

## **Nummer 2018/36**

<b>datum raadsvergadering</b>	:	14 juni 2018
<b>onderwerp</b>	:	Jaarstukken vervoerregio 2018
<b>portefeuillehouder</b>	:	R.C.M. Korrel
<b>datum raadsvoorstel</b>	:	8 mei 2018

### **Samenvatting**

De gemeenteraad neemt kennis van de jaarrekening 2017 en de kadernota 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam en dient geen zienswijze.

### **Wat is de juridische grondslag?**

Op grond van art. 53 en 58 van de gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam zendt t het dagelijks bestuur (DB) van de Vervoerregio de jaarstukken en de begroting voor zienswijze aan de raden van de deelnemende gemeenten. De raden van de deelnemende gemeenten kunnen binnen twee maanden na toezending hun zienswijze op de jaarrekening kenbaar maken en vóór 1 augustus hun zienswijze op de begroting. Op grond van de nota verbonden partijen en het bijbehorende indelingsbesluit worden de financiële stukken van de Vervoerregio aan de raad aangeboden voor een zienswijze.

### **Wat is de voorgeschiedenis?**

De Vervoerregio ging als nieuwe organisatie officieel van start op 1 januari 2017 en concentreert zich vanaf dat moment op verkeer- en vervoertaken. Met de bijgevoegde jaarstukken geeft de Vervoerregio inzicht in de belangrijkste activiteiten in dit eerste jaar, waarin diverse verbeteringen in het mobiliteitsnetwerk gerealiseerd werden en toekomstige verbeteringen zijn onderzocht. De nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden ging in december van start: een belangrijke stap in de transitie van OV-concessie naar mobiliteitsconcessie. De samenwerking op andere beleidsterreinen werd ook verder versterkt: de Vervoerregio tekende samen met 33 gemeenten en 2 provincies het convenant Metropoolregio Amsterdam. De Regioraad sloot op 12 december het eerste jaar van de Vervoerregio af met de vaststelling van een nieuw Beleidskader Mobiliteit dat richting geeft aan toekomstige activiteiten van de Vervoerregio. De bijgevoegde kadernota 2019-2022 is daar een eerste uitwerking van.

### **Waarom dit raadsvoorstel?**

In december 2017 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de indeling van de verbonden partijen waarbij voor elke verbonden partij een sturingsregime is vastgesteld. De GR Vervoerregio is ingedeeld in de categorie "gemiddeld risico". Dit betekent dat de financiële stukken voor een zienswijze aan de gemeenteraad worden aangeboden. Met dit voorstel wordt hier uitvoering aan gegeven.

### **Wat gaan we doen?**

De jaarrekening 2017 en de kadernota 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam voor kennisgeving aan nemen. Door onze eigen uitgaven en programma's af te stemmen op de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit kunnen we in beginsel het meest handig gebruik maken van de geldstromen die de komende jaren beschikbaar komen. Omdat de gemeenteraad de financiële kaders voor de gemeente bepaalt, is het van essentieel belang dat zij hier kennis van neemt, om mee te kunnen nemen bij haar besluitvorming.

## **Jaarrekening 2017**

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio stemde op 5 april jl. in met het aanbieden van de concept jaarstukken 2017 aan de gemeenten. In deze jaarstukken wordt een beleidsgerichte en financiële verantwoording van de programma's gegeven. Deze verantwoording is onder voorbehoud van het oordeel van de accountant naar aanleiding van de accountantscontrole. De jaarstukken, inclusief accountantsrapport en -verklaring, worden ter behandeling aangeboden aan de Regioraad op 10 juli 2018.

## **Kadernota 2019-2022**

Gelet op de start van een nieuwe bestuursperiode beoogt deze informatieve maar beleidsarme kadernota vooral het nieuwe bestuur te informeren over de aanwezige ambities en de opgaven van de Vervoerregio. De Kadernota vormt het uitgangspunt voor de Programmabegroting 2019 (en Meerjarenraming 2020-2022).

Bij de toezichthouder is een verzoek ingediend om dit jaar de ontwerpbegroting en programmabegroting tot één document samen te voegen. De Programmabegroting 2019 wordt dan in juli 2018 aangeboden aan gemeenten, en ter vaststelling geagendeerd in de Regioraad van 6 oktober 2018. Het beleidskader en de kadernota beschrijven de thema's die de komende jaren gaan spelen en beslag gaan leggen op de financiële ruimte en/of vragen om afwegingen omtrent de rol van en de financiering vanuit de Vervoerregio. Het is aan het nieuwe bestuur om met de gemeenten de koers voor de komende jaren verder uit te zetten, het beleidskader te implementeren en met effectieve oplossingen in te spelen op de mobiliteitsopgaven van onze regio.

De Programmabegroting 2018-2021 gaf aan dat de financiële middelen van de Vervoerregio niet toereikend zijn voor het realiseren van de opgaves en ambities. Deze opgaves en ambities zijn in deze kadernota in beschrijvende zin toegelicht. Zoveel mogelijk van deze opgaves en ambities wil de Vervoerregio realiseren. Daartoe wordt 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 wordt opgesteld in samenwerking met de deelnemende gemeenten en het resultaat wordt aan de orde gesteld 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.

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 kader stellende beleidskeuzes voorgelegd.

**Wat is het maatschappelijke effect?**

Niet van toepassing

**Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?**

Er is geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze.

**Wat hebben we hiervoor nodig?**

De taken van de Vervoerregio worden volledig bekostigd uit BDU-gelden, waardoor financiële bijdragen van deelnemende gemeenten niet meer aan de orde zijn.

**Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?**

College, gemeenteraad, Vervoerregio en de deelnemers aan de Vervoerregio.

**Wat is het vervolg?**

Het bestuur van de Vervoerregio informeren over het college-en raadsbesluit. De officiële besluitvorming over deze stukken vindt plaats in de regioraad.

**Hoe monitoren en evalueren we?**

Deze stukken zijn vooral van belang voor de gemeenteraad en onze vertegenwoordiger in de regioraad. Onze vertegenwoordiger is via de regioraad nauw betrokken bij de Vervoerregio.

Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel,

de secretaris,

de burgemeester,

L.J. Heijlman

J. Langenacker

