



**Gemeente
Amsterdam**

Versie concept
18 maart 2016

Stedelijk Parkeerfonds

Kaders en afwegingen

Inhoud

Inleiding	3
Uitgangspunten	4
Vorbereidingsfase	6
Heden	6
Twee fondsen in overgangsfase	6
Tijdelijk Parkeerfonds.....	7
Stedelijk Parkeerfonds	8
Tafel 1: MIP Fysiek	8
Tafel 2: Programmaraad V&OR	9
Tafel 3: Fondsbeheerder en voorzitter Eigenarentafel	9
Tafel 4: Bestuur	10
Toekomst.....	12
Het meerjarenvoorstel	12
Het prioriteringskader	13
Eisen aan de ingediende aanvragen.....	13
Bijlage I: Verklarende woordenlijst	15
Bijlage II: Methodiek prioritering MIP (Stadsregie)	16
Bijlage II: Methodiek prioritering Meerjaren Werk en Investeringsprogramma (concept)	22
Bijlage III: Nieuwe spelregels	23

Inleiding

Terwijl gebouwd wordt aan samenvoeging en nieuwe systematiek/spelregels moet er ook al een sluitend meerjarenvoorstel bij de VJN worden gepresenteerd. Dit document geeft inzicht in de wijze waarop het meerjarenvoorstel 2016-2020 tot stand is gekomen en de afwegingen die daarin zijn gemaakt. Ook geeft het inzicht in hoe meerjarenvoorstellen in de toekomst tot stand zullen komen en welke ontwikkelingen er nodig zijn om dit voor elkaar te krijgen.

Dit document is tot stand komen na samenwerking met DMC, de stadsdelen, rve Financiën, Stadsregie en het strategieteam van het cluster Ruimte&Economie.

Uitgangspunten

Het college kiest ervoor de zeven stadsdeelparkeerfondsen en het Centraal Mobiliteitsfonds samen te voegen tot één nieuw stedelijk fonds voor verbetering van de openbare ruimte en het verkeer- en vervoerssysteem (kortweg een stedelijk parkeerfonds). Eén stedelijk arkeergeldenfonds stelt namelijk de stad in staat investeringen op het terrein van mobiliteit beter af te wegen en daar in te zetten waar het het meest oplevert of de nood het hoogst wordt geacht. Het stadsbestuur zal in overleg met de bestuurscommissies bepalen waar het geld wordt ingezet. Niet langer is de plaats van inning daarbij bepalend, maar inhoud en effect worden leidend. Het college heeft bepaald dat de Uitvoeringsagenda Mobiliteit een belangrijk kompas is bij het bepalen van de inzet van de middelen. De ambitie van het college leidt tot volgende opdrachten:

- De verschillende fondsen per 1 januari 2016 samen te voegen tot een Stedelijk Parkeergeldenfonds;
- De middelen van het Stedelijk Parkeergeldenfonds worden ingezet daar waar nut&noodzaak het grootste zijn. De bestedingsvoorstellen daartoe worden in samenwerking met de stadsdelen opgesteld;
- Dit fonds valt onder een stedelijk regime dat wordt vastgelegd in een verordening.

Samenvoegen fondsen is nodig voor een 'mobiele' stad

Het college kiest voor één stedelijk parkeergeldenfonds want we staan voor een ambitieuze maar ook noodzakelijke krachtproef. De stad groeit en bloeit. Er komen jaar op jaar vele inwoners, bezoekers en forenzen bij. Deze groei geeft een steeds grotere druk op infrastructuur, openbare ruimte en het leefmilieu. De doorstroming, de toegankelijkheid, de (verkeers)veiligheid, de leefkwaliteit en daarmee de economische groei moeten geacommodeerd blijven. De opgave is om ook op langere termijn een groeiende en bloeiende stad te blijven.

Dat kan niet zonder (grote) investeringen door de gemeente. Investeringen in een betere inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte, in een goede doorstroming voor alle verkeersdeelnemers, in veilige straten en pleinen, in parkeergarages zodat plekken op straat kunnen worden opgeheven, in stallingsmogelijkheden voor fietsen en in alternatieven buiten de drukste delen van de (binnen)stad. Maar ook investeringen in de leefbaarheid van buurten, in parken, in schone lucht en in duurzame mobiliteit. Met het bundelen van de fondsen kunnen de investeringen gericht worden ingezet op de plekken waar die het meest effectief zijn.

Daarnaast is per 1 januari 2015 de bestuurlijke herziening ingegaan waardoor de bestuurlijke verantwoordelijkheden ten aanzien van de inkomsten en uitgaven uit de stadsdeelparkeerfondsen zijn verschoven naar het college van B&W. De centralisering van de parkeerfondsen is daarmee ook een antwoord op de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling.

Inzet middelen stedelijk parkeerfonds

Het college heeft bepaald dat er op een andere manier geprioriteerd gaat worden binnen het fonds. De plek van inning is niet langer een factor van belang, maar investeringen op het terrein van mobiliteit worden tegen elkaar afgewogen op basis van nut of noodzaak. De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) is een belangrijk kompas¹. De nieuwe spelregels passen

¹ Zie collegebrief van 17 juni 2015 met als onderwerp *Definitieve reactie op de Rapportage Onderzoek Stand van de parkeerfondsen en Centraal Mobiliteitsfonds*, pagina 5.

vanzelfsprekend binnen de bestaande bevoegdhedenverdeling van raad, college en bestuurscommissies.

Het college constateerde op grond van de rapportage onderzoek Stand van de parkeerfondsen en centraal parkeerfonds van 30 januari 2015 dat er in de loop van de jaren een verschuiving is waar te nemen waarbij reguliere taken (zoals bijvoorbeeld regulier onderhoud) zijn verschoven naar de parkeerfondsen, terwijl de fondsen in eerste instantie bedoeld waren voor verbeteringen binnen het mobiliteitssysteem. Het college kiest ervoor om terug te gaan naar dit principe waarbij reguliere activiteiten niet langer onderdeel zijn van het stedelijke parkeerfonds. De middelen uit het stedelijk parkeerfonds worden dan primair benut voor de doelstellingen op het gebied van mobiliteitsbeleid en openbare ruimte. Met de oprichting van het stedelijk parkeerfonds wil het college ook de binnengemeentelijke financiële huishouding vereenvoudigen. Dit betekent dat in het eindbeeld het fonds wordt ontvlochten met afdrachten aan algemene middelen die om verschillende oorzaken zijn ontstaan, zoals taakstellingen en BTW compensatie. Door dit te ontvlochten ontstaat meer inzicht in de daadwerkelijke ruimte binnen het fonds. In de nieuwe spelregels wordt rekening gehouden met de wensen van het college.

Vastlegging afspraken

De nieuwe spelregels legt het college in een verordening en een uitvoeringsbesluit vast die de huidige stadsdeelverordeningen en Centraal Mobiliteitsfonds (CMF) verordening vervangt. De nieuwe afspraken sluiten vanzelfsprekend aan op bestaande bevoegdhedenverdeling van raad, college en bestuurscommissies.

Vorbereidingsfase

Tot aan 1 januari 2016 waren er acht verschillende parkeerfondsen: een centraal mobiliteitsfonds (CMF) en zeven afzonderlijke stadsdeelparkeerfondsen. Het CMF wordt jaarlijks gevoed door een opdracht van de brutofiscale parkerobbrengsten door de stadsdelen en door beheerders van gebieden in Amsterdam waar fiscaal parkeren is ingevoerd maar die niet behoren tot een stadsdeel, zoals Westpoort. Bestuurscommissies voeden hun fondsen met zelf gegeneerde inkomsten, bijvoorbeeld door parkeervergunningen en straatparkeren. De bestuurscommissies waren vrij om deze inkomsten naar eigen inzicht in te zetten zolang ze binnen het kader van de Verordening Mobiliteitsfondsen Amsterdam 2011 bleven. Doordat bestuurscommissies enkel mochten beschikken over hun zelf gegeneerde en bovendien naar eigen inzicht hun fondsen mochten beheren waren er grote verschillen tussen de stadsdelen. Ook de wijze waarop vooruit werd gekeken varieerde per stadsdeel: sommige stadsdelen herijkten jaarlijks hun meerjarenprogramma terwijl andere geen doorkijk opstelden.

Om de overgang naar een nieuw stedelijk fonds mogelijk te maken heeft er in 2015 een inventarisatie plaatsgevonden van de verschillende parkeerfondsen. Doel van deze inventarisatie was om een robuuste en reële verwachting van de opbrengsten over de jaren 2015-2019 te krijgen plus de bijbehorende bestaande verplichtingen. Omdat niet alle fondsen voldeden aan de door het college gestelde kaders, was het bij sommige fondsen noodzakelijk om de onttrekkingen zodanig aan te passen dat de onttrekkingen passen binnen de stedelijke kaders. Nadat het verleden op orde was gebracht, kon de overgang naar het heden worden gemaakt.

Heden

Het samenvoegen van de fondsen per 1 januari 2016 is een ingrijpende gebeurtenis binnen het geheel van het financiële stelsel. Op dit moment is nog niet alles uitgekristalliseerd om direct over te gaan naar de eindfase. Zo ontbreekt de ramingsfunctie nog. In de fondsen zijn bovendien meerjarige verplichtingen aangegaan die na het samenvoegen niet zomaar kunnen worden beëindigd. Daarom is er momenteel sprake van een overgangsfase waarin wordt voorgesorteerd op het gewenste eindbeeld.

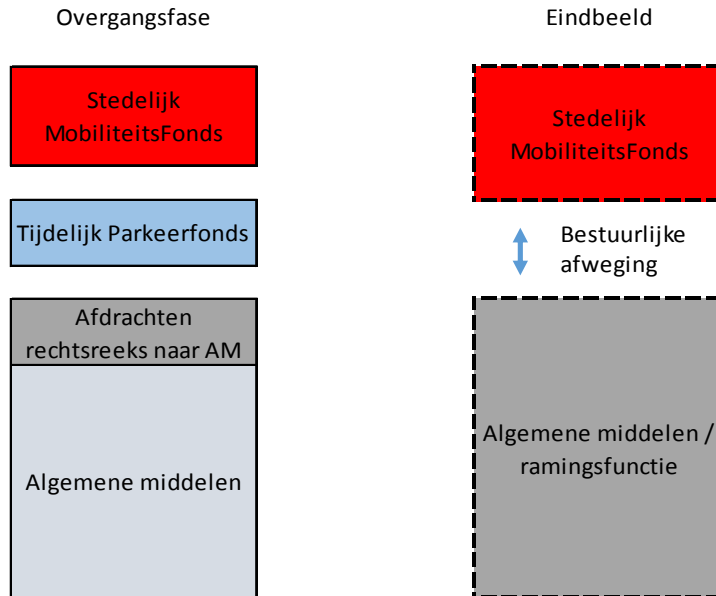
Twee fondsen in overgangsfase

Tijdens de overgangsfase bestaan er tijdelijk twee soorten investeringen. Enerzijds zijn er de reserveringen uit de bestaande meerjarenplannen van de acht fondsen. Anderzijds kunnen er naast de bestaande reserveringen ook aanvragen worden gedaan voor nieuwe en andere investeringen. In de overgangsfase zijn er ook twee fondsen (zie afbeelding 1 op de volgende pagina): een nieuw stedelijk fonds en een tijdelijk fonds. In het tijdelijke fonds landen de reserveringen uit de bestaande meerjarenplannen die volgens de nieuwe spelregels niet passen in het nieuwe fonds. Het college komt zo de afspraak na om de meerjarenplannen van de acht fondsen te respecteren zonder dat onwenselijke uitgaven in het nieuwe fonds landen. Reserveringen die in het tijdelijke fonds landen, hoeven niet geprioriteerd te worden omdat ze rechtstreeks voortvloeien uit de gerespecteerde meerjarenplannen. De reserveringen voor het nieuwe stedelijke fonds voor de openbare ruimte en mobiliteit dienen wel geprioriteerd te worden. In de overgangsfase gelden de volgende uitgangspunten:

- 1) In welk fonds een reservering landt, wordt bepaald door de nieuwe spelregels;

- 2) De bestaande reserveringen van de acht fondsen die in het nieuwe Stedelijk Parkeerfonds vallen, hoeven niet geprioriteerd te worden;
- 3) De overige aanvragen/claims in het Stedelijk Parkeerfonds worden geprioriteerd door middel van verschillende afwegingskaders.

Afbeelding 1: Schematische weergave stedelijk parkeerfonds in overgangsfase en eindfase



Of een *gerespecteerde* reservering in het tijdelijke of nieuwe fonds landt, wordt bepaald door een inhoudelijke afweging. Deze inhoudelijke afweging wordt gemaakt door de nieuwe spelregels van het stedelijke parkeerfonds toe te passen. Hiermee wordt een natuurlijke overgang naar het eindbeeld bereikt. Enkel de gerespecteerde meerjarenplannen uit het verleden worden gesplitst naar stedelijk parkeerfonds of tijdelijk parkeerfonds. Nieuwe aanvragen worden gewogen op grond van de nieuwe spelregels. Nieuwe aanvragen worden ofwel gehonoreerd en landen dan in het nieuwe stedelijke fonds of worden niet gehonoreerd. Omdat de incidentele investeringen uit de bestaande meerjarenplannen bovendien eindigen zal de omvang van het tijdelijke fonds in de loop der tijd alleen maar afnemen.

Tijdelijk Parkeerfonds

Het creëren van twee fondsen zorgt voor meer duidelijkheid. Ten eerste omdat er een afgebakend geheel ontstaat van bestaande reserveringen die niet langer passen binnen de kaders van het nieuwe fonds. Daarnaast draagt het creëren van een tijdelijk fonds bij aan de ambities van het college om de binnengemeentelijke financiële huishouding te vereenvoudigen. Het zorgt namelijk voor een duidelijke scheiding tussen het gewenste eindbeeld en tijdelijk te respecteren reservering. Doordat het tijdelijke fonds bovendien wordt bevroren kan de vervlechting niet groter worden.

Zoals eerder aangegeven heeft er bij sommige fondsen een herprioritering van de reserveringen moeten plaatsvinden omdat het meerjarenplan niet voldeed aan de kaders die het college aan de plannen stelde. Gevolg hiervan was dat de desbetreffende fondsbeheerders moesten prioriteren in hun meerjarenplan 2016-2019. Zij hadden daarin de keuze om dit bij zowel fysieke als niet-fysieke

projecten te doen. Voor fysieke projecten die afvielen bestond de mogelijkheid om dat project opnieuw aan te vragen via het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP). De projecten die afvielen werden dan afgewogen tegen andere eerder ingediende projecten. Deze afweging is van belang in het kader van het nieuwe stedelijk parkeerfonds.

Stedelijk Parkeerfonds

Of een reservering wordt gedekt uit het nieuwe stedelijke parkeerfonds wordt bepaald aan de hand van verschillende afwegingskaders. In de collegebrief over de samenvoeging stelt het college dat het zoveel mogelijk wil aansluiten op de ontwikkeling van stedelijk programmeren en de eigenarentafel. De huidige scope van het stedelijk programmeren voldoet nog niet aan alle vereisten vanuit het nieuwe fonds. Zo worden nog alleen fysieke projecten geprogrammeerd en is ruimte & duurzaamheid nog geen deelnemer aan de stedelijke eigenarentafel. In de huidige fase wordt aangesloten bij de situatie zoals die nu is. Dit betekent dat er noodgedwongen een onderscheid zal zijn tussen de afweging van fysieke investeringen en overige investeringen. Dit onderscheid is echter irrelevant in het kader van de nieuwe spelregels en zal op termijn verdwijnen. In de tussentijd zal er een voorstel moeten komen voor hoe kan worden voldaan aan de eisen die het nieuwe fonds stelt aan het programmerings- en prioriteringsproces. Het afwegingskader is in die zin een groeimodel waarin wordt toegewerkt naar een integrale afweging. Met de huidige situatie wordt echter al voldaan aan de wens van het college om aan te sluiten bij stedelijk programmeren en de eigenarentafel.

Tafel 1: MIP Fysiek

Stadsregie ontwikkelde de afgelopen periode een inhoudelijk prioriteringskader dat is toegepast bij prioritering in het meerjareninvesteringsprogramma (MIP) voor de Voorjaarsnota 2016. Dit prioriteringskader prioriteert momenteel fysieke projecten in de openbare ruimte op basis van een inhoudelijke beoordeling van de bijdragen van die projecten aan gewenste maatschappelijke effecten. Dit dekt niet alle bestedingen die uit het nieuwe fonds kunnen plaatsvinden, maar wel alle nieuwe fysieke aanvragen vanuit de stadsdelen. Aangezien dit prioriteringskader is afgestemd met belanghebbende organisaties en het een instrument is waarmee ervaring is opgebouwd, is het voorstel om bij het parkeerfonds gebruik te maken van dit kader en er op voort te borduren. In bijlage I vindt u extra informatie over het prioriteringskader van het MIP.

De prioritering van *fysieke projecten in de openbare ruimte* is als volgt:

- 1) Noodzakelijke projecten worden niet gedetailleerd afgewogen en worden in principe altijd uitgevoerd. Daarbij wordt de lat hoog gelegd. Er is enkel sprake van noodzaak vanwege (veranderende) wet- en regelgeving, door technische noodzaak (gevaar als gevolg van technische staat van een asset) of doordat een project al zo ver in uitvoering is, dat stopzetting in dit stadium onwenselijk is;
- 2) Het maatschappelijk effect van het project waarvoor de reservering in het parkeerfonds wordt geclaimd, wordt bepaald door scoring van het project op de effecten toegekend aan de waarden "bereikbaarheid", "leefkwaliteit", "veiligheid" en "duurzaamheid" (BLVD). De onderbouwing is van belang bij de scoring;
- 3) Op basis van gesprekken wordt extra duiding gegeven aan de projecten. Dit bestaat uit een inschatting voor het relatieve belang van het project. Daarbij wordt een scoring gegeven voor de bijdrage aan de gewenste maatschappelijke effecten, de samenhang met andere projecten of maatregelen en de urgentie van het project;
- 4) De concept rangorde wordt bepaald door primair te sorteren op gemiddelde categorie-score van de vier maatschappelijke effecten (BLVD) en secundair te scoren op de duiding;

- 5) De conceptrangorde die ontstaat wordt besproken en getoetst met diverse organisatieonderdelen. De conceptrangorde wordt door de gemeentelijke Eigenarentafel vastgesteld;
- 6) De conceptrangorde kan, indien wenselijk, inclusief afwegingen worden voorgelegd aan het bestuur.²

Tafel 2: Programmaraad V&OR

Naast bovenstaand afwegingskader is er nog een afwegingskader nodig om de andere aanvragen te prioriteren. Ten aanzien van de prioriteringswijze wordt aangesloten bij het Prioriteringskader zoals dat wordt toegepast in het Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma (MWP) van V&OR, zie bijlage II. De argumenten voor prioritering van *niet-fysieke projecten* vindt plaats aan de hand van de volgende indicatoren:

- 1) Er is sprake van noodzaak door wet- en regelgeving, door noodzaak of ten slotte doordat het project al in een zo ver in uitvoering is, met andere woorden het uitvoeringsbesluit is genomen, dat stopzetting van het project niet langer mogelijk is;
- 2) Er is sprake van een bestuurlijk besluit dat is vastgelegd in een raadsbesluit, collegebesluit, programakoord of er is sprake van een uitdrukkelijke wens van een wethouder;
- 3) De aanvraag draagt bij aan de collegedoelen;
- 4) De aanvraag komt voort uit een bijzondere opgave;
- 5) De bestaande stad gaat voor de nieuwe stad.

Nadat hier inzicht in is verkregen wordt bepaald of het mogelijk is om de aanvraag aan te passen door de scope, het geld of de planning te wijzigen. Ten slotte wordt bekeken in hoeverre het pakket aan activiteiten bijdraagt aan de bijzondere opgaven zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Koers 2025.

Tafel 3: Fondsbeheerder en voorzitter Eigenarentafel

Samenbrengen afwegingskaders

Het prioriteren aan de hand van beide kaders resulteert in twee lijsten: een voor fysieke investeringen in de openbare ruimte en een andere lijst voor de overige investeringen. Het bepalen van de uiteindelijke conceptlijst is de volgende stap. Dit dient te gebeuren aan een overkoepelende tafel waar een afweging zal worden gemaakt tussen beide kaders. Dit is het meest politieke deel van de beoordeling. Hiervoor wordt aangehaakt bij de beoordelingscriteria zoals die gemeentebreed voor de Voorjaarsnota worden gehanteerd. De afweging wordt gemaakt op grond van de volgende indicatoren:

1. *Is de claim een noodzakelijk gevolg van wet- en regelgeving? Dit moet blijken uit wetteksten, aanschrijvingen door Rijk of Provincie, gemeentelijke wet- en regelgeving (verordening), etc.*
2. *Is de claim onvermijdelijk om de (in het coalitieakkoord afgesproken) beleidsdoelstelling te halen?*
3. *Heeft de claim relatie met eerdere bestuurlijke besluitvorming/afspraken?*
4. *Wat is de financiële onderbouwing van de claim?*
5. *Wat is de bestuurlijke wenselijkheid van de investering?*
 - Voornemen in het coalitieakkoord (kan ook onder bovenstaand punt 3 vallen)

² Vanwege niet tijdig aangeleverde informatie is dit jaar eenmalig na stap 5 nogmaals gekeken naar een logische clustering van projecten door middel van samenhang met andere projecten. In de toekomst is het de intentie om deze clustering tijdig in stap 3 te kunne laten plaatsvinden.

- Uitspraak van meerderheid gemeenteraad (bijvoorbeeld een motie)
- Voornemen/ambitie uit relevant beleidskader/notitie

6. Wat zijn de gevolgen wanneer de claim niet wordt toegekend?

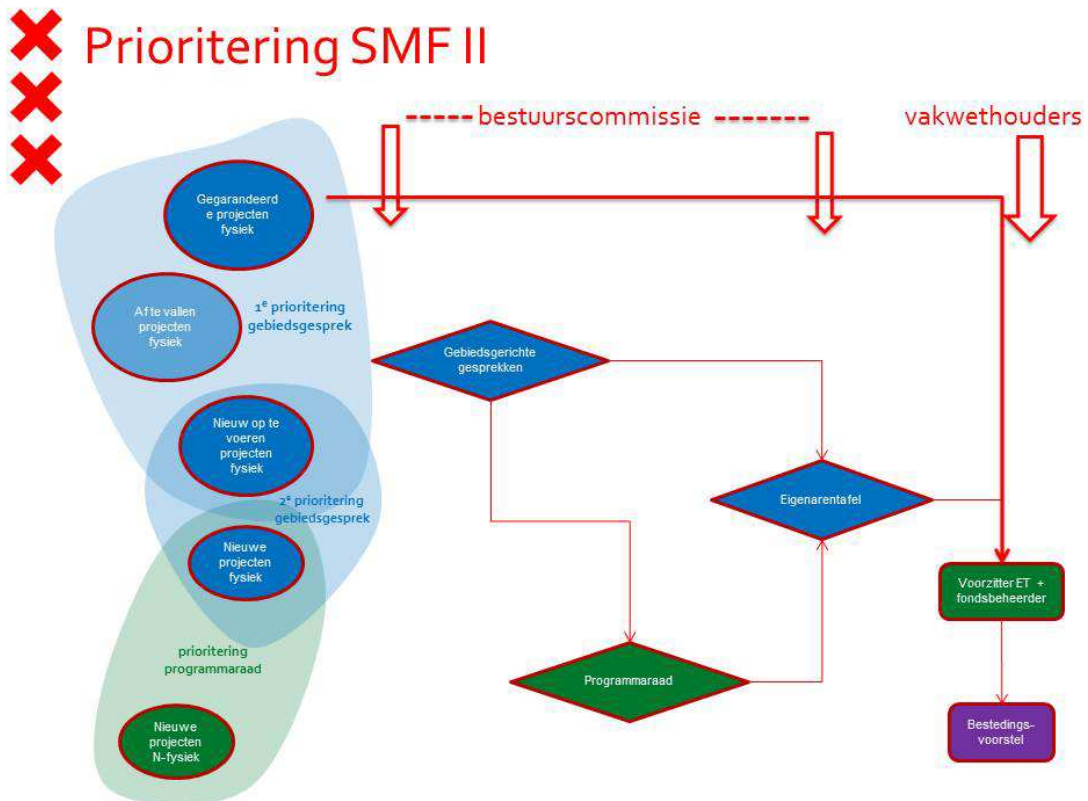
Hieruit vloeit een meerjarenbestedingsvoorstel dat aan het bestuur zal worden aangeboden. Hierbij worden de verschillende afwegingen aan de verschillende tafels inzichtelijk gepresenteerd en ook de aanvragen die onder de zaaglijn zijn geplaatst worden gepresenteerd. De RvE V&OR is voorzitter van de Eigenarentafel, deze rol wordt vervuld door de stadsregisseur. De fondsbeheerder en voorzitter van de Eigenarentafel stellen vanuit hun afzonderlijke rollen gezamenlijk een verdelingsvoorstel op.

Tafel 4: Bestuur

Aan de vakwethouder, op dit moment de wethouder Verkeer & Vervoer, wordt het meerjarenbestedingsvoorstel voorgelegd zoals dat door tafel drie is opgesteld. De vakwethouder kan instemmen met het voorstel of een andere afweging maken. Nadat de vakwethouder akkoord is gegaan met het voorstel zal het voorstel onderdeel zijn van de reguliere gemeentelijke P&C-cyclus waardoor een integrale afweging door college en gemeenteraad mogelijk is.

In onderstaande afbeelding wordt het afwegingsproces van het nieuwe stedelijke parkeerfonds schematisch weergegeven.

Afbeelding 2: Procesweergave prioritering nieuw stedelijk parkeerfonds



Toekomst

Uitgangspunten bij prioritering zijn activiteiten waar nut en noodzaak het hoogst zijn en een integrale afweging van activiteiten. Dit vraagt om één financieel sluitend *meerjarenvoorstel* voor het gehele fonds, waarin alle aanvragen binnen de scope van het fonds integraal worden afgewogen. Dit meerjarenvoorstel wordt jaarlijks met de voorjaarsnota ter besluitvorming in het college ingediend door de betrokken inhoudelijk wethouders met de portefeuilles verkeer en vervoer, openbare ruimte, groen en luchtkwaliteit (nu: wethouder Litjens en wethouder Choho). Inhoudelijke prioritering van het meerjarenvoorstel vindt plaats op basis van een *prioriteringskader* dat de aangevraagde activiteiten op hun gewenste maatschappelijke effect kan beoordelen, voor zowel fysieke als niet-fysieke projecten, in zowel het verkeer- en vervoersdomein als openbare ruimte en voor zowel incidentele activiteiten als activiteiten zonder vastgestelde einddatum. Deze uitgangspunten voor de prioritering kunnen alleen worden toegepast als de juiste informatie wordt aangeleverd. Dit betekent dat voor alle aangevraagde activiteiten op project- of programmaniveau inzichtelijk is wat de bijdrage van de ingreep is aan de bestuurlijke doelen. Met de start van stedelijke programmering en de eigenarentafel zijn er al stappen in deze richting gezet. De ervaringen met de prioritering van het MIP kunnen worden gebruikt voor verdere verbetering en verbreding van de werkwijze in de richting van de vereiste integrale afweging voor het totale nieuwe stedelijke fonds. Het voorstel is om de beide kaders voor afweging/prioritering (MIP en MWP) samen te voegen tot één kader dat kan worden gebruikt voor de integrale afweging van bestedingen uit het nieuwe stedelijke fonds. Dit kader moet uiteraard voldoen aan de gestelde eisen vanuit het nieuwe fonds (qua reikwijdte, bestuurlijke uitgangspunten etc.).

Het meerjarenvoorstel

Jaarlijks wordt een meerjarenvoorstel voor het fonds met de Voorjaarsnota ter besluitvorming in het college ingebracht door de wethouders die verantwoordelijk zijn voor de portefeuilles verkeer en vervoer, parkeren, openbare ruimte, groen en luchtkwaliteit.

Een ambtelijke tafel met deelnemers op directieniveau namens alle belanghebbende organisatieonderdelen legt het concept meerjarenvoorstel, voor aan de inhoudelijk verantwoordelijke wethouders. Deze tafel maakt een integrale afweging over het meerjarenvoorstel en stelt een advies ter bestuurlijke besluitvorming op. Het ligt voor de hand te kijken naar de stedelijke eigenarentafel voor deze rol. De nieuwe rol die de tafel krijgt dient nog wel getoetst te worden aan het huidige mandaat/functieprofiel van de tafel.

Het nieuwe fonds vraagt wel van deze tafel dat:

1. er een inhoudelijke prioritering van alle aangevraagde bestedingen uit het gehele fonds moet kunnen plaatsvinden;
2. gezien de voorgestelde reikwijdte ook Ruimte & Duurzaamheid deelnemer is;
3. de deelnemers over het mandaat beschikken namens hun hele organisatieonderdeel of namens meerdere organisatieonderdelen deel te kunnen nemen;
4. het concept meerjarenvoorstel afgestemd wordt met de instandhoudingsprogramma's, de Stadsregio en gebiedsontwikkeling vanwege de samenhang tussen de verschillende investeringsprogramma's op stedelijk niveau;
6. de fondsbeheerder aanzit bij de tafel op het moment dat het meerjarenvoorstel wordt besproken en de financiële kaders bewaakt en daarbij de spelregels hanteert;
7. De rolverdeling aan de tafel aansluit op de bevoegdhedenverdeling van stad en stadsdelen.

Het voorstel is om de directeur Verkeer & Openbare Ruimte deze inhoudelijke prioritering voor te laten bereiden vanaf de uitvraag tot aan de bestuurlijke besluitvorming, in nauwe samenwerking met de fondsbeheerder voor de financiële programmering. Indien de tafel niet komt tot een gedragen voorstel, zal dit worden toegelicht en inzichtelijk worden gemaakt bij het voorstel.

Alle binnengekomen aanvragen die vallen binnen de scope van het fonds worden via prioritering hiertoe onderbouwd in rangorde gezet. Bij de inhoudelijke prioritering dienen de gemaakte afwegingen zo objectief mogelijk onderbouwd en transparant gemaakt te worden zodat de tafels en organen waar over het meerjarenvoorstel geadviseerd en besloten moet worden ook inzicht hebben in de keuzes en alternatieven voor deze keuzes.

Het prioriteringskader

De voorgestelde afbakening van het nieuwe fonds stelt eisen aan de prioritering van aanvragen voor het fonds. In de B&W-brief over de samenvoeging is al als uitgangspunt genoemd dat besteding daar plaats vindt waar nut en noodzaak het hoogst zijn. Daarnaast moet een integrale afweging van activiteiten mogelijk zijn. Dit vraagt van het prioriteringskader dat het activiteiten kan beoordelen op de volgende criteria:

1. de bijdrage of het effect van de ingreep aan gewenste maatschappelijke effecten (stedelijke doelen)
2. de kosteneffectiviteit van de bijdrage voor het bereiken van de stedelijke doelen³
3. eventuele wettelijke of technische noodzaak
4. status van de besluitvorming
5. eventueel andere aspecten, zoals de bijdrage aan het oplossen van knelpunten, relatie met andere projecten en wensen vanuit de gebieden.

Verder vereist de voorgestelde fondsafbakening van het prioriteringskader dat het activiteiten, projecten en programma's moet kunnen afwegen:

- met zowel fysiek als niet-fysiek karakter,
- in zowel het verkeer- en vervoerdomein, parkeren, openbare ruimte, groen als luchtkwaliteit
- en voor zowel incidentele projecten en programma's als activiteiten zonder vastgestelde einddatum

Eisen aan de ingediende aanvragen

Deze integrale prioritering kan alleen objectief en transparant plaatsvinden als alle benodigde informatie over de aanvragen bekend is. Om de aangevraagde activiteiten te prioriteren moet de aanvrager daarom minimaal de beoordelingsinformatie leveren voor de vijf criteria zoals genoemd onder 5.4

Bij projecten die deels instandhouding en deels verbetering betreffen geldt daarnaast dat inzichtelijk moet zijn:

- Wat de beheercomponent (gedekt vanuit algemene middelen) is en wat pluscomponent (gedekt vanuit het parkeerfonds)
- Hoe de 'plus'-component bijdraagt aan de gekozen doelen voor het fonds

³ Het is mogelijk dat de kosteneffectiviteit van sommige opgaves nog niet bekend is omdat de kosten van de opgave überhaupt nog niet bekend zijn. Hier zal een oplossing voor moeten worden geformuleerd.

Dit onderscheid is ook nodig voor asset management. Door dit onderscheid in beheercomponent en de extra ambitie te maken wordt transparant welke kosten gemoeid zijn met 1-op-1 vervanging zonder verbetering en welke kosten gemoeid zijn met de gewenste verbeteringen. Door inzicht in werkelijke kosten kan de besluitvorming verbeteren, o.a. doordat gewenste verbeteringen op (kosten)effectiviteit kunnen worden afgewogen. Om extra werklast in de voorbereiding te voorkomen kan er voor worden gekozen om dit onderscheid niet te hanteren bij projecten die minder kosten dan bijvoorbeeld 500.000 euro.

Bij investeringen die naast het parkeerfonds gedekt worden uit andere bronnen (bijv. grondexploitaties of BDU-middelen) moet inzichtelijk zijn:

- Wat de bijdragen aan het project zijn vanuit de verschillende dekkingsbronnen en wat de status van deze dekking is;
- Hoe het aandeel dat aangevraagd wordt uit het fonds bijdraagt aan de doelen van het fonds

Noodzakelijk is dat alle aanleverende organisatieonderdelen (stadsdelen en rve's) tijdig een geprioriteerd, onderbouwd en door hun onderdeel gedragen voorstel aanleveren. Om de verschillende processen goed op elkaar aan te kunnen sluiten, betekent dit dat de bestedingsvoorstellen van de aanleverende organisatieonderdelen uiterlijk begin januari gereed moeten zijn. Er zullen nadere spelregels moeten worden ontwikkeld aan welke voorwaarden de aanvragen precies moeten voldoen (eenduidige ramingsmethode, risico-inschatting, verrekening meer- en minderwerk, etc.) zodat ze onderling goed vergelijkbaar zijn wat betreft kosten en risico's.

Bijlage I: Verklarende woordenlijst

BDU	Brede doel uitkering
Eigenarentafel	Tafel waaraan de verschillende beheerders uit de stad(sdelen) deelnemen en die voorstellen aan het college kunnen doen
MIP	Meerjaren Investeringsprogramma (Stadsregie)
MWP	Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma
Programmaraad	
RvE	Resultaat verantwoordelijke eenheid (voorheen dienst)
V&OR	Verkeer en Openbare Ruimte

Bijlage II: Methodiek prioritering MIP (Stadsregie)

Het MIP 2017-2020 bevat een prioritering van projecten in de openbare ruimte. Het is een complex proces geweest met veel afhankelijkheden en veel handwerk. Het traject om tot de prioritering te komen begon met het formuleren van uitgangspunten, het vormen van een prioriteringskader, en tot slot nog een aantal toetsingen en andere aanpassingen. De methodiek van begin tot eind wordt in deze bijlage uiteengezet. De methodiek is in ontwikkeling en wordt op basis van ervaringen verder uitgewerkt en aangescherpt.

Bij de prioritering is een aantal uitgangspunten gehanteerd:

- Bij de prioritering wordt onderscheid gemaakt tussen noodzaak en nut. Noodzakelijke projecten voeren we altijd uit, zonder discussie. Nuttige projecten voeren we alleen uit als er voldoende middelen beschikbaar zijn en wegen we af tegen andere nuttige projecten. Hiertoe wordt het prioriteringskader toegepast, dat is vastgesteld op de Eigenarentafel op 15 oktober 2015.
- De informatielast voor deelnemende partijen wordt zo beperkt mogelijk gehouden. Concreet betekent dat er van noodzakelijke projecten minder informatie wordt opgevraagd dan van nuttige projecten.
- Het aantal te beoordelen projecten is groot en daarom wordt gebruik gemaakt van 'slimme filters' om noodzaak en nut van elkaar te onderscheiden. Daarbij ligt de lat hoog: noodzakelijk betekent ook echt noodzakelijk.
- Bij de beoordeling van het nut van projecten zijn algemene maatschappelijke meetbare indicatoren voor kosteneffectiviteit gehanteerd. Projecteigenaren is gevraagd wat de verwachte effectiviteit is, uitgedrukt in die indicatoren.
- Bij de onderbouwingen bij projecten vertrouwen we op elkaars professionaliteit en toetsen deze met een steekproef, ook om ervan te leren.
- Voor de prioritering is de aangeleverde feitelijke informatie als basis gehanteerd. Interpretatie en aanvulling is alleen gedaan waar strikt noodzakelijk. Wanneer dit is gedaan is dit transparant inzichtelijk gemaakt.

De methodiek die is toegepast om tot prioritering te komen bestaat uit een reeks stappen. Eerst worden projecten gefilterd die noodzakelijk zijn. Vervolgens worden de overgebleven projecten beoordeeld op hun nut. Het resultaat is een rangorde van projecten. De methodiek wordt stapsgewijs op volgorde benoemd en toegelicht:

Beoordeling noodzaak (aan de hand van slimme filters)

Filter 1: Wettelijke noodzaak

De eerste filter heeft betrekking op wet- & regelgeving. Hiermee wordt beoordeeld welke projecten strikt noodzakelijk zijn vanwege eisen in wet- & regelgeving. Een voorbeeld is een project met werkzaamheden aan een tunnel om te kunnen voldoen aan nieuwe wettelijke

tunnelveiligheidseisen die vanaf een bepaalde datum van kracht worden. De lat ligt hoog, dus normen en richtlijnen of wettelijke regelgeving zonder duidelijke ingangsdatum gelden niet als wettelijk noodzakelijk.

Filter 2: Technische noodzaak

De tweede filter heeft betrekking op technische noodzaak. Met dit filter wordt beoordeeld of projecten, volgens de stedelijk geldende definitie die is opgesteld door assetmanagement, een technische noodzaak hebben. Dat wil zeggen volgens de definitie dat bij het niet ondernemen van actie, het asset of object onder het functioneel niveau zakt (het object functioneert niet meer naar behoren, levert gevaar op). Is dat aantoonbaar het geval? Dan wordt het project gehonoreerd in het MIP. De bepaling van wat technisch noodzakelijk is wordt bewust losgekoppeld van de bestuurlijke keuze over het in Amsterdam vastgestelde minimum verzorgingsniveau.

Filter 3: Uitvoeringsbesluit genomen

De derde filter heeft betrekking op bestuurlijke besluiten. Bij dit filter wordt aan de hand van PBI fasen gemeten in welk stadium een project zich bevindt en daarmee welke consequenties het heeft om een project in dat stadium stop te zetten of juist door te laten gaan. Filtering vindt plaats op afronding van PBI fase 4 (uitvoeringsbesluit genomen).

Bij toepassing van deze filter in de praktijk is een toetsing gedaan met de huidige financiële programmering. Daarbij is gekeken of het project al in de meest actuele overzichten staat van projecten die in beeld zijn voor het nieuwe stedelijke parkeerfonds. Wanneer dat zo was, is het project ook opgenomen in het MIP. Hierbij zijn de overzichten van het project 'samenvoeging parkeerfondsen' leidend geweest.

Beoordeling nut (afweging)

Bereikbaarheid

Partijen hebben aangegeven in het format of het project bijdraagt aan een verbetering van de bereikbaarheid van de buurt of stad. De projecten zijn beoordeeld op bijdrage aan de doelstelling bereikbaarheid aan de hand van een beoordelingskader en knelpuntenkaarten. Deze kaarten geven knelpunten op het Amsterdams wegennet weer op het gebied van doorstroming van openbaar vervoer en auto.

Beoordelingskader

Verbetering reistijd	1 - 10
Verbetering betrouwbaarheid	1 - 10
Verbetering kwaliteit	1 - 10
Invloed op andere modaliteiten	1 - 10
Ligging op knelpunt doorstroming	1 - 10

Ligging op Plusnet	10
Ligging op Hoofdnet	7
Ligging op onderliggend wegennet	5

Scoringsmodel

Negatieve invloed	1 - 3
Onvoldoende onderbouwing	4
Geen invloed	5
Positieve invloed	6 - 7
Grote positieve invloed	8 - 10

Omzetting eindscore naar symbolen

40 - 60	++	Cat. 1
35 - 45	+	Cat. 2
25 - 35	0	Cat. 3
20 - 25	-	

Leefkwaliteit

Partijen hebben aangegeven in het format of het project bijdraagt aan de verbetering van de leefkwaliteit die in een buurt door bewoners wordt ervaren. Dit wordt bepaald aan de hand van buurtcijfers (Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Leefbaarometer). Hoe lager het buurtcijfer, hoe wenselijker een verbetering door uitvoering van het project. Wanneer een project meerdere buurten omvat, is de buurt met het laagste buurtcijfer aangehouden.

Buurtcijfer 1, 2, 3 of 4	++	Cat. 1
Buurtcijfer 5 of 6	+	Cat. 2
Buurtcijfer 7, 8, 9 of 10 (of niet ingevuld)	0	Cat. 3

Veiligheid

Partijen hebben aangegeven in het format of het project bijdraagt aan verbeterde (verkeers)veiligheid. Deze projecten krijgen een hogere waardering dan projecten die hier niet aan bijdragen of niet zijn ingevuld.

Bijdrage aan veiligheid	+	Cat. 2
Geen bijdrage aan veiligheid (of niet ingevuld)	0	Cat. 3

Duurzaamheid

Partijen hebben aangegeven in het format of het project bijdraagt aan doelstellingen die zijn opgenomen in de gemeentelijke agenda Duurzaamheid. Om geen waarde tussen de verschillende doelstellingen toe te kennen is gekozen alleen het wel of niet bijdragen te scoren.

Bijdrage aan doelstellingen	+	Cat. 2
Geen bijdrage doelstellingen (of niet ingevuld)	0	Cat. 3

Duiding

In de meeste gebiedsgesprekken en in een aantal gevallen vlak erna, is aan partijen gevraagd een nadere duiding van de belangrijkste projecten te geven. Hierbij moest voor een selectie van de projecten worden aangegeven welke inschatting er te maken is voor de relatieve bijdrage, de samenhang met andere projecten of maatregelen en de urgentie van het project.

Zeer hoog	10
Hoog	8
Voldoende	6
Laag	4
Zeer laag	2

- Bijdrage: bijdrage voor het gebied wat betreft bereikbaarheid, leefkwaliteit, veiligheid en duurzaamheid.
- Samenhang en afhankelijkheden: met gebiedsagenda's, stedelijke programma's, instandhoudingsprogramma's en andere projecten.
- Urgentie: Hoe snel de uitvoering van het project noodzakelijk is.

Om tot de concept rangorde te komen is gebruik gemaakt van één gemiddeld cijfer voor bijdrage, samenhang en urgentie. Om de duiding vergelijkbaar te maken voor alle projecten van de verschillende partijen, heeft omrekening plaatsgevonden van een gemiddelde naar een geïndexeerde vijf-puntsschaal.

Vorming van concept rangorde

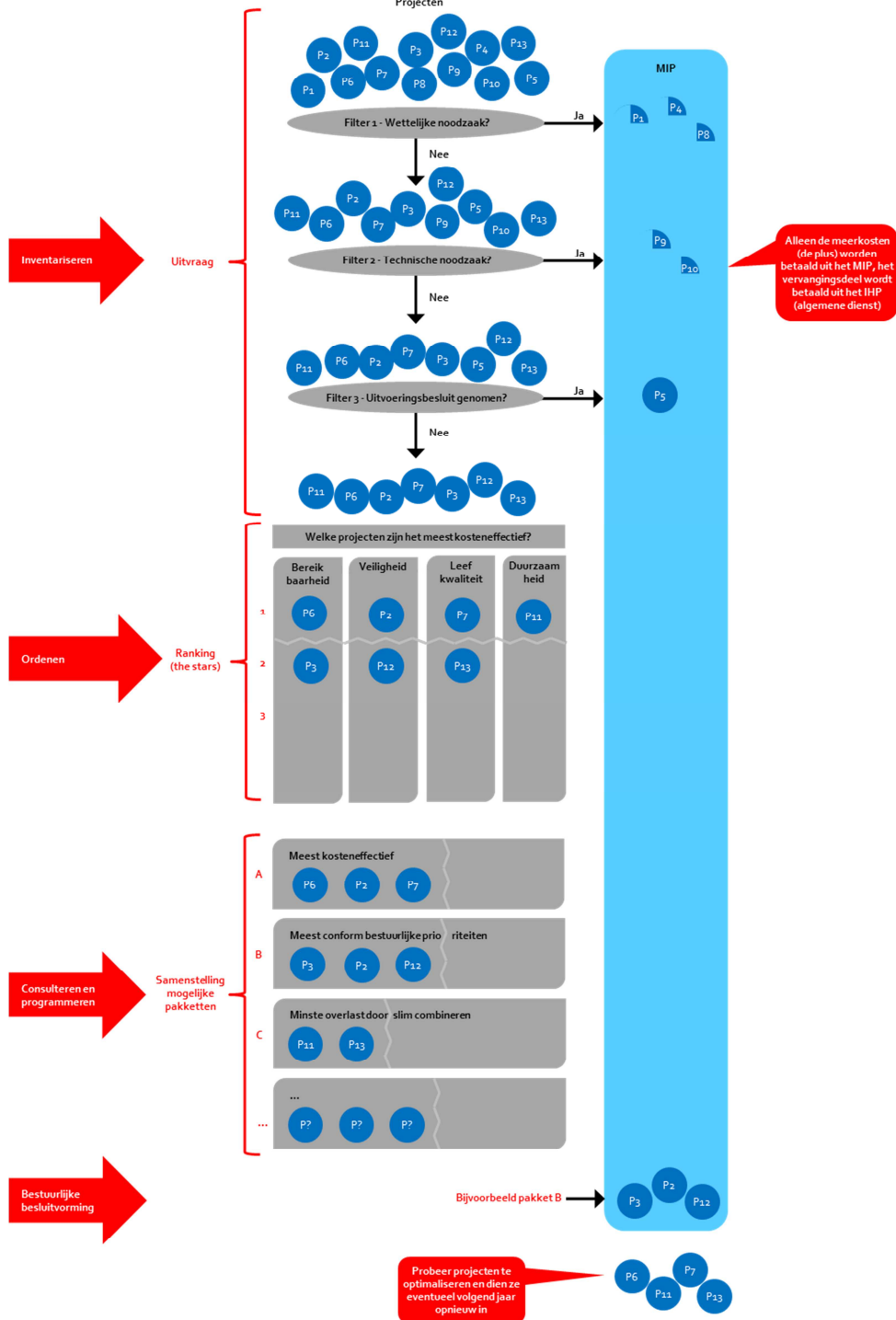
Projecten zijn per maatschappelijk effect (BLVD) geordend en door middel van analyses in een categorie ingedeeld. De categorieën waren hoge scoring, midden scoring, en lage scoring. Een project scoorde bijvoorbeeld in de hoogste categorie (meeste bijdrage) op het maatschappelijk effect bereikbaarheid. De concept rangorde is tot stand gekomen door primair te sorteren op gemiddelde categorie-score van de vier maatschappelijke effecten en secundair te ordenen op de duiding (bijdrage, samenhang en urgentie). Deze concept rangorde is getoetst met

assetmanagement, Control, Kennis & Kaders, en contactpersonen van de organisaties die zijn vertegenwoordigd in de Eigenarentafel.

Rangorde

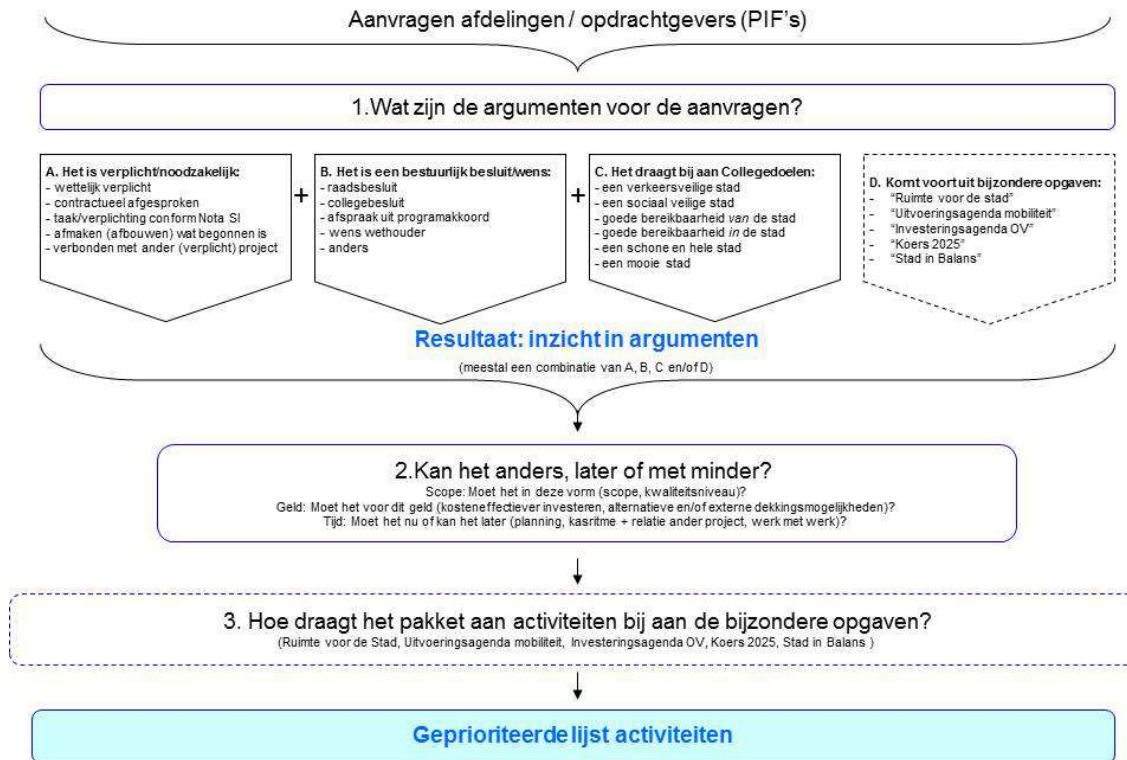
Wanneer er tóch nog aanpassing van de rangorde wenselijk is, kunnen de uiteindelijke afwegingen worden voorgelegd aan het bestuur.

Figuur 3 Het prioriteringskader (vastgesteld op 15 oktober 2015)



Bijlage II: Methodiek prioritering Meerjaren Werk en Investeringsprogramma (concept)

Schema Prioriteringskader MWP 2016-2020





Bijlage III: Nieuwe spelregels

Afbakening: een fonds ter verbetering van de openbare ruimte en het verkeer- & vervoerssysteem

De zeven stadsdeelparkeerfondsen en het Centraal Parkeerfonds worden samengevoegd tot één nieuw stedelijk fonds voor verbetering van de openbare ruimte en het verkeer- en vervoerssysteem. Reguliere activiteiten, zoals instandhouding, beheer en reguliere beleidstaken, worden niet meer via het fonds gedekt maar via de algemene middelen. Activiteiten die wel uit het fonds kunnen worden gedekt zijn projecten, producten en programma's met vooraf vastgestelde einddatum, maar ook, begrensd, activiteiten zonder vooraf vastgestelde datum zoals exploitaties die nodig zijn voor verbetering van de openbare ruimte en/of het verkeer en vervoerssysteem. Kosten voor gebiedsontwikkeling die vooral ten bate komen van het te ontwikkelen gebied zelf komen niet in aanmerking voor dekking uit het fonds.

1.1 Reikwijdte bestedingen

Het nieuwe stedelijke fonds wordt afgebakend tot een fonds ter verbetering van de openbare ruimte en het verkeer- en vervoerssysteem. Ten opzichte van het Centraal Mobiliteitsfonds betekent dit een verbreding omdat ook bestedingen uit het fonds kunnen worden gedaan die niet direct aan verkeer en vervoer zijn gerelateerd. Ten opzichte van de praktijk van de stadsdeelfondsen betekent het een versmalling omdat reguliere uitgaven voor bijvoorbeeld beheer, instandhouding en beleid niet meer via het fonds gaan. Door deze afbakening blijft de relatie tussen de opbrengsten uit inning van parkeerbelasting en de besteding in betere openbare ruimte en verkeer en vervoer in stand, met in acht name dat inmiddels ongeveer een derde van de netto parkeeropbrengsten direct aan de algemene middelen worden afgedragen. De openbare ruimte bestaat niet alleen uit verhardingen maar ook uit groen en andere objecten zoals kunst, fontein en speelplekken. Ook de openbare parken in de stad worden gerekend tot de openbare ruimte. Investerings hierin, met als doel verbetering van de openbare ruimte, komen in aanmerking voor een bijdrage uit het nieuwe fonds. Verbetering van het verkeer- en vervoerssysteem en openbare ruimte kan ook vermindering van de negatieve effecten van mobiliteit betekenen, zoals verbeteren van de luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Ook al zijn parkeervoorzieningen niet altijd onderdeel van de openbare ruimte, kunnen investeringen in en exploitatie van deze voorzieningen (bijv. P+R, fietsenstallingen en inhuur van parkeerplekken) ten laste komen van het fonds zolang deze nodig of nuttig zijn voor verbetering van de openbare ruimte en/of het verkeer- en vervoerssysteem. Deze reikwijdte geeft de ruimte voor mogelijke bestedingen aan. De prioritering van doelen daarbinnen (bijvoorbeeld doorstroming, veiligheid of vergroening) is uiteraard een politieke keuze. In speltermen geeft deze reikwijdte dus de grootte van het speelveld weer, en is de prioritering daarbinnen het spel zelf.

1.2 Type bestedingen

Activiteiten die in aanmerking komen voor dekking uit het fonds zijn dus activiteiten die een verbetering van de openbare ruimte of het verkeer- en vervoerssysteem betekenen. Dit kunnen zowel fysieke investeringen als niet-fysieke activiteiten zijn, zoals inhuur van parkeerplekken, handhaving, communicatie of exploitaties. Het is dus niet slechts een (fysiek) investeringsfonds. Hiermee wordt een afweging van de (mix van de) meeste effectieve instrumenten voor de doelstellingen mogelijk binnen het fonds. Voor het fonds maakt het dus niet uit welk instrument wordt ingezet als het maar voldoende bijdraagt aan de verbetering van de openbare ruimte en/of het verkeer- en vervoerssysteem.

Dit betekent wel dat er zowel activiteiten met als zonder vooraf vastgestelde einddatum uit het fonds kunnen worden gedekt. Om voldoende keuzeruimte en flexibiliteit in de toekomst te behouden wordt het aandeel activiteiten zonder vooraf vastgestelde activiteiten begrensd op 25% van de netto-inkomsten.

1.3 Buiten scope fonds

Reguliere activiteiten, zoals instandhouding, beheer en reguliere beleidstaken, komen niet in aanmerking voor dekking uit het fonds. Deze reguliere taken zijn altijd nodig, ook zonder parkeeropbrengsten, en daarmee is het dus logischer en zuiverder om deze via de algemene middelen van de gemeente te laten lopen. Ook het inlopen van achterstallig onderhoud wordt gezien als een reguliere gemeentelijke (beheer)taak en komt daarmee niet in aanmerking voor dekking uit het fonds. Investerings- en andere bestedingen in de openbare ruimte en infrastructuur die vooral en direct ten bate komen aan bepaalde locatie-/gebiedsontwikkelingen vallen buiten de scope van het fonds. Deze laten zich immers vaak terugverdienen in de grond/vastgoedexploitatie. Parkeeropbrengsten worden niet aangewend om een negatief grondexploitatie-saldo te dichten. Door toepassing van het profijtbeginsel (waar komen de baten van de investering/besteding terecht?) kan worden bepaald of en zo ja voor welk deel de investering in aanmerking komt voor een bijdrage uit het fonds. Mochten investeringen zowel ten bate komen van het te ontwikkelen gebied als bijdragen aan stedelijke doelen voor het fonds (bijvoorbeeld vanwege de gunstige uitwerking op knelpunten elders in het netwerk buiten het gebied) zullen deze voor dat laatste onderdeel worden afgewogen ten opzichte van de andere activiteiten die bijdragen aan die stedelijke doelen. In de bijlage is een lijst opgenomen met activiteiten die wel en activiteiten die niet in aanmerking komen voor een bijdrage uit het fonds.