de meeste activiteiten van de Vervoerregio doorgang blijven vinden, nog redelijk in de luwte van de toekomstige ontwikkelingen, onder meer door een rijksbijdrage in de vorm van de beschikbaarheidsvergoeding OV die ook in 2021 wordt uitgekeerd. Tegelijkertijd zijn we al met elkaar aan het nadenken en overleggen hoe de Vervoerregio in kan spelen op openbaar vervoer vanaf 2022 en op de mobiliteitsontwikkelingen na de pandemie.

Wat hebben we gedaan c.q. gaan we doen?

VENOM is een regionaal verkeersprognosemodel voor strategische weg- en openbaar vervoerstudies, projecten en vraagstukken in de Metropoolregio Amsterdam. In de zomer van 2020 is de ontwikkeling van VENOM versie 2018 afgerond. Daarna is er gestart met de ontwikkeling van VENOM versie 2020.

Doelstelling van het MRA Platform Smart Mobility is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen en opgaven van de partners van de MRA. In 2020 is meer aandacht gekomen voor Smart Mobility en duurzaamheid in de Logistiek, zowel bij de overheden, de betrokken bedrijven als de kennisinstellingen in de MRA. Het MRA platform Smart Mobility is zichtbaarder geworden voor de partners als vraagbaak, adviseur en verbinder van kennis en mensen.

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) werkt de Vervoerregio Amsterdam samen met partners van het Rijk en de MRA aan de opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. In het BO MIRT van 25 november 2020 zijn o.a. de volgende afspraken gemaakt tussen Rijk en MRA-partners over het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het MIRT-onderzoek ZWASH (Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp) is vastgesteld. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en het aanleggen van de ontbrekende schakel in de metro Ringlijn tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg zijn als voorkeursalternatieven uitgesproken voor het ontlasten van treininfrastructuur, het creëren van een internationaal vestigingsklimaat op de kerncorridor en het stimuleren van extra woningbouw en werkgelegenheid aan de westkant van de MRA.

De ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area (ABA) is vastgesteld, met daarin de tussenresultaten en -conclusies van het MIRT-onderzoek. ABA betreft het gebied Amsterdam IJburg, Almere, het tussengelegen gebied en het Markermeer-IJmeer.

Het kernteam Strategische OV- en Spoorcoördinatie is de plek waar de regionale koers en strategische OV- en Spoorprojecten in de MRA wordt besproken en waar vanuit – indien nodig - wordt geadviseerd om deze koers bij te stellen. In 2020 hebben de volgende dossiers in BO MIRT aandacht gekregen: vertraging Zuidasdok, verbinding Randstad Noord-Nederland, diverse SBaB onderzoeken (ZWASH, MASH, Airport Sprinter) en de MIRT Verkenning 5e en 6e spoor, de uitwerking van de regionale bouwstenen van het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) en het dienstregelingsmodel voor de OV SAAL corridor (Schiphol Amsterdam Almere Lelystad).

Met het opstellen van mobiliteitsplannen werkt de Vervoerregio samen met gemeenten aan slimme bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals met de bouw van woningen en stedelijke transformatie. De plannen waar we als Vervoerregio bij zijn betrokken, hadden in 2020 vooral betrekking op de gemeente Amsterdam. De plannen voor Amsterdam Noord, Zuidoost, Nieuw-West en de toekomstige wijk Haven-Stad liggen nu in concept klaar. Het al eerder gestarte mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg is vastgesteld en wordt uitgevoerd.

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

De gemeenteraad kan de Jaarstukken 2020 alleen voor kennisgeving aannemen en geen zienswijzen indienen. Wel kunnen onze leden van de Regioraad hierover vragen stellen in de regioraad. De jaarcijfers geven de situatie over het afgelopen jaar weer. Dat is informatie die ook van nut is voor het toekomstig beleid (de begroting).

De Vervoerregio wordt gefinancierd via de BDU, de Rijksbijdrage. Daarnaast heeft er in 2020 extra Rijks-financiering van het openbaar vervoer plaatsgevonden, in de vorm van een beschikbaarheidsvergoeding. Die Rijksvergoeding is in 2021 ook voortgezet maar wat 2022 ons daarin zal brengen is nu nog onderwerp van gesprek.

De Vervoerregio heeft besloten om tijdens de huidige crisis anticyclisch te investeren. Zo is in 2020 door de Vervoerregio Amsterdam 235 miljoen euro extra geïnvesteerd om Amsterdam en omliggende regio klaar te stomen voor de toekomst. Investerings in verkeersveiligheids- en ovprojecten, zero emissiebusen en reizen buiten de spits, moet de mobiliteit in de regio na 'corona' opnieuw vormgeven, het openbaar vervoer weer aantrekkelijk maken en de economie stimuleren.

Wat hebben we hiervoor nodig?

Het is voor ons verstandig om projecten die wij willen uitvoeren in een vroegtijdig stadium met een accurate begroting te doen opnemen op de Investeringsagenda, zodat we zoveel mogelijk zekerheid hebben over de beschikbare financiën.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

De gemeenten en de gemeenteraden zijn hierbij betrokken. De jaarstukken worden aangeboden aan de raad.

Wat is het vervolg?

De activiteiten en uitgaven over 2020 kunnen zodra zij zijn vastgesteld door de Regioraad dienen als informatie bij de beoordeling van de conceptbegroting voor 2021 en verder.