



Vervoerregio
Amsterdam

Kadernota 2019-2022

25 januari 2018
Status: versie 3.0



Inhoud

1	INLEIDING	3
2	MAATSCHAPPELIJKE CONTEXT	4
3	THEMA'S 2019-2022	5
4	FINANCIËEL KADER	9

1 INLEIDING

Plaats van de kadernota in de P&C-cyclus

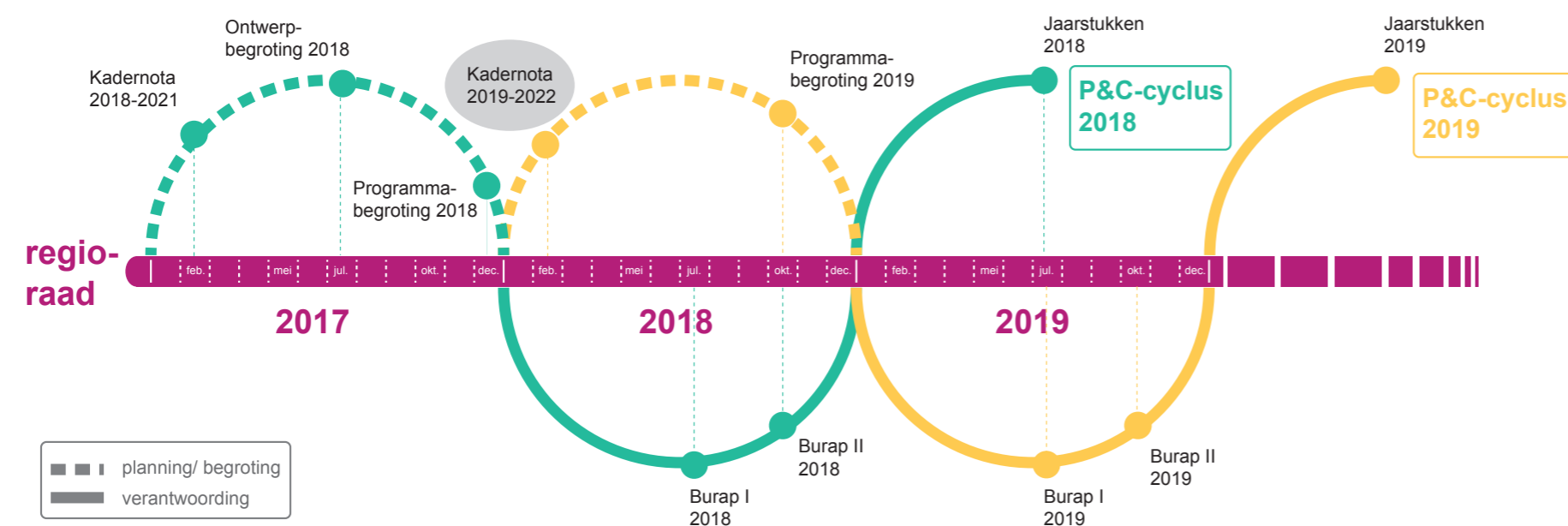
Voor u ligt de Kadernota 2019-2022, het eerste P&C-product van de P&C-cyclus 2019 van de Vervoerregio. Als eerste product in de cyclus heeft de kadernota de functie om op hoofdlijnen de beleidsmatige en financiële kaders voor de komende vier jaar te formuleren. De kadernota is bedoeld om de regioraad in staat te stellen ambities en opgaven gelijktijdig en in samenhang te bezien en eventueel het dagelijks bestuur nadere richting te geven. De gestelde kaders gelden vervolgens als uitgangspunt voor het volgende P&C-product van de cyclus, de programmabegroting (zie figuur). De programmabegroting heeft namelijk als functie het geven van een (inhoudelijke) uitwerking van de gestelde kaders door beantwoording van de drie W-vragen:

Wat willen we bereiken? Wat gaan we doen? Wat mag het kosten?

De programmabegroting 2019 wordt opgevolgd met de bestuursrapportages 2019 en de jaarstukken 2019. Deze P&C-producten informeren de regioraad tussentijds respectievelijk na afloop van het begrotingsjaar over de realisatie van de voornemens en programmering uit de Programmabegroting 2019.

Bovenstaande beschreven cyclus wordt aan de hand van onderstaand figuur geïllustreerd. Deze illustratie geeft de te verschijnen P&C-producten van twee P&C-cycli weer: Producten uit de cyclus 2018 en de cyclus 2019. De producten boven de tijdlijn zijn plannings(begrotings)documenten, producten onder de tijdlijn zijn verantwoordingsdocumenten.

Het karakter van deze kadernota is, met de gemeenteraadsverkiezingen in het vooruitzicht,



vooral informierend en in mindere mate besluitvormend. Na de gemeenteraadsverkiezingen treden immers een nieuwe regioraad en dagelijks bestuur aan. Het is aan hen om de koers uit te zetten voor de komende jaren. In die zin achten we het minder opportuun ambities en opgaves in deze kadernota financieel vast te leggen en vervolgens het nieuwe bestuur na installatie ermee te confronteren.

In plaats daarvan beoogt deze kadernota, ook ten behoeve van het nieuwe bestuur, te informeren over aanwezige ambities en de opgaven waarvoor de Vervoerregio staat. Samen met het Beleidskader Mobiliteit wordt deze kadernota voor het nieuwe bestuur het vertrekpunt voor toekomstige afwegingen.

Doorwerking van het Beleidskader Mobiliteit in de P&C-cyclus

Het nieuwe Beleidskader Mobiliteit is op 12 december 2017 vastgesteld door de regioraad en geeft richting aan alle activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam. Het spreekt dan ook voor zich dat het beleidskader doorwerkt op de wijze waarop in de P&C-cyclus wordt gestuurd en gerapporteerd. Om het Beleidskader Mobiliteit de functie van afwegingskader in te laten nemen, gaan we over tot een nieuwe begrotingsinrichting. Dit betekent mogelijk nieuwe begrotingsprogramma's die beter aansluiten bij de strategische opgaven en mogelijk ook een andere wijze van monitoring van doelen en activiteiten van de Vervoerregio. Het geheel zorgt ervoor dat de inhoud en inzet van

financiële middelen beter in samenhang kan worden gezien. Bestaande programma's moeten daarnaast de strategische opgaven doorvertalen in de programmadoelen.

Vanwege de nieuwe bestuurssamenstelling na de verkiezingen in maart 2018 wordt het Beleidskader Mobiliteit medio 2018 ter bekrachtiging voorgelegd aan de nieuwe regioraad. Vanaf dat moment gaat de implementatie van het beleidskader ook zichtbaar worden in de P&C-producten, inclusief de op 12 december 2017 in de regioraad gedane toezeggingen. In de Programmabegroting 2019 (oktober 2018) krijgen de ambities en doelen uit het beleidskader meer vorm. Ook worden eventuele financiële effecten van de thema's uit deze huidige kadernota

verwerkt. Bij de volgende Kadernota 2020-2023 is de implementatie van het beleidskader afgerond en op basis daarvan worden begin 2019 nieuwe kaderstellende beleidskeuzes voorgelegd.

Inhoud van deze kadernota

Hoofdstuk 2 beschrijft de maatschappelijke context waaruit de ambities en opgaven van de Vervoerregio te herleiden zijn. De laatste ontwikkelingen komen aan de orde en de invloed hiervan op het beleid van de Vervoerregio. Hoofdstuk 3 geeft een uitgebreide beschrijving van de thema's die in de periode 2019-2022 gaan spelen. In hoofdstuk 4 wordt het (nieuwe) financieel kader geschetst dat, behoudens een autonome ontwikkeling in de BDU, gelijk is gebleven aan het financieel kader uit de vastgestelde Programmabegroting 2018-2027. Tevens wordt kort ingegaan op het verschijnen van een strategische nota 'Financierbaarheid van toekomstige ambities' om met behulp van mogelijke oplossingsrichtingen het hoofd te bieden aan het dilemma dat alle ambities en opgaves de beschikbare middelen overstijgen.

2 MAATSCHAPPELIJKE CONTEXT

In de dynamische Amsterdamse regio, met daarin luchthaven Schiphol, zit de economische kracht. Een regio die een forse groei doormaakt. De komende jaren worden meer inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen verwacht. En dus meer vliegverkeer, wegverkeer, openbaar vervoer, fietsers en loopstromen. Deze groei is gunstig voor de economie maar leidt tegelijkertijd tot stevige uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Vanwege deze aanhoudende en sterke groei in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het noodzakelijk om de komende jaren veel nieuwe woon-werk gebieden te ontwikkelen in en rondom stedelijke gebieden. Tot 2040 bouwt de MRA daarom minimaal 240.000 woningen. Dit zet het mobiliteitssysteem in onze regio nog meer onder druk. Er ontstaan nieuwe vraagstukken op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie.

Gelet op deze ontwikkelingen moet de Vervoerregio ook in het komende decennium in ons werk zorgen voor een goede samenhang tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en bereikbaarheid. Omdat we afhankelijk zijn van locatiekeuzes van provincie en vooral gemeenten is het cruciaal dat de Vervoerregio met deze partners optrekt en onderling tot een goede afstemming

komt. In de praktijk betekent dit dat de Vervoerregio zorgvuldig moet omgaan met de prioritering en fasering van investeringen. Dit vraagt ook om deskundigheid op het raakvlak van ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer, zeker met de komst van de nieuwe Omgevingswet in 2021.

Op het gebied van duurzaamheid hebben de vervoerautoriteiten in Nederland in 2016 het Nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per bus gesloten. Hierin staat dat in 2025 alle nieuwe bussen zero-emissie moeten zijn en gebruik moeten maken van 100% hernieuwbare energie. In 2030 moet het hele regionale openbaar vervoer zero-emissie zijn. Deze doelstellingen vragen ook iets van de vervoerbedrijven, de concessies, de netbeheerders en wegbeheerders, gezien de positieve effecten op de leefbaarheid van de steden en de gezondheid van de burgers.

In MIRT-verband constateren Rijk en regio dat er veel urgente en gestapelde opgaven spelen op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de MRA, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen. Hierin kunnen we als regio ook relaties leggen met Europese programma's.






De Vervoerregio zal zich moeten bezinnen op welke gebieden wij een rol pakken of intensiever samen willen optrekken, over de knoppen waaraan wij juist wel of juist niet moeten, kunnen en willen draaien. Over hoe we omgaan met prijsprikkels of niet, over hoe wij initiatieven aan derden laten of juist bij de overheid willen houden. Dit zal de komende jaren een verandering teweegbrengen in hoe wij omgaan met verkeer en vervoer.

Deze maatschappelijke context met haar ruimtelijke en economische ontwikkelingen geeft aanleiding tot een hoog ambitieniveau. Een ambitieniveau dat recht doet aan de groei van de regio. Het volgende hoofdstuk geeft een uiteenzetting van deze thema's voor de komende jaren.

3 THEMA'S 2019-2022

Strategische opgaven voor de toekomst

Het Beleidskader Mobiliteit benoemt vijf strategische opgaven:

-  Van modaliteit naar mobiliteit
-  Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem
-  Veilig en prettig van deur tot deur
-  Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar
-  Nabijheid van dagelijkse activiteiten

Het Beleidskader Mobiliteit benoemt deze strategische opgaven die kunnen leiden tot nieuwe activiteiten van de Vervoerregio, dan wel dat huidige activiteiten meer aandacht krijgen of juist minder prominent worden uitgevoerd. Op dit moment wordt voorzien dat de volgende thema's de komende jaren gaan spelen en beslag gaan leggen op de financiële ruimte. Mogelijk moeten er afwegingen worden gemaakt omtrent de rol van en de financiering vanuit de Vervoerregio.

Optimaliseren mobiliteitsnetwerken in verband met de verdere verstedelijking



Gezien de enorme verstedelijkingsopgave zijn snelle en adequate keuzes in de ruimtelijke- en mobiliteitsopgaven noodzakelijk. Belangrijke uitgangspunten voor de Vervoerregio, zoals het vergroten van nabijheid van dagelijkse activiteiten en mobiliteit en omgeving die bij elkaar passen, zijn in de verstedelijkingsplannen terug te vinden. Hiervoor staan we voor nieuwe OV-opgaven richting 2025 en betere doorstroming op de aansluitingen van het regionaal wegennet met rijks- en een beter fietsgebruik.

A. Nieuwe OV-opgaven tot 2025

Het aantal reizigers in het openbaar vervoer en hun verplaatsingen groeien mee met de regio. Na de start van de eerste projecten uit de Investeringsagenda OV werd duidelijk dat verstedelijkingsprogramma's, zoals Koers 2025 in Amsterdam, nieuwe OV-opgaven met zich meebrengen. Die opgaven maken onderdeel uit van de bijstelling van de Investeringsagenda OV 2025.

Naast opgaven voor bus en tram in zowel stad als regio, wordt er in de bijstelling van het programma ook ruimte gemaakt voor een kwaliteitsverbetering van de metro, immers de belangrijke backbone van het OV-netwerk. Op basis van de huidige inzichten is met de nieuwe opgaven tot 2025 een bedrag gemoeid van € 650 miljoen. Voor 2019 wordt aan het dagelijks bestuur en de regioraad een besluit voorgelegd over de bijstelling van het Investeringsagenda OV-programma met daarin een definitief voorstel over de programmering van de projecten en de bijbehorende financiën.

B. Doorstroming aansluitingen op het wegennet

Naast het netwerk voor het openbaar vervoer neemt ook de druk op het regionale wegennet toe en dan met name op de aansluitingen tussen de rijkswegen en de regionale wegen. Eén daarvan is de problematiek op de aansluitingen van de rijkswegen in en rondom Amsterdam. De doorstroming op een aantal van deze aansluitingen staat zwaar onder druk, waaronder de s116/N247 en s114/IJburglaan op de A10. Daarbij spelen ook de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer op veel aansluitingen een rol. De Vervoerregio trekt in dat kader namens de samenwerkende partners een onderzoek naar de doorstroming van een aansluiting bij de A10-noord (Knoop A10-N247-s116, KANS).

Vergelijkbare opgaven zijn aan de orde in onder meer Zaanstad, Purmerend en rondom Schiphol. In Zaanstad trekt de Vervoerregio een planstudie naar het verbeteren van de doorstroming rondom De Vijfhoek (Vijfhoek, Vlinder, Ambacht – N516) en een verkenning naar een integrale aanpak voor de 'Guiswegknoop' bij Zandijk. Dat gebeurt onder de paraplu van de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn, die door het ministerie wordt getrokken. In dat kader komen ook de aansluitingen op de A7 bij Purmerend aan de orde. Verder speelt rondom Schiphol een groot aantal bereikbaarheidsknelpunten, onder meer bij de aansluiting van de N201 op de A4. Daar werkt de Vervoerregio samen met de betrokken wegbeheerders aan een goede bereikbaarheid.

C. Verbeteren van het fietsgebruik en fietsinfrastructuur

In de strategische opgaven 'van modaliteit naar mobiliteit' en 'van deur tot deur' zien we een belangrijke rol voor de fietsinfrastructuur van, naar en op de knooppunten met het openbaar vervoer. De druk op de fietsenstallingen bij vooral NS-stations maar ook de haltes van het R-net is groot en vraagt om extra investeringen.

Ook voor de deelfiets zien we een groeiende rol als bereikbaarheidsoplossing in de laatste kilometer van en naar de halte. Dit is een oplossing die ook kan worden ingepast in nieuwe mobiliteitsconcessies, zoals recent al is gebeurd bij Amstelland-Meerlanden.

Nog een belangrijke opgave is de voltooiing van het netwerk van 'Metropolitane Fietsroutes' die de steden verbinden en behalve voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer ook voor recreatie, sport en toerisme geschikt zijn.

Waarmaken van de Zero Emissie mobiliteitsdoelstellingen



Het verminderen van de CO₂-uitstoot van het mobiliteitssysteem vraagt de komende jaren om onze inzet. Er wordt een programma door de Vervoerregio opgesteld om uiteindelijk in 2030 het hele openbaar vervoer zero-emissie te hebben conform de landelijke afspraken rondom duurzaamheid en de doelstelling van het Nationaal Bestuursakkoord. Er wordt nog onderzocht of de maatregelen ondergebracht moeten worden in een aparte investeringsagenda.

De Vervoerregio voert deze ambities uit vanuit het programma Zero Emissie Mobiliteit. Dit programma geeft richting aan het realiseren van de ambities en draagt zorg voor regie in de Vervoerregio. Op basis van de huidige inzichten gaat het voor de opgave om een bedrag van € 85 tot €140 miljoen tot 2030. Eind 2018 moet er duidelijkheid zijn hoe de doelstellingen op het gebied van Zero Emissie Mobiliteit behaald kunnen worden en voor welke onderdelen de Vervoerregio een bijdrage kan leveren.

De transitie naar duurzame mobiliteit moet passen bij de nieuwe trends zoals Mobility as a Service (MaaS). Daarom is het belangrijk dat de bijbehorende infrastructuur voor elektrische bussen op strategische locaties aangelegd wordt, waarbij rekening gehouden wordt met nieuwe ontwikkelingen. Een overweging is om op een laadlocatie van de bus het eventueel mogelijk te maken om elektrische (deel)auto's en -fietsen op te laden en zo makkelijk overgestapt kan worden. Om die reden is er geen sprake van Zero Emissie Bus, maar Zero Emissie Mobiliteit (ZEM).

In de komende periode richt het programma zich op drie kerntaken:

1. **Afwegingskader (visie)** voor ZEM-projecten en de strategische randvoorwaarden voor het regionaal laadinfrastructuur systeem;
2. **Samenwerkingsafspraken** met gemeenten, de provincie en mogelijke marktpartijen over rollen, verantwoordelijkheden en financiering. Daarbij hoort een gedegen investeringsraming en beheersingssystematiek;
3. **Uitvoering projecten:** onder andere het regionaal laadinfrastructuur systeem inclusief laadlocaties en specificaties en parallel lopende projecten zoals pilots in Waterland en de start van de uitrol van ZE in Amsterdam

Verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en Zuidas



De Kerncorridor Schiphol Amsterdam [Enter NL] verbindt de internationale luchthaven Schiphol en de Zuid-as, als de toplocaties voor internationaal en Europees opererende bedrijven, en de internationaal georiënteerde interactiemilieus van de binnenstad van Amsterdam. Onderdeel van die opgave is de samenhang tussen economie, ruimtelijke ordening/verstedelijking en klimaatdoelen. De opgave is urgent, omdat er op een termijn van 5-10 jaar een tekort wordt verwacht aan ontwikkelingsmogelijkheden voor internationale woon- en werkmilieus. Deze milieus vragen om een goede bereikbaarheid. Daarnaast is de groei van Schiphol zodanig dat de transferproblematiek daar niet alleen meer op Schiphol Plaza kan worden afgewikkeld. Hierdoor komt mogelijk de noodzaak voor een tweede terminal dichterbij, die ontsloten moet worden.

Daarvoor is er in 2015 een MIRT-onderzoek gestart naar de problematiek van station Schiphol. Op basis daarvan hebben Rijk, Vervoerregio, Schiphol en NS middelen beschikbaar gesteld. De verwachting is dat in 2018 een definitieve oplossing kan worden vastgesteld met definitieve afspraken over de financiering. Voor de periode 2020-2030 ligt de focus op het laten rijden van lightrail op de huidige spoorverbinding tussen Schiphol en Amsterdam. Concreet gaat het om een airportsprinter die hoogfrequent over de West-tak van de Amsterdamse spoorlijn gaat rijden. De Intercity's en internationale treinen gaan dan over de Zuid-tak rijden. De komst van een derde perron op station Amsterdam Zuid maakt dit mogelijk. De Vervoerregio heeft samen met de gemeente Amsterdam toegezegd hiervan 10% voor haar rekening te willen nemen. In het voorjaar 2018 worden hier definitieve afspraken over gemaakt.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en de Zuid-as is een voorbeeld voor de kwaliteitssprong in het spoorvervoer en het metropolitane OV. Dit betreft de doorontwikkeling van het metrosysteem in combinatie met spoorontwikkelingen die passen bij de verstedelijkingsopgaven. Beide systemen worden meer in samenhang ingericht om grote reizigersstromen van en naar centrum-stedelijk gebieden te vervoeren, zoals Schiphol, Amsterdam-Binnenstad en de Zuid-as. Het gaat om een lange termijn opgave die vanaf circa 2030 zijn beslag krijgt.

Tot slot zijn rijk en de MRA eind 2017 overeengekomen een MIRT-onderzoek bereikbaarheid zuidwestkant Amsterdam uit te voeren voor de periode na 2030 met specifieke aandacht voor de multimodale bereikbaarheid van dit gebied.

Intensiveren van de samenwerking met het Rijk



Op dit moment is er bestuurlijk akkoord tussen Rijk en regio over de inrichting van het programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA voor het jaar 2018. Het is de bedoeling dat dit programma door gaat lopen tot en met 2021, met de inzet om het programma een structureel karakter te geven.

Het programma zal bestaan uit vier programmalijnen:

1. **MIRT-onderzoek bereikbaarheid zuidwestkant Amsterdam.** De Vervoerregio is voornemens een hoofdrol te vervullen in het programma en de programmalijnen om haar ambities te kunnen realiseren.
2. **Netwerken, ringen en stad.** In deze programmalijn wordt een onderzoek gestart naar het functioneren van de (multimodale) ringen/netwerken rond Amsterdam in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling. In de MRA komen veel urgente opgaven en NMCA-knelpunten samen in de ringzone van Amsterdam en de netwerken die hierop zijn aangesloten: zowel qua bereikbaarheid ('de ringen draaiende houden') als ruimtelijke ontwikkeling met grote projecten op het vlak van wonen, werken en leefbaarheid. Het is van belang om deze opgaven in onderlinge samenhang op te pakken om besluiten te kunnen nemen over ontwikkelpaden richting 2030-2040 met maatregelen op lange en kortere termijn, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de toplocaties en het gehele daily urban system.

3. **Stedelijke Bereikbaarheid.** Binnen dit thema wordt uitwerking gegeven aan korte-termijn maatregelen op het vlak van (1) raakvlakken tussen netwerken, (2) nabijheid van nieuwe stedelijke gebieden en (3) reisinformatie en vervoersalternatieven. Doel is te besluiten over maatregelen en benodigde middelen voor 2018 en de ambitie, doelstellingen en financiering voor de periode 2019-2022 vast te stellen. Hierbij worden de resultaten van het MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam gebruikt.
4. **'Slimme en Duurzame Mobiliteit'**. Dit programma is een vervolg op het programma Beter Benutten. Het zal zich onder meer richten op gedragsbeïnvloedingsmaatregelen en samenwerking met het bedrijfsleven. De speerpunten van het programma, werkgeversaangepak, logistiek, fiets, gedrag en smart mobility/ITS, sluiten goed aan bij onze ambities in het Beleidskader Mobiliteit.

Betaalbaarheid van beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur



De beschikbaarheid van goede, functionele en veilige infrastructuur voor tram en metro is essentieel voor het vervoer van reizigers. Een aanzienlijk deel van het budget van de Vervoerregio wordt ingezet voor de instandhouding van deze infrastructuur. Gemiddeld gaat het per jaar om ongeveer € 100 miljoen, ongeveer een kwart van het budget. Aandacht voor dit systeem en de betaalbaarheid ervan zijn de komende jaren daarom cruciaal. Het beheer en onderhoud wordt gesubsidieerd door de Vervoerregio en uitgevoerd door de gemeente Amsterdam.

In 2017 heeft de Vervoerregio stappen gezet om meer grip te krijgen op de kosten en processen die samenhangen met het beheer en onderhoud. Dit is gedaan door te werken aan het inzichtelijk krijgen van de voornaamste problemen, prioriteiten te bepalen en processen te structureren. In de komende jaren blijft dit een prioriteit van de Vervoerregio. Het doel is dat beheer- en onderhoudsprocessen bij de betrokken partijen zowel professioneler als beter beheersbaar worden. Centraal hierbij staat dat de in de meerjarenraming van de Vervoerregio opgenomen budgetten voor de convenanten BORI en MVP taakstellend zijn. Met andere woorden: de gemeente moet er als beheerder voor zorgen dat het areaal op een acceptabel niveau onderhouden wordt binnen de daarvoor beschikbare budgetten.

Alleen als er in de komende jaren aanzienlijke areaaluitbreidingen gerealiseerd worden is er wellicht aanleiding om naar de beschikbare budgetten te kijken, maar dat is vooralsnog niet het geval.

Op korte termijn hebben de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio afgesproken dat de Vervoerregio een externe partij een audit laat uitvoeren op de kosten, processen en efficiëntie van het strategisch en operationeel beheer dat respectievelijk door gemeente en GVB wordt uitgevoerd. Ook is afgesproken dat de gemeente meewerkt aan een door de Vervoerregio op te dragen onderzoek naar de uitgaven en budgetten binnen de convenanten BORI en MVP in relatie tot de staat van het onderhoud.

Smart Mobility Mobility as a Service (MaaS)



We willen als regio zicht krijgen op de Smart Mobility oplossingen die bij kunnen dragen aan de strategische opgaven binnen de Vervoerregio. Ook willen we zicht krijgen op onze rol en de rol van de markt. Daarnaast geven we aandacht aan mogelijk ongewenste ontwikkelingen en de interventies die we als Vervoerregio samen met andere overheden moeten ontwikkelen om deze ongewenste ontwikkelingen tegen te houden.

Om de uitrol van Smart Mobility toepassingen te ondersteunen en opschaling mogelijk te maken, wordt voor de Vervoerregio Amsterdam in 2018 een programma Smart Mobility ontwikkeld. Daarvoor zijn de jaarlijkse kosten nog niet duidelijk. Het inschatten van deze kosten is onderdeel van de ontwikkeling van het programma en is eind 2018 in beeld.

De komende jaren wordt de impact van Smart Mobility op het mobiliteitssysteem steeds groter, ook in het openbaar vervoer. Data vormt de basis voor Smart Mobility toepassingen, zowel voor voertuigtechnologie als voor Mobility as a Service (MaaS). Data helpt om het gedrag van de reiziger beter te begrijpen en toepassingen beter op hen af te stemmen. Het OV-systeem zal slimmer worden maar er liggen nog veel kansen die onbenut worden. De Vervoerregio gaat vervoerders stimuleren meer gebruik te maken van data en aan te sluiten bij technologische ontwikkelingen om het OV-systeem veiliger te maken, het netwerk te verbeteren, aansluiten bij nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals MaaS, en de reiziger beter te informeren. Een belangrijke opgave en zoektocht voor de komende jaren is naar onze rol als concessieverlener als het gaat over aanjagen van nieuwe technologieën, inwinning, toegankelijkheid, interoperabiliteit, kwaliteit, privacy, standaarden en (intellectueel) eigendom.

Toenemen van de verkeers- veiligheid in de regio



Onze ambitie is de reductie van het aantal ernstig verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Na een jarenlange daling zien we de afgelopen jaren zowel landelijk als in onze regio echter geen verdere afname van het aantal verkeersdoden. Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt zelfs al enkele jaren toe. Het is een grote uitdaging om deze trend te doorbreken en het aantal ernstige verkeersslachtoffers weer te doen afnemen. De discussie zal zich de komende jaren vooral richten op hoe we dit kunnen bereiken en welke aanvullende maatregelen we hiervoor gaan nemen.

Goederenvervoer/ logistiek



Logistiek kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ambities van de Vervoerregio Amsterdam die staan beschreven in de Beleidskader Mobiliteit. Daarom werkt de Vervoerregio in de eerste helft van 2018 een Agenda Logistiek uit voor de Metropoolregio Amsterdam. Dit doen wij samen met andere overheden in de MRA, het bedrijfsleven en kennisinstellingen. De Agenda en mogelijke acties die hieruit voortkomen voor de Vervoerregio Amsterdam zullen vervolgens worden geagendeerd in bestuurlijke gremia van de Vervoerregio. Maatregelen in de Agenda Logistiek zullen zich onder andere richten op het slimmer en efficiënter organiseren van logistieke ketens en stromen en op het stiller, veiliger en schoner vervoeren. Belangrijke thema's zijn onder andere de bouwlogistiek, de stedelijke distributie en de connectiviteit van de internationale hubs zoals Schiphol, Greenport Aalsmeer en de Havens.

Afspraken over het gebruik van verkeersstroomdata



Een belangrijk onderwerp voor de komende jaren vormt het maken van afspraken over het gebruik van data en het ontwikkelen van tools om data om te zetten naar relevante en bruikbare informatie voor de Vervoerregio en haar gemeenten en partners. Zaken als eigendom, beschikbaarheid, privacy, betrouwbaarheid en veiligheid spelen daarbij een belangrijke rol. Het is daarbij cruciaal om tot goede keuzes te komen, daarbij helpt een adaptieve manier van ontwikkelen.

4 FINANCIËEL KADER

In de Programmabegroting 2018 is de Financiële meerjarenraming 2018-2021 en het financieel meerjarenbeeld 2022-2027 volledig geactualiseerd. Hiermee heeft de Programmabegroting in feite al een voorschot genomen op de Kadernota 2019-2022 en blijft de meerjarenraming en het meerjarenbeeld nagenoeg intact. De enige ontwikkeling na het opstellen van de Programmabegroting 2018 is een nieuwe BDU-beschikking van het ministerie van I&M. Daarmee blijft de financiële bijstelling in deze kadernota beperkt tot het opnemen van de wijziging in de BDU als autonome ontwikkeling en het toevoegen van een nieuwe jaarschijf (2028) aan het financieel meerjarenbeeld.

De tabel op volgende bladzijde laat deze Meerjarenraming 2019-2022 en het Meerjarenbeeld 2023-2028 zien.

De structurele consequenties van de Jaarrekening 2017 op het financieel meerjarenbeeld wordt meegenomen in het volgende P&C-product van de cyclus 2019. De jaarrekeningcijfers 2017 en daarmee de gevolgen voor het BDU-spaarsaldo ultimo 2017 en de doorwerking van vertraagde/versnelde projecten naar toekomstige jaren zijn namelijk nog niet bekend

VERVOLG

De Programmabegroting 2018-2021 gaf aan dat onze financiële middelen niet toereikend zijn voor het realiseren van onze opgaves en ambities. Deze opgaves en ambities zijn in deze kadernota in beschrijvende zin toegelicht. Zoveel mogelijk van deze opgaves en ambities willen we realiseren. Daartoe brengen we met een strategische nota diverse oplossingsrichtingen voor de financierbaarheid in kaart, zoals de portefeuillehouder Financiën bij de behandeling van de programmabegroting in de regioraad van december 2017 heeft aangekondigd. Deze nota onderzoekt diverse mogelijkheden waaronder temporiseren van de programmering, het vergroten van de inkomsten, en het benutten van andere vormen van financiering. Deze strategische nota stellen we op in samenwerking met de deelnemende gemeenten en het resultaat willen we aan de orde stellen in de regioraad van juli 2018. De uitkomsten van dit debat krijgt zijn uitwerking in de Programmabegroting 2019-2022 om uiteindelijk de integrale afweging plaats te laten vinden in de Kadernota 2020-2023.

Korte uitleg op de weergegeven grootheden:

- **DE BATEN** bestaan hoofdzakelijk uit de jaarlijkse BDU-bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- **DE LASTEN** zijn voornamelijk de jaarlijkse te verstrekken financiële bijdragen voor de exploitatie van concessies, beheer & onderhoud rail-infrastructuur concessie Amsterdam en infrastructurele projecten van wegbeheerders.
- Met in achtname van een aantal uitgangspunten is in de lasten een (beperkte) **VRIJE RUIMTE** opgenomen om in te kunnen spelen op ontwikkelingen.
- **HET FINANCIËEL KADER** (Programmabegroting 2018) geeft het verschil weer tussen de baten en de lasten. Het verschil wordt verrekend met het BDU-spaarsaldo.
- **AUTONOME ONTWIKKELINGEN** staan voor (externe) ontwikkelingen waar de Vervoerregio geen invloed op en/of geen keuze in heeft. Zoals gezegd valt hier de wijziging in de BDU onder
- Met de **AMBITIES/NIEUWE ONTWIKKELINGEN** kunnen we de financiële consequenties van (nieuwe) ambities/ontwikkelingen zichtbaar maken. Zoals eerder gezegd wordt de (financiële) invulling doorgeschoven tot na de gemeenteraadsverkiezingen en voorgelegd aan de nieuwe regioeraad. In deze kadernota zijn derhalve geen (nieuwe) ambities/ontwikkelingen opgenomen.
- **HET FINANCIËEL KADER** (Kadernota 2019-2022) is het nieuwe financieel kader na verwerking van de autonome ontwikkelingen en de ambities. De beperkte autonome ontwikkeling en het doorschuiven van de ambities geeft een financieel kader dat niet veel afwijkt van het financieel kader uit de Programmabegroting 2018.
- Met het **SPAARSALDO BDU** wordt het financieel kader (verschil van baten en lasten) jaarlijks verrekend. Eind 2018 is een omvang van het BDU-spaarsaldo geprognosticeerd van € 119,5 miljoen. Na de laatste jaarschijf (2022) van de meerjarenraming wordt een BDU-spaarsaldo geprognosticeerd van € 73,5 miljoen.

Toelichting

- A.** Tot 2021 kan geput worden uit het spaarsaldo Mobiliteit, daarna dienen de lasten in lijn gebracht te worden met de toegekende baten.
- B.** Tot 2022 worden de positieve rekeningresultaten naar het negatieve spaarsaldo OV geleid, in 2022 komt het spaarsaldo OV op "0" en ontstaat er vrije ruimte.
- C.** De daling in 2022 e.v. t.o.v. voorgaande jaren is t.g.v. het alleen opnemen van projecten in de realisatiefase.
- D.** Door een lagere harde begroting (zie C.) neemt de vrije ruimte toe.
- E.** In 2025 is de begroting fors hoger door ramingen van project Keerlus Tram tunneldak A10 (€ 5,3 mln.) en Zuid-AsDok- OV terminal (€ 23,3 mln.)

Financieel kader 2019-2028 (bedrag x € mln.)											
Hoofdprogramma's	Begroting	Begroting	Meerjarenraming			Meerjarenbeeld					2028 nieuwe jaarschijf
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
BATEN											
BDU-bijdrage	392,7	394,4	387,7	384,5	384,0	384,0	384,0	384,0	384,0	384,0	384,0
Overige Baten	6,6	49,0	61,3	6,2	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
TOTAAL BATEN	399,3	443,4	449,0	390,7	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0
LASTEN											
Personeelslasten	11,1	11,0	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1
1.1 Mobiliteit	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
1.2 Openbaar Vervoer	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
1.3 Infrastructuur	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
1.4 Overhead	3,3	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Financiële bijdragen	468,2	508,3	414,5	380,4	374,7	374,7	374,7	374,7	374,7	374,7	374,7
1.1a Mobiliteit (hard)	6,0	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
1.1b Mobiliteit (taakstelling)	-	-	-	-1,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
1.2a Openbaar Vervoer (hard)	271,7	274,8	245,0	259,1	253,3	245,2	267,3	250,0	226,2	230,4	230,4
1.2b Openbaar Vervoer (vrije ruimte)	-	-	-	-	49,0	57,1	35,0	52,3	76,1	71,9	71,9
1.3a Infrastructuur (hard)	180,6	217,9	157,0	113,8	14,7	7,1	4,8	29,9	1,3	1,3	1,3
1.3b Infrastructuur (vrije ruimte)	10,0	10,0	7,0	3,0	54,3	61,9	64,2	39,1	67,7	67,7	67,7
Overige Lasten	3,7	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
1.4a Overhead	3,6	3,2	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
1.4b Overhead (vrije ruimte)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
TOTAAL LASTEN	483,0	522,5	428,7	394,8	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0
1. FINANCIËEL KADER Programmabegroting 2018	-83,7	-79,1	20,3	-4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2. Autonome ontwikkelingen	-	1,8	8,5	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
2.1 BDU-beschikking 2018	-	1,8	8,5	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
3. Ambities/ nwe. ontwikkelingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. FINANCIËEL KADER Kadernota 2019-2022	-83,7	-77,3	28,8	-1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
5. SPAARSALDO BDU	119,5	42,3	71,1	70,0	73,5	77,0	80,5	84,0	87,5	91,0	94,5

Liquiditeitspositie

In het kader van het financieel perspectief is het vanuit de treasury-functie relevant de ontwikkeling van de liquiditeitspositie te volgen. Met het verwachte liquiditeitssaldo eind 2018 als vertrekpunt vinden hierin wijzigingen plaats door:

1. Kasstroom uit exploitatie-activiteiten;
2. Kasstroom uit financieringsactiviteiten.

De kasstroom uit exploitatieactiviteiten zijn de baten en lasten die met de reguliere taakuitoefening van de Vervoerregio zijn gemoeid. Dit is gelijk aan het verschil tussen de baten en lasten (= het financieel kader uit de meerjarenraming)

De kasstroom uit financieringsactiviteiten zijn de geldstromen uit uitgezette middelen bij banken en verstrekte leningen aan concessiehouders.

Onderstaande tabel laat deze ontwikkeling van het liquiditeitsaldo zien. In overeenstemming met de financiële uitgangspunten blijft het liquiditeitsaldo in alle jaren positief.

Financieel kader 2019-2028 (bedrag x € mln.)											
	Begroting 2018	Begroting 2019	Meerjarenraming			Meerjarenbeeld					2028 nieuwe jaarschijf
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
LIQUIDITEITSSALDO	68,1	16,0	10,9	17,2	28,0	38,8	49,6	60,4	71,2	82,0	92,8
1. Kasstroom uit exploitatie activiteiten	-83,7	-77,3	28,8	-1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
2. Kasstroom uit financieringsactiviteiten	25,2	25,2	-33,9	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
TOTALE KASSTROOM	-58,5	-52,1	-5,0	6,3	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8
FINANCIELE VASTE ACTIVA	78,9	53,7	87,6	80,3	73,0	65,7	58,4	51,1	43,8	36,5	29,2
ASR uitzettingen	13,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lening EBS	7,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lening AML	57,9	53,7	87,6	80,3	73,0	65,7	58,4	51,1	43,8	36,5	29,2