

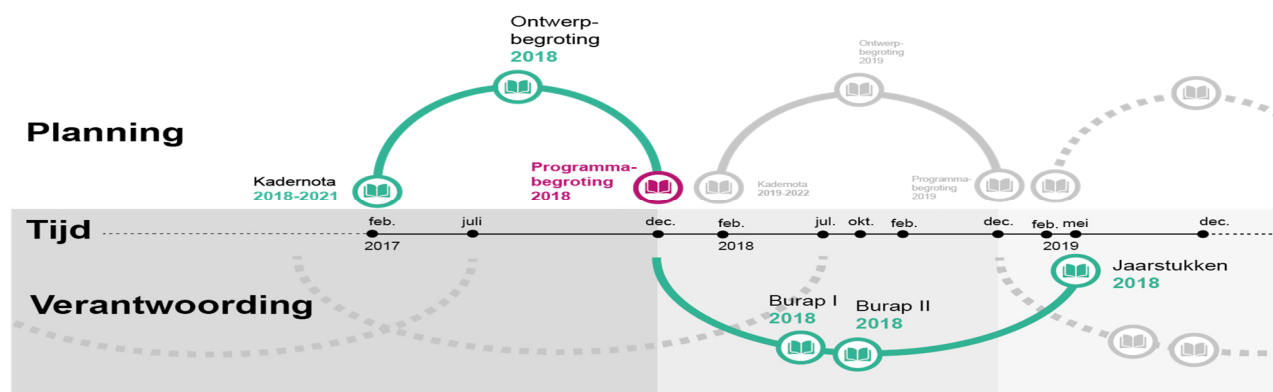
Vergaderdatum	Regioraad (12-12-2017)
Agendapunt	7
Onderwerp	Programmabegroting 2018
Portefeuillehouder	Financiën

Van de Regioraad wordt gevraagd:

- 1 Vast te stellen de Programmabegroting 2018 waarmee het DB wordt gemachtigd tot het doen van uitgaven tot aan het aangegeven lastenniveau 2018.
- 2 Kennis te nemen van de mogelijkheid de begroting 2018 bij te stellen in de 1e en 2e bestuursrapportage 2018
- 3 Kennisnemen van de geactualiseerde meerjarenraming 2018-2021 en het meerjarenbeeld 2022-2027

Samenvatting

De Programmabegroting 2018 is het derde product van de P&C-cyclus over het begrotingsjaar 2018 en is het sluitstuk van de planningskant van de cyclus. Het eerste planningsproduct was de Kadernota 2018-2021 (regioraad van mei 2017) waarin de financiële kaders voor 2018-2021 zijn bepaald. In het tweede planningsproduct, de Ontwerpbegroting 2018-2021 (regioraad van juli 2017), kwam een eerste inhoudelijke uitwerking voor 2018 aan bod. De voorliggende Programmabegroting 2018 geeft een uitwerking van de geplande activiteiten en projecten en de daarvoor in te zetten middelen. Ook wordt in de Programmabegroting de meerjarenraming geactualiseerd en een 10-jarenbeeld gepresenteerd. De verantwoordingskant van de P&C-cyclus komt tot uitdrukking in de twee Bestuursrapportages (juli en oktober 2018) en de jaarstukken 2018 (mei 2019). Hierin wordt de Regioraad tussentijds resp. achteraf over de voortgang van de geplande programma's en projecten en de daarvoor ingezette middelen. Onderstaande illustratie visualiseert de plek die de Programmabegroting 2018 in de P&C-cyclus inneemt.



In plaats van een lijvig boekwerk is er dit jaar voor gekozen om de informatie in de begroting zoveel mogelijk beeldend en kernachtig in de vorm van infographics weer te geven. We denken hiermee de toegankelijkheid en leesbaarheid van de P&C-producten een nieuwe impuls te hebben gegeven.

Bestuurlijke speerpunten voor 2018 zijn de start van de concessie Amstelland Meerlanden, de implementatie van het nieuwe OV-Lijnennet door de start van de NoordZuid-lijn, de opening van metropolitane snelfietsroutes in de Zaanstreek en de start van de werkzaamheden voor de ombouw van de Amstelveenlijn.

De ramingen van de baten en lasten in de Ontwerpbegroting 2018 zijn geactualiseerd. Dit zorgt voor een (gesaldeerde) bijstelling van € 11,5 mln. Deze bijstelling zorgt voor een nieuwe omvang van baten en lasten 2018.

(bedragen x € 1 mln)

Hoofdprogramma's	Jaarrekening 2016	Begroting 2017 (burap)	Ontwerp- begroting 2018	Bijstelling 2018	Programma- begroting 2018
Totale lasten hoofdprogramma's	414,9	474,9	515,6	-32,7	482,9
Totale baten hoofdprogramma's	410,7	454,4	420,5	-21,2	399,3
Saldo (te verrekenen met spaarsaldo BDU)	-4,5	-20,4	-95,2	11,5	-83,7

De programmabegroting omvat een toelichting op de afzonderlijke bijstellingen t.o.v. de ontwerp-begroting. Zoals gebruikelijk wordt het jaarsaldo verrekend met het spaarsaldo BDU. Daarmee komt het BDU-saldo eind 2018 uit op een omvang van € 119 mln.

Ook geeft de programmabegroting een doorkijk naar de toekomst, de periode 2018-2027. Niet alleen in financiële (behoudende) zin maar ook middels een weergave van onze ambities en opgaves. In de aanpak van bereikbaarheid hebben we een stevige gezamenlijke opgave om deze problematiek bij het Rijk aan te kaarten om met goede plannen de vereiste middelen beschikbaar te krijgen. Evenwel staat buiten kijf dat onze ambities en eventuele nieuwe ambities op de lange termijn, niet binnen de beschikbare middelen (kunnen) worden gerealiseerd, tenzij ze worden getemporiseerd, doorgeschoven naar latere jaren of anderszins gefinancierd.

Meegezonden stukken

- 1 Programmabegroting 2018-2021
-

Inleiding

Voorgeschiedenis

Gebaseerd op de Kadernota 2018 heeft de Regioraad op 11 juli 2017 de Ontwerpbegroting 2018-2021 vastgesteld. Deze begroting gaf een eerste inhoudelijke invulling van onze activiteiten en programmering voor 2018 en een doorkijk naar de periode 2019 t/m 2021. De voorliggende programmabegroting werkt de eerste jaarschijf van de programmabegroting (2018) beleidsmatig en financieel uit en actualiseert het financieel kader.

Wat is er aan de hand?

-

Essentie

Wat willen we bereiken?

Een juiste, tijdige en integrale informatievoorziening aan het bestuur waarbij haar kaderstellende en controlerende rol kan worden ingevuld.

Argumentatie

Voor een goede sturing en verantwoording is een juiste, tijdige en integrale informatievoorziening een vereiste.

Hoe gaan we dit doen?

Periodieke informatievoorziening via de P&C-producten

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

Met het aanbieden van de programmabegroting (voorheen het Uitvoeringsprogramma) aan de Regioraad voldoet het Dagelijks bestuur aan de financiële verordening van de Vervoerregio. In artikel 4 van deze verordening is opgenomen dat het Dagelijks Bestuur voorafgaand aan het begrotingsjaar een uitwerking van de (ontwerp)begroting opstelt. De programmabegroting is daarmee het uitgangspunt voor tussentijdse monitoring en verantwoording in de twee bestuursrapportages (juli en oktober 2018) respectievelijk jaarstukken (mei 2019).

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

Voor het financieel deel van de programmabegroting zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De financiële meerjarenreeks heeft een planninghorizon van 10 jaar (2018-2027).
- Deze meerjarenreeks valt uiteen in de (verplichte) meerjarenraming van vier jaar (2018-2021) en het financieel meerjarenbeeld (2022-2027)

- Het financieel meerjarenbeeld geeft een evenwichtig, realistisch beeld, dat wil zeggen geen badkuip (vermeende tekorten door het opnemen van alle ambities) en geen boterberg (vermeende overschotten door het opnemen van uitsluitend contractuele verplichtingen).
- De Vervoerregio stuurt in beginsel op een structureel positief liquiditeitssaldo.
- Er kunnen omstandigheden voordoen dat de Vervoerregio wil gaan lenen o.a. indien de realisatie van een belangrijk project dreigt te stagneren of de realisatie van ambities meer financiële middelen vergen dan beschikbaar zijn.
- De komende maanden gaan we verkennen in hoeverre en onder welke voorwaarden tijdelijk lenen kan bijdragen aan de financierbaarheid van onze ambities. Onderdeel van deze verkenning is een open debat met de deelnemende gemeenten en het Rijk aan de hand van een strategische nota. Deze nota zullen we voorleggen aan de nieuwe regioraad.
- Vertrekpunt is het verwacht BDU- spaarsaldo en liquiditeitssaldo eind 2017 dat voortvloeit uit de ramingen van de bestuursrapportage 2017.
- De (lange termijn) ambities van de Vervoerregio worden zichtbaar gemaakt. Een grafische weergave van de infrastructurele projecten laat zien dat alle ambities niet met de huidige beschikbare middelen (spaarsaldo BDU Infrastructuur) kunnen worden gerealiseerd. Aanvullende rijksmiddelen zijn nodig en/of in de toekomst moeten keuzen worden gemaakt.

Uitwerking van bovenstaande uitgangspunten levert de volgende uitkomst op:

- De geplande overbesteding (lasten groter dan baten) op de korte termijn (jaarschijf 2018, 2019 en 2021) worden opgevangen door verrekening met het spaarsaldo BDU;
- Op de lange termijn (vanaf 2022) is er structureel sprake van een evenwichtig beeld door binnen de programma's stelposten op te nemen ter hoogte van het verschil baten en lasten. Deze stelposten representeren de beschikbare ruimte voor toekomstige ambities/opgaves/projecten. Voor de periode 2022-2027 hebben deze een omvang van:
 - Openbaar Vervoer: € 340 mln
 - Infrastructuur: € 355 mln (m.n. voor projecten in de Planuitwerking en de Planstudie fase)
 - Mobiliteit en Overhead: - (lasten zijn gelijkgesteld aan baten)
- Het (integraal) spaarsaldo BDU is structureel positief (met een laagste omvang van € 40,5 mln. in 2019) Op individueel programmaniveau is soms het spaarsaldo (tijdelijk) negatief;

Specifieke financiële gevolgen voor de programma's

Mobiliteit en Overhead:

- De lasten zijn gelijkgesteld aan de baten;

Openbaar Vervoer

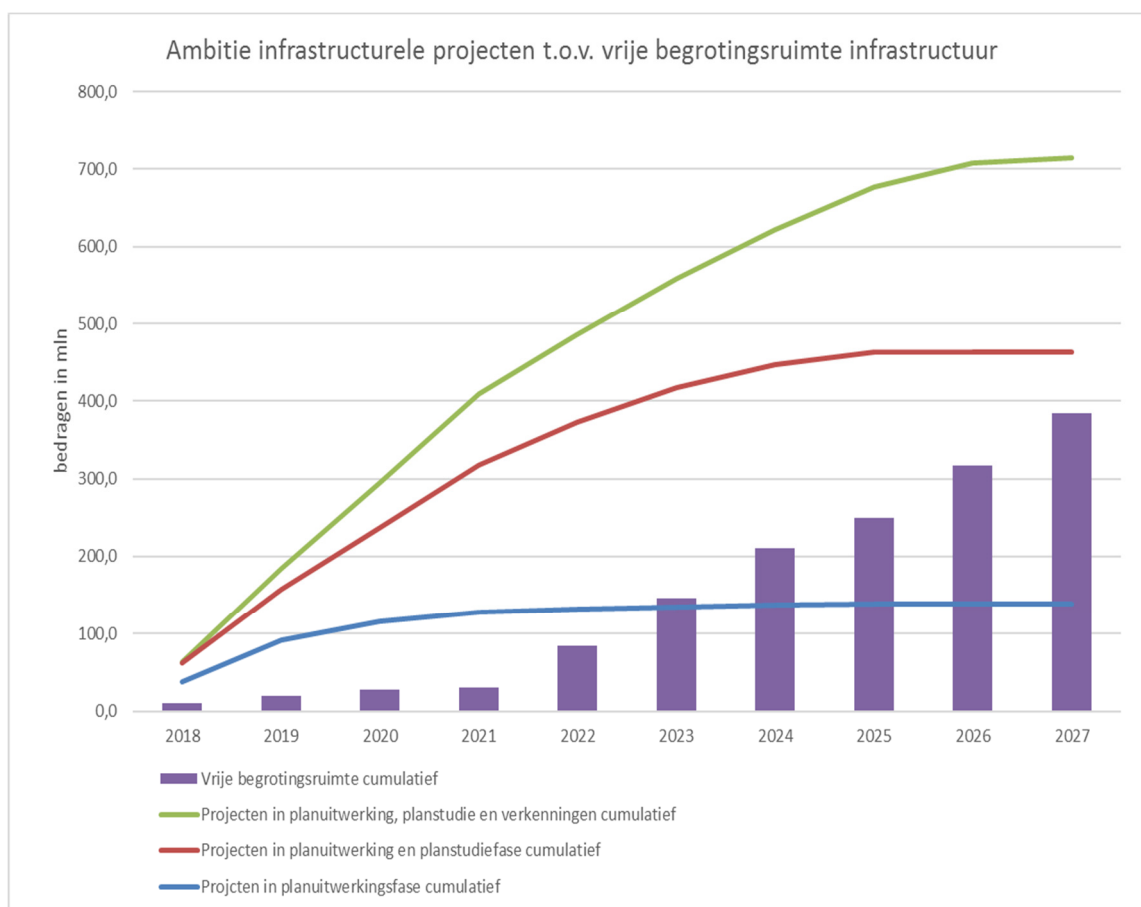
- De begrote lasten van Openbaar Vervoer zijn gebaseerd op 'harde' cijfers/contractuele verplichtingen
- De investering in de 15G trams o.b.v. directe financiering is vanaf 2018 omgezet in een financiering van kapitaallasten.
- De verstrekking van bussenlening (€ 100 mln) aan AML past binnen onze eigen liquiditeit.
- Diverse ambities en opgaves (extra activa GVB, transitie zero-emissie, groeiende mobiliteit, kosten beheer en onderhoud en vervanging railinfrastructuur, etc.) moeten uit de vrije ruimte worden bekostigd. Conform een onderzoek van het ministerie van I&M, MRDH en de Vervoerregio worden stijgende beheer- en onderhoudskosten verwacht die een steeds groter deel v/d vrije ruimte inneemt.

Infrastructuur:

- De begrote lasten zijn de 'harde' lasten, dat wil zeggen: de financiële gevolgen van de projecten in de realisatiefase, de projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn en een (beperkt) studiebudget;
- In de periode 2018-2021 is – begrenst door de randvoorwaarde van positieve liquiditeit - een stelpost van € 30 mln. opgenomen voor projecten uit de overige fases (aflopend naar mate van voortgang zijn deze fases Planuitwerking-Planstudie-Verkenningen). Voor de periode 2022-2027 heeft deze stelpost een omvang van € 355 mln;
- De financiële inschatting (= huidige prognose van kasritmes) van de projecten uit deze overige fases telt op tot € 715 mln. en geeft daarmee een indicatie van onze ambities. Stelregel blijft dat we binnen de beschikbare middelen blijven. Ambities kunnen niet worden uitgevoerd als dekking niet aanwezig is. Dit wil zeggen dat, in de huidige situatie, een deel van de ambities moet worden geherprioriteerd, gefaseerd of uitgesteld.

In het proces van de P&C-cyclus 2019 moet - aan de hand van het nieuwe beleidskader - de politieke discussie gevoerd worden waaraan de Vervoerregio zijn beschikbare middelen besteedt en de daar boven uitstijgende ambities kan bekostigen;

- De ambitie van de projecten in de overige fases t.o.v. de vrije ruimte van infrastructuur wordt met onderstaande grafiek gevisualiseerd:



Bovenstaande uitwerkingen leiden tot de volgende meerjarenraming en meerjarenbeeld (bedragen in mln). De beschikbare vrije ruimte is onder de financiële bijdragen zichtbaar gemaakt.

MEERJARENRAMING 2018-2021						
x € 1.000.000	2017		meerjarenraming 2018-2021			
	Totaal (primo)	Totaal (ultimo)	2018	2019	2020	2021
EXPLOITATIEOVERZICHT						
Baten						
BDU-bijdrage	424,8		392,7	394,4	387,7	384,5
1 Mobiliteit	4,8		4,9	4,9	4,9	5,0
2 Openbaar Vervoer	298,1		300,2	300,1	299,6	299,6
3 Infrastructuur	115,8		80,8	82,9	76,7	73,4
4 Overhead	6,0		6,9	6,4	6,5	6,5
Overige baten	29,7		6,6	49,0	61,3	6,2
1 Mobiliteit	0,3		0,3	0,3	0,3	0,3
2 Openbaar Vervoer	5,9		6,0	6,0	6,0	5,0
3 Infrastructuur	23,4		0,2	42,7	55,0	0,9
4 Overhead	0,1		0,1	-	-	-
Totaal Baten	454,4		399,3	443,4	449,0	390,7
Lasten						
Personeelslasten	11		11,1	11,0	11,1	11,1
1 Mobiliteit	1,8		1,9	1,9	1,9	1,9
2 Openbaar Vervoer	2,0		2,3	2,3	2,3	2,3
3 Infrastructuur	3,8		3,6	3,6	3,6	3,6
4 Overhead	3,2		3,3	3,2	3,3	3,4
Financiële bijdragen	464,0		471,9	511,5	417,7	383,6
1 Mobiliteit	5,9		6,0	5,5	5,5	4,5
1a Mobiliteit (hard)			6,0	5,5	5,5	5,5
1b Mobiliteit (taakstelling)			-	-	-	-1,0
2 Openbaar Vervoer	313,7		271,7	274,8	245,0	259,1
2a Openbaar Vervoer (hard)			271,7	274,8	245,0	259,1
2b Openbaar Vervoer (vrije ruimte)			-	-	-	-
3 Infrastructuur	140,6		190,6	227,9	164,0	116,8
3a Infrastructuur (hard)			180,6	217,9	157,0	113,8
3b Infrastructuur (vrije ruimte)			10,0	10,0	7,0	3,0
4 Overhead	3,7		3,7	3,2	3,2	3,2
Totaal Lasten	474,9		483,0	522,5	428,7	394,8
Saldo Baten en Lasten	-20,4		-83,7	-79,1	20,3	-4,0
Spaarsaldo BDU	203,2		119,5	40,5	60,8	56,7
KASSTROOMOVERZICHT						
Kasstroom uit exploitatie activiteiten	-20,4		-83,7	-79,1	20,3	-4,0
Kasstroom uit investerings activiteiten	-		-	-	-	-
Kasstroom uit financierings activiteiten	27,1		25,2	25,2	-33,9	7,3
Totale Kasstroom	6,6		-58,5	-53,9	-13,5	3,3
Saldo Liquide middelen (ultimo)	119,9	126,5	68,1	14,2	0,6	3,9

MEERJARENBEELD 2022-2027 (incl. Kasstroomoverzicht)

x € 1.000.000	meerjarenbeeld 2022-2027					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027

EXPLOITATIEOVERZICHT
Baten

BDU-bijdrage		384,0	384,0	384,0	384,0	384,0	384,0
1 Mobiliteit		5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
2 Openbaar Vervoer		299,6	299,6	299,6	299,6	299,6	299,6
3 Infrastructuur		72,5	72,5	72,5	72,5	72,5	72,5
4 Overhead		6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Overige baten		5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
1 Mobiliteit		-	-	-	-	-	-
2 Openbaar Vervoer		5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
3 Infrastructuur		-	-	-	-	-	-
4 Overhead		-	-	-	-	-	-
Totaal Baten		389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0

Lasten

Personeelslasten		11,1	11,1	11,1	11,1	11,1	11,1
1 Mobiliteit		1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
2 Openbaar Vervoer		2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
3 Infrastructuur		3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
4 Overhead		3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Financiële bijdragen		377,9	377,9	377,9	377,9	377,9	377,9
1 Mobiliteit		3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
1a Mobiliteit (hard)		5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
1b Mobiliteit (taakstelling)		-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
2 Openbaar Vervoer		302,3	302,3	302,3	302,3	302,3	302,3
2a Openbaar Vervoer (hard)		253,3	245,2	267,3	250,0	226,2	230,4
2b Openbaar Vervoer (vrije ruimte)		49,0	57,1	35,0	52,3	76,1	71,9
3 Infrastructuur		68,9	68,9	68,9	68,9	68,9	68,9
3a Infrastructuur (hard)		14,7	7,1	4,8	29,9	1,3	1,3
3b Infrastructuur (vrije ruimte)		54,3	61,9	64,2	39,1	67,7	67,7
4 Overhead		3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2
Totaal Lasten		389,0	389,0	389,0	389,0	389,0	389,0
Saldo Baten en Lasten		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Spaarsaldo BDU	56,7	56,7	56,7	56,7	56,7	56,7
-----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KASSTROOMOVERZICHT

Kasstroom uit exploitatie activiteiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kasstroom uit investerings activiteiten	-	-	-	-	-	-
Kasstroom uit financierings activiteiten	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Totale Kasstroom	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

Juridische gevolgen

De Programmabegroting 2018 is opgesteld conform geldende wet- en regelgeving, Besluit Begroten en Verantwoorden en vormt de grondslag voor de uitvoering van de geplande activiteiten en projecten en de daarvoor in te zetten middelen in 2018.

Maatschappelijke gevolgen

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

-

Hoe gaan we communiceren?

De regioraad heeft de Programmabegroting 2018 van de Vervoerregio Amsterdam vastgesteld. De begroting is opgemaakt in een nieuwe beeldende stijl, om duidelijk te maken wat de Vervoerregio in het komend jaar gaat doen en met welk budget.

In 2018 gaat er veel veranderen. Op 22 juli 2018 gaat de Noord/Zuidlijn van start en dan wijzigt ook het bovengrondse bus- en tramlijnennet in de rest van de regio. Dit wordt een van de grootste vernieuwingen van het openbaar vervoer in dit gebied sinds 125 jaar.

In het verlengde van de opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit richt de Vervoerregio zich met de programmabegroting 2018 op een aantal bestuurlijke speerpunten waaronder de start concessie Amstelland Meerlanden, de implementatie van het nieuwe OV-Lijnennet, de opening van metropolitane snelfietsroutes in de Zaanstreek en de start van de werkzaamheden voor de ombouw Amstelveenlijn.

De regio wil ook in 2018 de samenwerking verder verstevigen. Met meer commitment, meer structuur in de samenwerking om de transparantie te vergroten en een duidelijke plek voor de betrokkenheid vanuit raden van zowel de grotere als de kleinere gemeenten.

Besluitvormingsproces

De rekeningcommissie heeft kennisgenomen van de programmabegroting 2018 en in een schriftelijke ronde behandeld. Naar aanleiding van het negatieve saldo baten en lasten in 2018 en 2019 is de vraag gesteld in hoeverre er in 2018 dusdanige tegenvallers kunnen ontstaan waardoor er in 2018 geen BDU-saldo meer is. Hierop hebben we geantwoord dat dit niet zal voorkomen. Onze verordeningen, contracten en beschikkingen zijn zodanig dat Vervoerregio voldoende faciliteiten tot beschikking heeft om te sturen op haar uitgaven.

Besluit

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam

Gelezen het voorstel A-4 van het Dagelijks Bestuur van 16 november 2017;

Gelet op het besluit van de Rekeningcommissie van 14 november 2017:

Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Gemeenschappelijke regeling voor de Vervoerregio Amsterdam;

besluit:

- 1 de Programmabegroting 2018 vast te stellen waarmee het DB wordt gemachtigd tot het doen van uitgaven tot aan het aangegeven lastenniveau 2018.
- 2 Kennis te nemen van de mogelijkheid de begroting 2018 bij te stellen in de 1e en 2e bestuursrapportage 2018
- 3 Kennisnemen van de geactualiseerde meerjarenraming 2018-2021 en het meerjarenbeeld 2022-2027

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 12 december 2017.

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

plaatsvervangend,
mr. D. Bijl