

# Begroting 2016 van de Stadsregio Amsterdam

(met een doorkijk naar 2019)



Ter vaststelling door het dagelijks bestuur  
op 2 april 2015  
voor de Regioraad van 16 juni 2015

# Inhoud

<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
0.1 Voorbereiding op toekomstige regionale samenwerking .....	3
0.2 Leeswijzer .....	3
<b>Deel 1: Verkeer en Vervoer .....</b>	<b>6</b>
<b>1. Het financiële kader .....</b>	<b>7</b>
1.1 Inleiding .....	7
1.2 Overzicht van baten en lasten (inclusief resultaatbestemming).....	7
1.3 BDU Verkeer en Vervoer.....	8
1.4 Reserves .....	10
1.5 Meerjarenraming .....	11
<b>2. De Programmabegroting .....</b>	<b>17</b>
Programma 01: Openbaar vervoer .....	17
Programma 02: Infrastructuur .....	22
Programma 03: Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid.....	26
<b>Deel 2: Economie, Regionale Woningmarkt en Jeugdzorg .....</b>	<b>29</b>
<b>1. Het financiële kader .....</b>	<b>30</b>
1.1 Inleiding .....	30
1.2 Overzicht van baten en lasten (inclusief resultaatbestemming).....	30
1.3 Algemene dekkingsmiddelen .....	31
1.4 Reserves .....	32
1.5 Meerjarenraming .....	34
<b>2. De Programmabegroting .....</b>	<b>35</b>
Programma 04: Economie.....	35
Programma 05: Regionale Woningmarkt.....	40
Programma 06: Jeugdzorg.....	44
<b>Deel 3: (Verplichte) Paragrafen.....</b>	<b>45</b>
a. Lokale heffingen .....	46
b. Weerstandsvermogen .....	47
c. Onderhoud kapitaalgoederen .....	52
d. Financiering .....	52
e. Bedrijfsvoering.....	55
Onderdeel A: Afdeling Bedrijfsvoering.....	56
Onderdeel B: Afdeling en Bestuur en Communicatie (B&C).....	58
Onderdeel C: Personeel (in vaste dienst en personeel van derden) .....	61
Onderdeel D: Kostenverdeling .....	62
f. Verbonden partijen .....	64
g. Grondbeleid.....	64
<b>Bijlagen .....</b>	<b>65</b>
Bijlage 1: Tweede wijziging Begroting 2015.....	66
Bijlage 2: De BDU meerjarenraming in cijfers.....	70
Bijlage 3: Afkortingenlijst .....	71

# Inleiding

## 0.1 Voorbereiding op toekomstige regionale samenwerking

Voor u ligt de Begroting 2016 van de Stadsregio Amsterdam. Enerzijds is deze Begroting bijzonder, omdat de gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam per 1 januari 2015 niet meer de wettelijke status van plusregio heeft. Na een lange procedure besloot de Eerste Kamer in december 2014 namelijk om deze status in te trekken. Daarnaast zijn de wettelijke taken op het gebied van Jeugdzorg van de Stadsregio per 1 januari 2015 gedecentraliseerd naar gemeenten.

Anderzijds is de Begroting vergelijkbaar met voorgaande jaren, omdat de 16 gemeenten de gewenste samenwerking vooralsnog continueren als gewone gemeenschappelijke regeling. De samenwerking kunnen we continueren omdat het Rijk, tegelijkertijd met het afschaffen van de plusregio's, besloot om voor de regio's Amsterdam, Rotterdam en Den Haag een uitzondering te maken door deze regio's de wettelijke status van "vervoerregio" te geven, met behoud van de wettelijke bevoegdheden en middelen (BDU) op het gebied van verkeer en vervoer.

De regionale samenwerking is wel in ontwikkeling. Met de nieuwe wettelijke kaders is er ruimte gekomen om voorstellen uit te werken hoe gemeenten in de toekomst de regionale samenwerking op de verschillende beleidsterreinen en de verschillende schaalniveaus in de Metropoolregio Amsterdam in samenhang willen organiseren. Daarmee geven we een vervolg aan een dialoog die de vorige bestuursperiode plaatsvond, waarin de raden aangaven de samenwerking te willen continueren met als richting van doorontwikkeling naar het niveau van de Metropoolregio Amsterdam. De uiteindelijke vorm waarin de regionale samenwerking zich verder zal ontwikkelen, ligt niet bij voorbaat vast en is in deze bestuursperiode nog onderwerp van gesprek met alle betrokken partijen. De gesprekken moeten uitmonden in concrete voorstellen voor de toekomst van de regionale samenwerking, voor zowel verkeer en vervoer (vervoerregio), als de beleidsterreinen economie, ruimte en wonen.

Voor verkeer en vervoer is een eerste stap gezet. Met de nieuwe wettelijke status kreeg de Stadsregio de opdracht om de onderlinge samenwerking met de provincies te versterken en de vervoerregio verder vorm te geven. Met de ondertekening van een convenant voor de periode 2015 en 2016 spraken de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeenten Almere en Lelystad en de Stadsregio in januari 2015 af om de samenwerking te intensiveren en een vorm te onderzoeken om de samenwerking anders te gaan organiseren vanaf 2017. Het convenant heeft voor de Stadsregio Amsterdam geen directe implicaties voor het vervoersbeleid of de begroting van 2016.

De gesprekken over de wijze waarop de samenwerking op de beleidsterreinen Ruimte, Wonen en Economie vorm krijgt zijn ook gestart, waarbij wordt beoogd dat hierover ook uiterlijk in 2016 besluitvorming plaatsvindt in de colleges en gemeenteraden. Ook de projectcommissie Bestuurlijke Toekomst van de Regioraad, bestaande uit regioraadsliden uit verschillende gemeenten en met verschillende politieke achtergronden, wordt actief betrokken bij de voorbereiding van de voorstellen en richt zich op de vormgeving van de democratische legitimiteit

Ten behoeve van de continuïteit van de samenwerking is een Begroting voor 2016 opgesteld op basis van het uitvoeringsprogramma 2015 binnen de bestaande kaders van de Regionale Agenda 2014-2018 (vastgesteld Regioraad 9 december 2014).

## 0.2 Leeswijzer

Deze Begroting is opgedeeld in 3 delen:

Deel 1: Verkeer en vervoer

Deel 2: Economie en Regionale Woningmarkt en Jeugdzorg

Deel 3: (Verplichte) paragrafen

## **Deel 1: Verkeer en vervoer**

In deel 1 staan de programma's centraal die gefinancierd worden met de Brede DoelUitkering verkeer en vervoer. In dit deel wordt eerste het financiële kader behandeld. Hierin komen de financiële, programma overschrijdende onderwerpen aan bod, bestaande uit een overzicht van baten en lasten (inclusief de resultaatbestemming), de BDU uitkering, reserves en de meerjarenraming. Vervolgens worden de programma's 01 Openbaar vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid behandeld.

Een belangrijk onderdeel hierbij is de resultaatbestemming. Daarbij gaat het over onttrekkingen en toevoegingen aan de reserves. Reserves hebben twee functies: ze kunnen als spaarpot gebruikt worden voor grotere uitgaven in de toekomst en ze kunnen een bufferfunctie hebben waarmee onverwachte tegenvallers opgevangen kunnen worden. Resultaatbestemming wordt uitgebreid opgenomen in de begroting, omdat de Regioraad de bevoegdheid heeft te bepalen waaraan reserves worden besteed. In de programmabegroting wordt bij elk programma een overzicht van de baten en lasten gegeven inclusief de resultaatbestemming. De financiële begroting geeft het overzicht van al deze verrekeringen en de gevolgen daarvan op de reserves.

Bij reserves geldt een volledige beleidsvrijheid voor de Regioraad. Deze beleidsvrijheid is echter maar beperkt bij de vooruit ontvangen middelen, zoals de Doeluitkering Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer (BDU). De Regioraad mag zelf de verdeling over de BDU programma's 01 Openbaar Vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid bepalen, maar de Regioraad mag de BDU niet inzetten voor andere programma's, zoals 04 Economie of 05 Regionale Woningmarkt. De reserves bij de BDU programma's mogen wel voor niet- BDU programma's worden ingezet.

In de programma's is een beschrijving van het beleid met de daarbij behorende baten en lasten opgenomen voor de komende jaren.

## **Deel 2: Economie en Regionale Woningmarkt en Jeugdzorg**

In deel 2 staan de programma's centraal die gefinancierd worden met de Algemene Middelen en het restant van Jeugdzorg. In dit deel wordt eerste het financiële kader behandeld. Hierin komen de financiële, programma overschrijdende onderwerpen aan bod, bestaande uit een overzicht van baten en lasten (inclusief de resultaatbestemming), de Algemene dekkingsmiddelen, reserves en de meerjarenraming. Vervolgens worden de programma's 04 Economie, 05 Regionale Woningmarkt en 06 Jeugdzorg behandeld.

Een belangrijk onderdeel zijn de algemene dekkingsmiddelen. Dit zijn inkomsten die aan elke uitgave besteed mogen worden. De financiële begroting geeft inzicht hoe deze algemene dekkingsmiddelen worden ingezet voor de begrotingsprogramma's.

Ook hier is een belangrijk onderdeel de resultaatbestemming. Daarbij gaat het over onttrekkingen en toevoegingen aan de reserves. Resultaatbestemming wordt uitgebreid opgenomen in de begroting, omdat de Regioraad de bevoegdheid heeft te bepalen waaraan reserves worden besteed. In de programmabegroting wordt bij elk programma een overzicht van de baten en lasten gegeven inclusief de resultaatbestemming. De financiële begroting geeft het overzicht van al deze verrekeringen en de gevolgen daarvan op de reserves.

In de programma's is een beschrijving van het beleid met de daarbij behorende baten en lasten opgenomen voor de komende jaren.

## **Deel 3: (Verplichte) paragrafen en de gemeentelijke bijdrage van € 2,23 per inwoner**

In deel 3 van de Begroting 2016 de zeven verplichte paragrafen opgenomen. Elke paragraaf behandelt een beheeronderwerp. Beheeronderwerpen behoren tot de bevoegdheid van het dagelijks bestuur. Om de raad zeggenschap te geven over het beleid dat het dagelijks bestuur voert bij deze beheerzaken zijn er de verplicht voorgeschreven paragrafen. In de paragrafen worden de beleidsuitgangspunten genoemd die het dagelijks bestuur in acht moet nemen bij de beheerzaken die in de paragrafen aan de orde komen.

In paragraaf a Lokale heffingen wordt de gemeentelijke bijdrage per gemeente weergegeven. De gemeentelijke bijdrage voor 2016 blijft vooralsnog conform het besluit van de Regioraad op 15 maart 2011 € 2,23 per inwoner.

In paragraaf e Bedrijfsvoering wordt naast de afdelingen Bedrijfsvoering en Bestuur en Communicatie uitgebreid ingegaan op het onderwerp personeel, bestaande uit personeel in vaste dienst en personeel van derden. En wordt hier de kostenverdeling toegelicht.

# Deel 1: Verkeer en Vervoer

# 1. Het financiële kader

## 1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het financiële kader gepresenteerd, op basis waarvan de Begroting 2016 is opgesteld.

In *paragraaf 1.2* is als eerste een overzicht opgenomen van de baten en lasten per programma en kostenplaats voor resultaatbestemming. Tekorten of overschotten in de jaarlijkse exploitatie kunnen verrekenend worden met de reserves. Verrekeningen met reserves worden uitgevoerd op basis van door de Regioraad vastgesteld beleid. Er is dus beleidsvrijheid voor de Regioraad in de resultaatbestemming.

In *paragraaf 1.3* wordt vervolgens de ontwikkeling van de Brede DoelUitkering verkeer en vervoer (BDU) behandeld. De programma's 01 Openbaar vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid worden gefinancierd uit de Brede DoelUitkering verkeer en vervoer. De raming van de inkomsten van de met BDU gefinancierde programma's zijn ontleend aan de meerjarenraming van het Ministerie van I&M. De lasten voor deze programma's zijn gebaseerd op de verleende en te verlenen subsidiebeschikkingen bij Openbaar vervoer en bij Infrastructuur.

In *paragraaf 1.4* is een overzicht opgenomen van de reserves die in het kader van de BDU programma's nog beschikbaar zijn.

Tot slot wordt in *paragraaf 1.5* de Meerjarenraming van de BDU programma's behandeld. Deze meerjarenraming heeft een financieringsfunctie en laat zien in hoeverre de 'spaarpoten' van de 3 BDU programma's afdoende is om de verwachte uitgaven in de komende jaren te kunnen bekostigen of dat er eventueel extra financiering nodig is.

## 1.2 Overzicht van baten en lasten (inclusief resultaatbestemming)

Het overzicht van baten en lasten geeft het overzicht van de jaarlijkse baten en lasten van de Stadsregio Amsterdam ingedeeld naar de programma's en kostenplaatsen.

**Tabel 1.2.1: Baten en Lasten per programma, vóór resultaatbestemming**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Programmabegroting</b>								
<b>Baten</b>	01 Openbaar Vervoer	435.489	367.929	453.076	336.154	297.631	264.593	381.739
	02 Infrastructuur	101.540	139.877	130.421	164.484	136.813	163.701	189.245
	03 Mobiliteitsbeleid	4.321	6.654	6.943	6.759	6.757	6.765	6.756
	<b>Totaal Baten</b>	<b>541.350</b>	<b>514.460</b>	<b>590.440</b>	<b>507.396</b>	<b>441.201</b>	<b>435.059</b>	<b>577.740</b>
<b>Lasten</b>	01 Openbaar Vervoer	435.238	367.758	459.624	336.154	297.631	264.593	381.739
	02 Infrastructuur	100.654	138.746	139.019	164.484	136.813	163.701	189.245
	03 Mobiliteitsbeleid	4.321	6.626	6.943	6.759	6.757	6.765	6.756
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>540.213</b>	<b>513.129</b>	<b>605.586</b>	<b>507.396</b>	<b>441.201</b>	<b>435.059</b>	<b>577.740</b>
<b>Saldo</b>	<b>vóór resultaatbestemming</b>	<b>1.136</b>	<b>1.330</b>	<b>-15.147</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tekorten of overschotten in de jaarlijkse exploitatie kunnen verrekenend worden met de reserves. Verrekeningen met reserves worden uitgevoerd op basis van door de Regioraad vastgesteld beleid. Er is dus beleidsvrijheid voor de Regioraad in de resultaatbestemming. Deze verrekeningen met reserves zijn opgenomen in de volgende tabel.

**Tabel 1.2.2: Resultaatbestemming per programma**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
			Gewijzigde					
<b>Saldo</b>	<b>vóór resultaatbestemming</b>	<b>1.136</b>	<b>1.330</b>	<b>-15.146</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultaatbestemming</b>								
<b>Baten (onttrekkingen aan reserves)</b>								
	01 Openbaar Vervoer	353	0	6.549	0	0	0	0
	02 Infrastructuur	1.124	0	8.598	0	0	0	0
	03 Mobiliteitsbeleid	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>1.477</b>	<b>0</b>	<b>15.146</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten (toevoegingen aan reserves)</b>								
	01 Openbaar Vervoer	603	170,753	0	0	0	0	0
	02 Infrastructuur	2.010	1.131	0	0	0	0	0
	03 Mobiliteitsbeleid	0	28,602	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>2.613</b>	<b>1.330</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>resultaatbestemming</b>	<b>-1.136</b>	<b>-1.330</b>	<b>15.146</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tot en met 2014 heeft de resultaatbestemming van de Begroting 2016 bij alle programma's betrekking op de rente-verrekening met de bestemmingsreserves. In 2015 wordt het voorstel gedaan om de rente-reserves op te heffen, omdat de functie ervan niet meer van toepassing is. Daarom wordt bij de 2<sup>e</sup> Gewijzigde Begroting in één keer het volledige bedrag onttrokken. In de jaren 2016 en verder hoeft er geen resultaatbestemming meer plaats te vinden. Ontvangen rentes worden dan rechtstreeks in de programma's ingezet.

### 1.3 BDU Verkeer en Vervoer

De Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is een programma-overschrijdend dekkingsmiddel voor de BDU programma's 01 Openbaar Vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid. De BDU is voor de Stadsregio de belangrijkste financieringsbron.

De verdeling van de BDU over de verkeer en vervoer programma's is gebaseerd op een historisch ontstane verdeling die goed voldoet en beantwoordt aan de doelen van het Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan en de jaarlijkse Uitvoeringsprogramma's verkeer en vervoer.

01 Openbaar Vervoer	76,0%
02 Infrastructuur	22,0%
03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid	2,0%

Deze verdeling geldt alleen voor het relatieve deel van de BDU. Het relatieve deel van de BDU is het deel dat met verdeelsleutels zoals inwoneraantal wordt verdeeld over de provincies en stadsregio's. Het aandeel van de



Stadsregio in het relatieve deel van de landelijke BDU was tot en met 2014 22,74%, maar is vanaf 2015 gedaald naar 22.61%.

Naast het relatieve deel kent de BDU ook een absoluut deel waarin middelen voor specifieke doelen zijn opgenomen. Voor de jaren 2014 tot en met 2019 zijn de volgende posten opgenomen in de absolute tabel:

**Tabel 1.3.1: Absolute deel van de BDU voor 2014 tot en met 2019**

Bedragen x € 1.000	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Chipkaart	-5.225	-5.225	0	0	0	0
Hybride brandstofcelbus	1.000	0	0	0	0	0
AROV	4.581	8.568	8.434	8.434	8.434	8.434
Beter Benutten 1	3.924	0	0	0	0	0
Beter Benutten 2	0	4.658	0	0	0	0
Zuidas	17.400	0	0	0	0	0
DGMO	165	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>21.845</b>	<b>8.001</b>	<b>8.434</b>	<b>8.434</b>	<b>8.434</b>	<b>8.434</b>

De Inhouding chipkaart betreft de terugbetaling van een voorschot dat de Stadsregio en andere BDU ontvangers destijds hebben ontvangen van het rijk. In de vooruit ontvangen middelen bij het programma Openbaar vervoer is rekening gehouden met deze terugbetaling in vier jaar, waarvan 2015 het laatste jaar is.

Het is uitdrukkelijk de bedoeling van het rijk dat BDU ontvangers een deel van de BDU kunnen 'sparen' voor grotere projecten. Bij vertraging in de uitvoering van grote projecten is er sprake van gedwongen 'sparen' omdat de subsidieaanvragers niet de voortgang in de infrastructuurprojecten hebben kunnen realiseren die zij wilden. De niet bestede middelen worden dan in latere jaren besteed.

In enig jaar kan voor een programma dus meer of minder worden uitgegeven dan het bedrag dat het rijk heeft beschikt en met de BDU verdeelsleutels over de programma's wordt verdeeld. Het overzicht op de volgende pagina geeft dit per programma weer.

**Tabel 1.3.2: Beschikte en inzet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde					
<b>Beschikbare BDU</b>							
<i>Beschikte BDU</i>							
BDU aandeel Openbaar Vervoer	305.742	283.682	281.130	288.791	290.116	291.224	291.207
BDU aandeel Infrastructuur	101.793	83.599	87.711	83.624	84.008	84.329	84.324
BDU aandeel Ruimt. Proj. en Mob.	6.051	6.004	5.942	6.006	6.041	6.070	6.070
<b>Totaal beschikte BDU</b>	<b>413.587</b>	<b>373.285</b>	<b>374.783</b>	<b>378.421</b>	<b>380.165</b>	<b>381.623</b>	<b>381.601</b>
<i>Inzet BDU voorgaande jaren</i>							
BDU OV voorgaande jaren	122.129	79.476	167.346	47.363	7.515	0	90.532
BDU Infra voorgaande jaren	0	54.927	41.729	80.484	52.500	79.121	104.751
BDU Ruimt. Proj. en Mobiliteit	0	420	642	548	512	491	482
<b>Totaal inzet BDU voorgaande jaren</b>	<b>122.129</b>	<b>134.823</b>	<b>209.717</b>	<b>128.395</b>	<b>60.527</b>	<b>79.612</b>	<b>195.764</b>
<b>Totaal beschikbare BDU</b>	<b>535.716</b>	<b>508.108</b>	<b>584.500</b>	<b>506.816</b>	<b>440.692</b>	<b>461.235</b>	<b>577.365</b>
<b>Bestemde BDU</b>							
<i>Inzet BDU</i>							
BDU inzet Openbaar Vervoer	427.871	363.158	448.476	336.154	297.631	264.593	381.739
BDU inzet Infrastructuur	100.357	138.526	129.440	164.108	136.508	163.450	189.075
BDU inzet Ruimt. Proj. en Mobiliteit	4.136	6.424	6.584	6.554	6.553	6.561	6.552
<b>Totaal ingezette BDU</b>	<b>532.365</b>	<b>508.108</b>	<b>584.500</b>	<b>506.816</b>	<b>440.692</b>	<b>434.604</b>	<b>577.365</b>
<i>BDU sparen voor komende jaren</i>							
BDU sparen Openbaar Vervoer	0	0	0	0	0	26.631	0
BDU sparen Infrastructuur	1.436	0	0	0	0	0	0
BDU sparen Ruimt. Proj. en Mob.	1.915	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal bestemde BDU</b>	<b>3.351</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26.631</b>	<b>0</b>
<b>Totaal beschikbare BDU</b>	<b>535.716</b>	<b>508.108</b>	<b>584.500</b>	<b>506.816</b>	<b>440.692</b>	<b>461.235</b>	<b>577.365</b>
<b>Resultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De beschikbare BDU bestaat uit de voor het jaar door het rijk beschikte BDU plus, voor zover nodig, inzet van BDU middelen uit voorgaande jaren. De bestemde BDU bestaat uit bestede BDU en het niet bestede deel dat naar komende jaren wordt doorgeschoven.

De systematiek is als volgt: de beschikte BDU voor enig jaar wordt door het Ministerie bepaald. De Stadsregio bepaalt elk jaar hoeveel BDU nodig is voor het uitvoeren van projecten. Is er meer nodig voor projecten dan het Ministerie heeft beschikt dan worden BDU middelen uit voorgaande jaren ingezet. Is er in enig jaar minder nodig dan beschikt door het Ministerie dan wordt het niet bestede deel onder BDU komende jaren opgenomen. Bij de programma's is aangegeven hoeveel elk programma nog aan vooruitontvangen middelen in de 'spaarpot' heeft zitten.

## 1.4 Reserves

Naast de BDU-middelen, die de Stadsregio ontvangt van het Ministerie van I&M heeft de Stadsregio voor de BDU gerelateerde programma's nog een aantal reserves ter beschikking. De ontwikkeling hiervan is weergegeven in onderstaande tabel:

**Tabel 2.1.4.1: Ontwikkeling reserves 2014 tot en met 2019**

Bedragen x € 1.000	Stand op 31 december					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bestemmingsreserves:						
01 Openbaar vervoer rente	1.219	0	0	0	0	0
02 Infrastructuur rente	1.912	0	0	0	0	0
99 Reserve vervanging ICT	246	176	136	1	61	121
Sociaal plan	12.015	0	0	0	0	0
Koersverschillen	2.631	2.105	1.579	1.053	527	0
<b>Totaal reserves</b>	<b>18.023</b>	<b>2.281</b>	<b>1.715</b>	<b>1.054</b>	<b>588</b>	<b>121</b>

#### Reserves 01 Reserves Openbaar vervoer rente en 02 Infrastructuur rente

De reserves voor Openbaar vervoer en Infrastructuur betreffen rente-reserves. Deze reserves zijn ooit in het leven geroepen om het verschil in werkelijk ontvangen rente en de verplichte toevoeging aan de BDU-voortontvangen middelen op te kunnen vangen. Deze verplichte toevoeging aan de BDU-middelen is in 2014 opgeheven en is het aanhouden van deze reserve overbodig geworden. Deze reserves worden daarom in één keer in 2015 onttrokken en ingezet in de betreffende programma's.

#### Reserve 99 vervanging ICT

Aan de reserve Automatisering wordt de reguliere dotatie € 60.000 toegevoegd. Tevens wordt deze reserve ingezet ter dekking van automatiseringskosten.

#### Reserve Sociaal plan

De bestemmingsreserve Sociaal Plan is in 2011 in het leven geroepen om voor 2 jaar lang de personele verplichtingen te kunnen voldoen voor het geval de Stadsregio zou komen te vervallen. De stand van deze reserve was bij de Jaarrekening was € 13,62 miljoen bestaande uit € 12,0 miljoen gevormd door BDU middelen en € 1,6 miljoen gevormd door Algemene middelen. Met het oog op de Vervoerregio en het voortbestaan van het BDU-deel van de Stadsregio is een groot deel van deze reserve overbodig geworden. Daarom wordt voorgesteld om het deel van de reserve dat opgebouwd is met BDU-middelen terug te storten naar de twee overgebleven rente-reserves Openbaar vervoer en Infrastructuur en de totale reserves in één keer in 2015 te onttrekken ten goede van de betreffende programma's (zie ook hierboven).

#### Reserve Koersverschillen

De reserve koersverschillen is gesteld op 4% van de aanschafwaarde van Kapitaalmarkt Select. Door invoering van de wet op het schatkistbankieren moet het kapitaalmarktselectfonds in 7 jaarlijks gelijke stappen afgebouwd worden. Omdat de bestemmingsreserve koersverschillen op 4 % van de aanschafwaarde is gesteld, wordt deze bestemmingsreserve ook elk jaar 1/7 deel lager.

## 1.5 Meerjarenraming

### **Meerjarenraming in historisch perspectief**

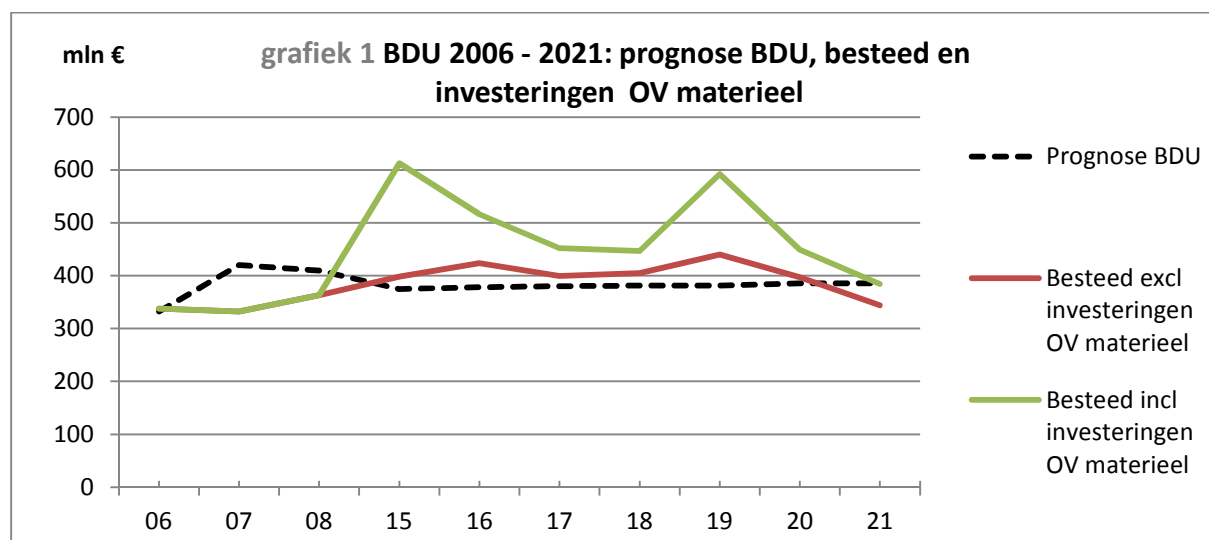
De periode waarin de stadsregio zich met het afgesloten convenant d.d. 23 januari 2015 transformeert naar de vervoerregio markeert ook een aantal belangrijke beleidsontwikkelingen. Om die ontwikkelingen in perspectief te plaatsen is in de meerjarenraming ook een historisch perspectief opgenomen.

In 2005 is de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer tot stand gekomen. Vanaf het ontstaan van de BDU tot 2012 was bij de Stadsregio Amsterdam de beschikte BDU vanuit het Rijk hoger dan de bestede BDU: er is gespaard voor toekomstige uitgaven. Vanaf 2012 is er een kentering. In 2012 worden de eerste investeringsbijdragen voor het openbaar vervoer verstrekt en vanaf 2013 komen de bestedingen voor infrastructuursubsidies op eenzelfde niveau als de beschikbare middelen.

## Twee ontwikkelingen: besteden en investeren

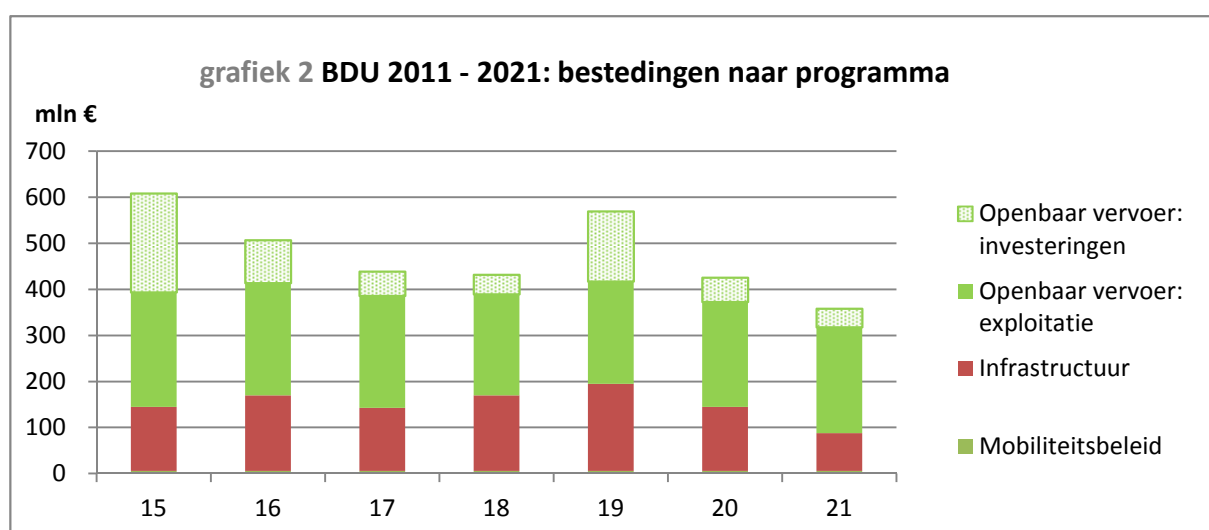
Vanaf 2015 worden de twee belangrijke ontwikkelingen goed zichtbaar:

- de Stadsregio besteedt meer dan jaarlijks wordt beschikt waardoor de gespaarde BDU na een jarenlange toename nu een dalende lijn laat zien.
- binnen het programma openbaar vervoer worden omvangrijke investeringsbijdragen in OV materieel verstrekt. Omdat de Stadsregio tegen een lagere rente investeringen kan financieren dan de vervoerbedrijven leiden investeringsbijdragen tot lagere kapitaallasten en daarmee tot lagere jaarlijkse subsidiebijdragen aan de vervoerders.



Vanaf 2020 zal volgens deze prognose weer BDU gespaard worden. Om die omslag te verklaren is een toelichting op het niveau van de begrotingsprogramma's noodzakelijk. Bij het begrotingsprogramma openbaar vervoer zijn de sluitende exploitatie en de omvangrijke investeringsbijdragen hoofdpunten. Bij het programma Infrastructuur zijn voldoende capaciteit voor planontwikkeling en optimalisatie van het subsidie instrumentarium hoofdpunten.

De BDU middelen worden verdeeld over de drie begrotingsprogramma's waarbij het programma openbaar vervoer veruit het grootste is.



De raming voor openbaar vervoer fluctueert sterk door de investeringsbijdragen voor rollend materieel en daarvoor benodigde infrastructuur. De raming voor openbaar vervoer komt in 2015 uit op het hoogste niveau met € 465 miljoen; in deze € 465 miljoen zijn investeringsbijdragen van in totaal € 168 miljoen opgenomen.

De raming voor infrastructuur is gebaseerd het verwachte realisatietempo van projecten en bereikt met € 189 miljoen een piek in 2019. Met een jaarlijks uitgavenniveau van circa € 6,6 miljoen zijn de uitgaven voor het programma Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid nauwelijks zichtbaar in de grafiek.

## Openbaar vervoer

### Exploitatie en investeringen

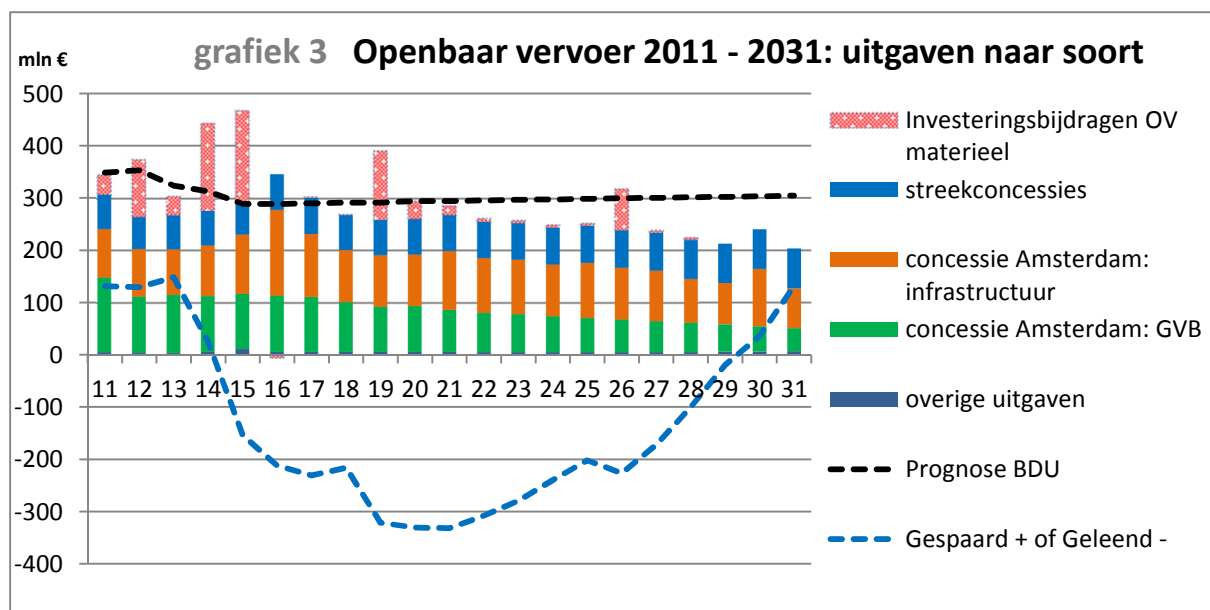
In grafiek 3 zijn de uitgaven voor het openbaar vervoer afgezet tegen de prognose van de BDU. Het totaal van de reguliere uitgaven voor de exploitatie bestaat uit de vergoedingen aan de concessiehouders:

- GVB voor de concessie Amsterdam,
- de gemeentelijk eenheid Metro en Tram voor beheer, vervanging en onderhoud van de railinfrastructuur in Amsterdam,
- Connexxion voor de concessie Amstelland / Meerlanden en de concessie Zaanstreek
- EBS voor de concessie Waterland.

In de grafiek is duidelijk zichtbaar dat het financieel perspectief houdbaar is: de uitgaven voor de exploitatie zijn met uitzondering van 2016 in de hele periode lager dan de prognose van de BDU. Het positieve verschil tussen de prognose van de BDU en uitgaven wordt ingezet voor de directe financiering van het OV materieel.

Tot enkele jaren geleden was het gebruik dat het GVB geld leende bij de gemeente Amsterdam voor de financiering van nieuw aan te schaffen OV materieel. De Stadsregio vergoedde de kapitaallasten van deze financiering. Dat is sinds 2012 veranderd met de eerste tranche van de investeringsbijdrage van € 108 miljoen voor het nieuwe M5 metro materieel. Doordat de Stadsregio de afgelopen jaren investeringsbijdragen kon verstrekken uit gespaarde eigen middelen, hoeft het GVB niet meer te lenen voor nieuw OV materieel. Minder lenen betekent minder kapitaallasten in de jaarlijkse exploitatiesubsidie van de Stadsregio aan het GVB.

In de grafiek is dan ook zichtbaar dat de jaarlijkse exploitatiesubsidie van de Stadsregio aan het GVB afneemt. Naast lagere kapitaallasten daalt de exploitatiesubsidie voor het GVB op grond van de afspraken voor de concessieperiode 2014 – 2024.



### Zelfde investeringen, andere financier, lagere kosten

Uitgangspunt voor de investeringen in het OV materieel zijn de concessieafspraken en de daarvan afgeleide vervoerplannen. In het verleden financierde het GVB de investeringen met leningen bij de gemeente Amsterdam; de Stadsregio vergoedde de kapitaallasten aan het GVB. Met investeringsbijdragen neemt de Stadsregio de

financiering over. Er is sprake van directe financiering omdat de indirecte financiering met leningen van de gemeente Amsterdam vervalt.

Tot 2015 kan de Stadsregio binnen het programma openbaar vervoer de investeringen uit eigen, gespaarde middelen financieren. Het voordeel van eigen middelen is dat er geen risico is wat betreft de ontwikkeling van de rente: een hogere rente leidt niet tot hogere kosten. Financiering met eigen middelen leidt dus tot een betere financiële houdbaarheid van het openbaar vervoer systeem.

Voor de periode 2015 tot en met 2029 moet elders financiering worden gevonden. Tot 2018 kan het tekort gedekt worden met interne financiering binnen de Stadsregio: de beschikte maar nog niet uitgekeerde middelen voor infrastructuurprojecten kunnen tijdelijk als financiering voor de investeringsbijdragen bij openbaar vervoer ingezet worden. Vanaf 2019 tot en met 2029 is externe financiering nodig: er moeten leningen van derden aangetrokken worden voor de financiering van investeringsbijdragen.

Directe financiering van de investeringen in het OV materieel door de Stadsregio zal structureel een voordeel opleveren ten opzichte van indirecte financiering met leningen via de gemeente Amsterdam. Bij indirecte financiering leent de gemeente Amsterdam aan een vervoerbedrijf. Voor die leningen moet Amsterdam een marktconform tarief in rekening brengen waarin een risico-opslag verwerkt moet worden. Omdat de Stadsregio leent voor eigen uitgaven, het verstrekken van investeringsubsidies, is er geen sprake van een risico-opslag.

Ook incidenteel is er een voordeel. Amsterdam hanteert een omslagstelsel. In dit stelsel wordt de rente, die in rekening wordt gebracht aan de lenende diensten en bedrijven, gebaseerd is op het gemiddelde van de rentes voor alle leningen die Amsterdam de afgelopen decennia heeft aangetrokken. Omdat de rente de afgelopen jaren is gedaald is, komt de omslagrente hoger uit dan de huidige marktrente. Bij een laag blijvende rente zal de omslagrente toegroeien naar de huidige marktrente. Zolang dat nog niet het geval is, kan de Stadsregio in elk geval tijdelijk een rentevoordeel realiseren.

#### **Investeringsen en financieringswijze**

In de periode 2011 – 2014 heeft de Stadsregio uit eigen middelen € 331 miljoen geïnvesteerd in OV materieel. Ook in 2015 en 2019 zullen nog grote investeringen worden gedaan. De volgende tabel geeft een beeld van de grootste investeringen met directe financiering.

Investeringsbijdragen	Periode	Totaal goedgekeurd	Realisatie t/m 2014	2015	later
23 M5 metrovoertuigen	2012 – 2015	240	208	32	-
5 M6 metrovoertuigen	2013 – 2015	50	24	26	-
AMSYS investeringen	2013 – 2014	52	27	26	-
MVP metro	2014	75	75	-	-
Overige investeringen	2014 – 2024	111	18	27	66
Bussenfonds streekvervoer	2015	60	-	60	-

Grafiek 3 laat zien dat het aan te trekken vreemde vermogen oploopt naar € 389 miljoen in 2021. Vanaf 2022 is het saldo van de prognose BDU minus de geraamde uitgaven voor openbaar vervoer weer positief en worden de aangetrokken leningen weer afgelost. In de reeks vanaf 2022 is het jaar 2026 een uitzondering door een investering van de Stadsregio voor OV materieel voor de streekconcessies: het bussefonds. Bij het bussefonds gaat het om een lening die in tien jaar wordt afgelost door verrekening met de jaarlijkse subsidiebijdragen.

In 2030 zijn alle leningen afgelost en de periode van de meerjarenraming sluit af met een positief saldo van € 127 miljoen. Dit saldo is bestemd voor investeringsbijdragen voor de toekomstige (vervangings)investeringen.

#### **Uitgangspunten en robuustheid van deze meerjarenraming**

In deze meerjarenraming is uitgegaan van het huidige vervoeraanbod tegen de huidige tarieven. Ook is aangenomen dat wijzigingen in de opzet van het lijnennet bij het in gebruik nemen van de NoordZuidlijn niet leiden tot een hogere exploitatiebijdrage van de Stadsregio voor het openbaar vervoersysteem.

Door de investeringen in OV materieel daalt de exploitatiebijdrage voor het GVB en zijn de exploitatiebijdragen voor de concessie Amsterdam niet langer de grootste uitgavenpost. Dat wordt de bijdrage voor beheer, vervanging en onderhoud van de railinfrastructuur voor het openbaar vervoer. Een goede beheersing van de uitgaven van deze post is belangrijk, niet alleen door de omvang van de uitgaven maar ook doordat veel aandacht nodig is om tot een goede beheersing te komen.

In deze meerjarenraming is uitgegaan van een te betalen rente van 2,5% over het aan te trekken vreemd vermogen. Dat is een goede indicatie voor de rente die lagere overheden betalen voor leningen. Deze rente geldt ook voor de vervoerregio indien de deelnemers aansprakelijk blijven voor de vervoerregio zoals ze dat tot 2015 waren voor de Stadsregio.

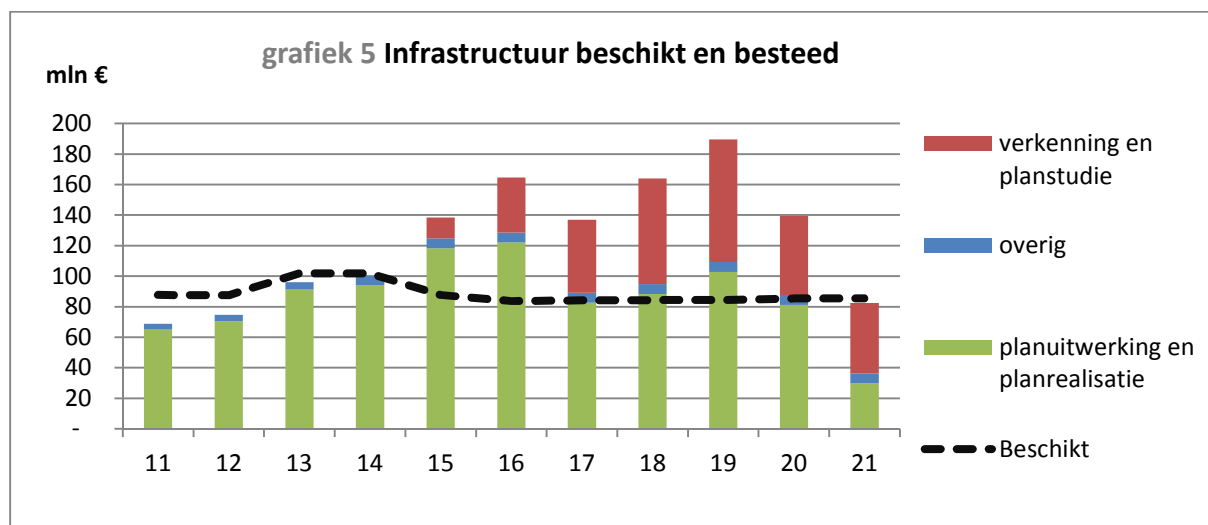
De afgelopen jaren is de compensatie voor loon- en prijsontwikkeling in de BDU achter gebleven bij wat nodig is om de vervoerders voldoende te compenseren. Hoewel onvoldoende compensatie door het rijk geen uitgangspunt hoort te zijn, is het wijs beleid een risicomarge op te nemen in de meerjarenraming. Deze risicomarge is 0,9% jaarlijks en cumulatief. De risicomarge is gelijk aan het gemiddelde van de achterblijvende indexering van de BDU in de periode 2008 – 2014. Met deze aanname neemt het tekort door achterblijvende indexering van 3 miljoen in 2015 toe naar € 51 miljoen in 2031. Een lagere risicomarge houdt vanzelfsprekend in dat eerder het omslagpunt van een positief exploitatiesaldo wordt bereikt en het gespaarde eindbedrag voor toekomstige vervanging hoger wordt.

## Infrastructuur

### Ramen met overplanning

Bij de raming van de realisatie van infrastructuurprojecten houdt de Stadsregio rekening met niet vermijdbare vertraging in de uitvoering door uit te gaan van overplanning. Overplanning houdt in dat in de planning wordt aangenomen dat 75% van de geraamde uitgaven voor projecten in de planuitwerking en planrealisatie daadwerkelijk in het betreffende jaar wordt besteed en 50% van de projecten in de verkenning en planstudiefase. Het deel van de uitgaven dat niet in het betreffende jaar wordt besteed komt in latere jaren tot uitgaven. Er is dus geen sprake van vervallen van projecten maar op realistische wijze rekening houden met niet beïnvloedbare vertraging.

Het verschil in mate van overplanning is ook gevolgd bij het weergeven van de geraamde uitgaven met de kanttekening dat in de jaren voor 2015 alle projecten in de groep planuitwerking en planuitvoering zijn opgenomen.



Om een voldoende hoog niveau van realisatie te waarborgen zal tijdig met de planontwikkeling van infrastructuurprojecten begonnen moeten worden. Idealiter zal in een meerjarenraming naarmate de jaren verder

in de toekomst liggen het aandeel van projecten in de planuitwerking en planrealisatie afnemen en het aandeel van projecten in de verkenning en planstudie fase moeten toenemen. In bovenstaande grafiek is zichtbaar dat de geraamde uitgaven voor beide groepen afnemen. Dat houdt in dat maatregelen van de vervoerregio mede gericht moeten zijn op het tijdig beginnen met verkenningen en planstudies door de wegbeheerders of door de vervoerregio zelf.

### **Maatregelen voor realisatie van projecten**

In het kader van de drie Investeringsagenda's gaat het naast het inhoudelijk programma, ook zeker over de processen om te komen tot tijdige en snelle uitvoering. De afspraken krijgen in 2015 verder vorm. Uitgangspunt is dat dit een positief effect zal hebben wat betreft het daadwerkelijk kunnen realiseren van tijdige realisatie en daarmee besteding aan afgesproken mijlpalen. Op dat moment moet worden bezien of een aanpassing van de percentages overplanning moeten worden aangepast en dan ook voorbereiding getroffen moet worden voor het maken van keuzes: voor welke projecten is een bijdrage beschikbaar, voor welke projecten een jaar later, op een later moment

Daarbij is het goed om te constateren dat in zowel 2013 als ook 2014 het gelukt is om bijna 100% van het begrote budget daadwerkelijk te besteden. Dit blijft een grote inspanning vanuit de Stadsregio, er is nog onvoldoende discipline vanuit de wegbeheerders om ook daadwerkelijk tot tijdige betalingsverzoeken te komen, dit is ook de rede dat pas in het vierde kwartaal pas actie wordt ondernomen. Hier blijft een optimalisatie mogelijk. Daarbij is de Stadsregio continue, zeker in het licht van de investeringsagenda's, bezig om eventuele knelpunten om tot uitvoering te komen, weg te nemen. Het DB van de SRA is in december 2014 akkoord gegaan met een aantal verbetervoorstellen, passend binnen de vigerende kaders en regels. Dit helpt om tot tijdige uitvoering te komen. Ook wordt in 2015 verder invulling gegeven aan de opgave: van subsidiëren naar financieren. Hierbij wordt onder meer nagedacht over een gerichte aanpassing van subsidiepercentages, om daarmee ook daadwerkelijk de uitvoering van projecten dichterbij te brengen. Daarbij zal er altijd sprake zijn van een eigen bijdrage vanuit de wegbeheerders, gezien het vaak samen oplopen van lokale en regionale belangen en vooral: een goede invulling van committent door het leveren van een eigen bijdrage van minimaal 5%.

Tijdige betrokkenheid, gelijk oplopen met de besluitvorming van de aanvrager en andere verdere verbeteringen, geeft een volgende stap in het tijdig besteden van de beschikbare budgetten, gekoppeld aan de al geagendeerde en bewezen noodzakelijke projecten. Maar daar blijft voor gelden: de wegbeheerders moeten nadrukkelijk actie ondernemen, reservering treffen in de eigen begroting. Dan gaat dit elkaar dan versterken en helpt voorkomen dat er sprake is van juist het vergroten van het spaarsaldo.



## 2. De Programmabegroting

### Programma 01: Openbaar vervoer

Portefeuillehouder: Openbaar Vervoer  
Budgethouder: N. van Paridon

---

#### Doelstellingen

De Stadsregio is opdrachtgever van vervoerders en regisseur van OV-vraagstukken in het gebied van de zestien gemeenten. De Stadsregio brengt vervoerders en gemeenten bij elkaar en fungeert als connectie naar andere partners als NS, Rijk/ministerie I&M en andere regionale OV-opdrachtgevers. De Stadsregio zorgt voor samenhang tussen de verschillende OV-dossiers op verschillende niveaus.

De Stadsregio stuurt continu op excellent openbaar vervoer. Daarbij nemen wij de reiziger als uitgangspunt. De Stadsregio is een partner voor gemeenten en biedt ruimte voor ondernemerschap aan vervoerders. Wij realiseren ons dat we met gemeenschapsgeld werken. Wij zijn deskundig, transparant, integer en betrouwbaar.

#### *Onze doelstellingen*

- Excellent OV: door middel van onze concessies en aansturing streven wij een 7,8 of hoger na in de klantwaardering van onze vervoerders.
- Partner: wij treden op als partner voor gemeenten en bieden ruimte voor ondernemerschap aan vervoerders. Hierbij treden we op als facilitator en regisseur. periodiek peilen we bij onze bestuurders wat de gemeenten van ons verwachten.
- Gemeenschapsgeld: wij werken met schaars gemeenschapsgeld en dit stelt eisen aan ons handelen.
- Randvoorwaarde is veilig openbaar vervoer: Als eindverantwoordelijke voor het OV-systeem zet de Stadsregio zich in voor de sociale en fysieke veiligheid, zodat de reiziger zich veilig voelt en veilig is.

## In cijfers

**Tabel 1.2.01.1: Overzicht baten en lasten Programma 1: Openbaar vervoer**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1e	2e				
			Gewijzigde					
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	305.742	283.682	281.130	288.791	290.116	291.224	291.207
	Af: Toevoeg. aan gespaarde BDU	0	0	0	0	0	-26.631	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	122.129	79.476	167.346	47.363	7.515	0	90.532
	Werk voor derden uitgevoerd	5.700	4.600	4.600	0	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	0	0	0	0	0	0	0
	Rente	908	171	0	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	1.009	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>435.489</b>	<b>367.929</b>	<b>453.076</b>	<b>336.154</b>	<b>297.631</b>	<b>264.593</b>	<b>381.739</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:							
	* Conc. Amsterdam: Exploitatie	87.924	87.752	85.205	81.105	78.005	72.405	63.705
	* Conc. A'dam: Beheer en OH	96.004	90.000	111.800	162.400	118.400	96.100	93.400
	* Conc. A'dam: Sociale Veiligheid	18.200	18.200	18.200	18.200	18.200	18.200	18.200
	* Conc. Amstelland Meerlanden	40.107	36.515	36.515	37.955	37.955	37.355	37.355
	* Concessie Zaanstreek	11.589	11.872	11.872	11.872	11.872	11.872	11.872
	* Concessie Waterland	16.127	16.418	16.472	16.472	16.472	16.472	16.472
	* Investerings Rollende Activa	157.080	39.800	107.000	6.500	13.000	7.200	130.900
	* OV overig	3.267	61.783	67.000	-4.200	-3.800	-3.800	-3.800
	Onderzoek en Studie	2.259	2.770	2.020	2.020	2.020	2.020	2.020
	Personeel:							
	* In vaste dienst	1.320	1.368	1.388	1.420	1.420	1.420	1.420
	* Van derden	354	299	1.000	1.001	1.001	1.001	1.001
	Doorbelaste overhead	1.038	981	1.152	1.020	1.018	1.028	1.016
	Rente	0	0	0	388	2.067	3.320	8.178
	Lasten voorgaande jaren	-30	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>435.238</b>	<b>367.758</b>	<b>459.624</b>	<b>336.154</b>	<b>297.631</b>	<b>264.593</b>	<b>381.739</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>250</b>	<b>171</b>	<b>-6.549</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	353	0	6.549	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	603	171	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### **Toelichting Baten: Aandeel in de BDU beschikking en de Gespaarde BDU middelen**

Het programma Openbaar vervoer wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. Jaarlijks ontvangt de Stadsregio van het Ministerie van I&M een budget dat volgens een vaste verdeling wordt verdeeld over de 3 BDU-gefinancierde programma's. In paragraaf 1.3 op bladzijde 8 is deze verdeling over de programma's opgenomen. Het deel dat bestemd is voor een bepaald programma wordt in het overzicht aangeduid met de term 'Aandeel in BDU beschikking'.

**Tabel 1.2.01.2: Prognose verloop Gespaarde BDU middelen Programma 1: Openbaar vervoer**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1e	2e				
		Gewijzigde					
Stand op 1 januari van het jaar	154.196	31.409	31.409	-135.936	-183.299	-190.814	-164.183
Af: Dekking uit gespaarde BDU middel.	-122.129	-79.476	-167.346	-47.363	-7.515	0	-90.532
Af: Afwik. voorgaande jaren BOS geld.	-658	0	0	0	0	0	0
Bij: Toevoegingen aan gespaarde BDU	0	0	0	0	0	26.631	0
<b>Stand op 31 december van het jaar</b>	<b>31.409</b>	<b>-48.067</b>	<b>-135.936</b>	<b>-183.299</b>	<b>-190.814</b>	<b>-164.183</b>	<b>-254.715</b>

Net als in 2014 is de verwachting dat er in 2015 en verder meer aan Openbaar vervoer wordt uitgegeven dan het aandeel dat OV in de BDU middelen krijgt. Daarom wordt jaarlijks een deel gedekt uit de gespaarde middelen (behalve in 2018). Echter vanaf 2015 heeft OV niet meer genoeg gespaarde middelen en zal ze een beroep moeten doen op de gespaarde middelen van Infrastructuur en / of op termijn extern moeten lenen. Zie voor meer hierover paragraaf 1.5 over de Meerjarenraming (blz. 11).

## In activiteiten

### Concessie Amsterdam: Exploitatie

Dagelijks reizen er 330 duizend mensen met het openbaar vervoer naar bestemmingen in de Metropoolregio Amsterdam. Op weg naar werk, school, universiteit, zorginstellingen en naar sociaal-recreatieve bestemmingen. Nog eens 50 duizend mensen reizen elke dag de Metropoolregio Amsterdam uit met het openbaar vervoer (en weer terug). Deze aantallen stijgen de komende jaren fors. Naar verwachting neemt het aantal huishoudens in de regio tot 2040 met circa 270.000 toe, waarmee ook de economische bedrijvigheid in en rond de hoofdstad toeneemt. Het aantal forensen dat van buiten Amsterdam naar werk in deze economische kern reist groeit alleen maar.

Deze groei moet voor een belangrijk deel in het OV terecht komen. Steeds meer forensen zullen reizen vanuit de agglomeraties rondom de steden naar de economische centra van de stad. Deze afstanden zijn te ver om te fietsen. Ook de auto is in dat geval veelal geen alternatief. Voor een aanzienlijke groei van het aantal auto's is in steden geen plaats.

De concurrentie om de ruimte leidt met name binnen de ring tot uitdagingen op het gebied van de inpassing van het openbaar vervoer. Om met minder geld, meer reizigers te kunnen vervoeren wordt continu onderzocht welke verbeteringen mogelijk zijn. In het concessiebeheer en de afstemming van de jaarlijkse vervoerplannen wordt samen met de partners gewerkt aan een steeds beter vervoersysteem.

In de concessie Amsterdam zal de groei ook moeten worden opgevangen door capaciteitsuitbreidingen en vervanging van materieel. Eén van de verbeteringen waar in 2016 aandacht voor zal zijn is de aanbesteding van het 15G trammaterieel. Besluiten hierover worden separaat voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur en de Regioraad.

### Concessie Amsterdam: Beheer en onderhoud

In 2016 zullen de voorbereidingen voor de introductie van de Noord/Zuid-lijn hun beslag krijgen. Er zal intensief moeten worden samengewerkt met de partners (met name RVE Metro & Tram van de gemeente Amsterdam en het GVB) om deze systeemsprong voor te bereiden. Naar verwachting zal de Noord/Zuid-lijn in oktober 2017 daadwerkelijk gaan rijden. Om een betrouwbaar en veilig vervoersysteem op te zetten, zullen er bovengronds en ondergronds majeure wijzigingen plaatsvinden.

### **Concessie Amstelland Meerlanden**

Door het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam is op 14 april 2014 besloten de concessie Amstelland-Meerlanden te verlengen met 2 jaar. Dit betekent dat de huidige vervoerder Connexxion de concessie, die oorspronkelijk medio december 2015 zou aflopen, tot eind 2017 mag blijven uitvoeren. De concessie is verlengd in afwachting van de besluiten die in 2016 duidelijkheid brengen over het lijnennet in Amsterdam en de regio wanneer de Noord/Zuidlijn gaat rijden en de mogelijke verlenging van de Amstelveerlijn naar Uithoorn.

De werkzaamheden rond de aanbesteding voor de concessie Amstelland/Meerlanden zullen in 2016 impact hebben op de afdeling openbaar vervoer. Om voldoende tijd te hebben voor de voorbereiding van de implementatie zal een nieuwe vervoerder medio januari 2017 bekend moeten zijn. De aanbestedingsprocedure zelf zal dan dus afgerond moeten zijn. De concessie Amstelland Meerlanden is één van de grootste openbaar vervoerconcessies van Nederland, het aanbestedingstraject zal dan ook de volledige aandacht van de betrokken medewerkers vragen.

### **Concessie Zaanstreek**

Voor de concessie Zaanstreek worden in 2016 geen majeure wijzigingen verwacht. De impact van de komst van de Noord/Zuid-lijn is voor deze concessie beperkt. Wel zullen reguliere werkzaamheden in het kader van concessiebeheer, zoals controles op punctualiteit, uitval, klantwaardering en de bijbehorende bonussen, malussen en boetes net als in andere jaren moeten worden uitgevoerd.

### **Concessie Waterland**

Voor de concessie Waterland zal, net als voor de concessie Amsterdam, de voorbereidingen voor de komst van de Noord/Zuid-lijn gereed moeten zijn. De lijnennetvisie zal uiteindelijk vertaald moeten worden in een vervoerplan voor 2017, waarin rekening wordt gehouden met het nieuwe vervoersysteem. Dit betekent onder andere dat helder zal moeten worden welke lijnen gaan stoppen bij station Noord en welke lijnen doorrijden naar Amsterdam Centraal. Ook zal moeten worden nagedacht op welke manier de overgang naar de nieuwe situatie vorm zal krijgen. De afweging zal moeten worden gemaakt of er gekozen wordt voor een ingroeimodel, waarin in 2017 een deel van het netwerk al zal worden veranderd, of dat bij de komst van de Noord/Zuid-lijn eind 2017 in één keer het netwerk zal worden gewijzigd. Bij al deze wijzigingen worden de partners, waaronder inliggende gemeente, de Reizigersadviesraad en de vervoerders actief betrokken.

### **Onderzoek en Studie**

Naast bovenstaande ontwikkelingen, heeft de Stadsregio op het gebied van openbaar vervoer doorlopende taken en verantwoordelijkheden, waaronder:

- Beheer van de verleende concessies;
- (Toepassing) nieuw beleidskader Sociale Veiligheid;
- OV marketing d.m.v. gerichte acties van het Marketingbureau
- Verdere uitrol van de productformule R-net
- Verbeteren reisinformatie, waaronder Dynamische Reis Informatie (DRIS);
- vaststellen tarieven voor het openbaar vervoer
- Instroom van nieuw metromaterieel voor de bestaande metrolijnen, als ook het uitvoeren van andere delen van het AMSYS-project.

Om deze taken goed uit te kunnen voeren, wordt op onderdelen externe expertise ingehuurd. Dit kan gaan om specifieke juridische, financiële of vervoerkundige kennis die nodig is om projecten adequaat te kunnen uitvoeren.

### **Investeringen Rollende Activa**

De post "investeringen rollende activa" heeft betrekking op de directe financiering van materieel, zoals metrovoertuigen, trams en bussen. De stadsregio kan deze uitgaven ofwel direct financieren, waardoor rentelasten vermeden worden, of er voor kiezen de kapitaallasten van deze investeringen te vergoeden. In het laatste geval zal er een lening aangegaan worden om het materieel te financieren. Het hangt af van de stand van de reserves binnen de Stadsregio waar voor wordt gekozen.

### **Personeel**

In 2016 wordt maximaal 3,0 fte aan externe inhuur verwacht om capaciteitsproblemen op te vangen, dit is vergelijkbaar met de inzet in afgelopen jaren. Er zal zo doelmatig mogelijk worden omgegaan met de keuze of er al dan niet wordt ingehuurd. Wanneer inhuur niet noodzakelijk is, kan er op deze post een onderschrijving worden gepresenteerd in de jaarrekening 2016.

### **Onttrekking reserves**

Omdat de rentereserve voor het programma Openbaar vervoer niet meer nodig is, wordt in 2015 in één keer het volledige bedrag onttrokken en toegevoegd aan het programma (zie ook paragraaf 1.4, blz. 10).

## Programma 02: Infrastructuur

Portefeuillehouders: Verkeer en Openbaar Vervoer  
 Budgethouder: A. Colthoff

### Doelstellingen

De Stadsregio heeft de ambitie om de bestaande netwerken voor de auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren, waardoor deze optimaal kunnen functioneren, alsmede het versterken van de samenhang tussen de netwerken. Dit betekent onder meer het oplossen van knelpunten, zorg dragen voor een betere betrouwbaarheid, verbeteren van rijtijden en reistijden, verkorten overstaptijden en zorgen voor betere reisinformatie en benutting van de bestaande infrastructuur. De Stadsregio verricht de volgende activiteiten als het gaat om infrastructuur: ontwikkeling van infrastructuurbeleid, programmanagement van infrastructuur-programma's, afspraken over financiering van studies en uitvoering en projectleiding en uitwerking (o.a. verkenning, planstudie) van infrastructuurprojecten.

### In cijfers

Tabel 1.2.02.1: Overzicht baten en lasten Programma 2: Infrastructuur

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	101.793	83.599	87.711	83.624	84.008	84.329	84.324
	Af: Toevoeg.aan gespaarde BDU	-1.436	0	0	0	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	0	54.927	41.729	80.484	52.500	79.121	104.751
	Werk voor derden uitgevoerd	216	140	140	0	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	80	80	80	80	80	80	80
	Rente	886	1.131	760	296	225	171	90
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>101.540</b>	<b>139.877</b>	<b>130.421</b>	<b>164.484</b>	<b>136.813</b>	<b>163.701</b>	<b>189.245</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:	94.527						
	* <i>Investeringsagenda Weg</i>		28.227	28.227	27.261	24.497	66.720	77.570
	* <i>Investeringsagenda OV</i>		135.274	135.274	184.531	156.116	164.352	196.970
	* <i>Investeringsagenda Fiets</i>		3.274	3.274	4.947	2.290	2.000	0
	* <i>Kleine projecten</i>		15.000	15.000	15.000	20.000	20.000	20.000
	* <i>Overige verkenningen/ studies</i>		2.995	2.995	3.000	3.000	3.000	3.000
	* <i>Af:Correctie ivm Overplanning</i>		-52.669	-52.669	-77.000	-75.600	-98.900	-114.800
	Onderzoek en Studie	1.989	1.140	1.176	1.000	1.000	1.000	1.000
	Personeel:							
	* <i>In vaste dienst</i>	1.679	1.790	1.889	1.927	1.927	1.927	1.927
	* <i>Van derden</i>	442	1.802	1.802	1.802	1.570	1.570	1.570
	Doorbelaste overhead	1.974	1.914	2.051	2.016	2.013	2.033	2.008
	Lasten voorgaande jaren	43	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>100.654</b>	<b>138.746</b>	<b>139.019</b>	<b>164.484</b>	<b>136.813</b>	<b>163.701</b>	<b>189.245</b>
	<b>Saldo voor resultaatbestemming</b>	<b>886</b>	<b>1.131</b>	<b>-8.598</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	1.124	0	8.598	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	2.010	1.131	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Toelichting Baten: Aandeel in de BDU beschikking en de Gespaarde BDU middelen**

Het programma Infrastructuur wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. Jaarlijks ontvangt de Stadsregio van het Ministerie van I&M een budget dat volgens een vaste verdeling wordt verdeeld over de 3 BDU-gefinancierde programma's. In paragraaf 1.3 op bladzijde 8 is deze verdeling over de programma's opgenomen. Het deel dat bestemd is voor een bepaald programma wordt in het overzicht aangeduid met de term 'Aandeel in BDU beschikking'.

In de afgelopen jaren was dit aandeel in de BDU beschikking hoger dan er nodig was om alle projecten en overige uitgaven te kunnen bekostigen. De overgebleven middelen zijn, in de lijn van de BDU regeling, gespaard en mogen gebruikt worden voor bestedingen in de komende jaren. Deze 'spaarpot' staat op de balans opgenomen als Vooruitontvangen rijksmiddelen. De 'spaarpot' is van belang om tot uitvoering te komen van de gestelde ambities in de periode tot en met 2025. De verwachting is dat de komende jaren voor Infrastructuur het aandeel in de BDU-beschikking niet voldoende is om alle geraamde projecten te bekostigen.

In onderstaande tabel is het verloop opgenomen van de gespaarde BDU-middelen voor Infrastructuur.

**Tabel 1.2.02.2: Prognose verloop Gespaarde BDU middelen Programma 2: Infrastructuur**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1e	2e				
		Gewijzigde					
Stand op 1 januari van het jaar	336.088	337.524	337.524	295.794	215.311	162.810	83.689
Af: Dekking uit gespaarde BDU mid.	0	-54.927	-41.729	-80.484	-52.500	-79.121	-104.751
Bij: Toevoegingen aan gespaarde BDU	1.436	0	0	0	0	0	0
<b>Stand op 31 december van het jaar</b>	<b>337.524</b>	<b>282.597</b>	<b>295.794</b>	<b>215.311</b>	<b>162.810</b>	<b>83.689</b>	<b>-21.061</b>

De verwachting is dat er in vanaf 2015 meer aan Infrastructuur projecten wordt uitgegeven dan het aandeel dat Infrastructuur in de BDU middelen krijgt. Daarom wordt jaarlijks een deel gedekt uit de gespaarde middelen. Echter vanaf 2019 heeft Infrastructuur niet meer genoeg gespaarde middelen en zal een beroep gedaan moeten worden op externe financiering. Zie voor meer hierover paragraaf 1.5 over de Meerjarenraming (blz. 11).

Deze inschatting is gebaseerd op het meerjaren inzicht gekregen in het UVP 2015. Wel blijft het zo dat de besteding van middelen bij dit programma hoofdzakelijk wordt bepaald door het tempo waarin de subsidie-aanvragers, dat zijn de wegbeheerders in de Stadsregio, erin slagen voortgang te boeken.

## **In activiteiten**

Op het gebied van Infrastructuur pleegt de Stadsregio inzet op verschillende taken en projecten. De focus van deze werkzaamheden is dat er steeds meer (kwaliteits)verbeteringen optreden voor reizigers en weggebruikers, waarbij ook maximaal gekeken wordt naar mogelijkheden om de bestaande systemen beter te benutten, onder meer door inzet op verkeersmanagement.

Ook in 2016 zal de inzet vanuit de Stadsregio zichtbaar zijn op korte termijn, onder meer vertaald in starthandelingen en ingebruikname van uitgevoerde projecten. Andere werkzaamheden zorgen weer voor een belangrijke basis voor uitvoering op de middellange en langere termijn.

Voor projecten en taken kan de Stadsregio initiatiefnemer en trekker zijn of projectbegeleider en financier bij projecten van bijvoorbeeld de Provincie Noord-Holland of één van de 16 gemeenten. Ook is de Stadsregio betrokken bij de projecten waarvoor de primaire verantwoordelijkheid ligt bij de rijksoverheid, maar waarvoor het van belang is dat de regio goed aan tafel zit. In 2016 wordt ook de samenwerking met de nieuwe partners

gemeenten Lelystad en Almere en de provincie Flevoland voortgezet in de vorm van betrokkenheid bij diverse weg, OV en fietsprojecten.

### **Investeringsagenda Weg**

In het kader van het investeringsprogramma Weg wordt in 2016 verder gewerkt aan de regionale autobereikbaarheid. Voor het investeringsprogramma worden in overleg met de betrokken wegbeheerders nieuwe projecten opgestart en bestaande projecten verder uitgewerkt en gerealiseerd.

Verkenningen in 2015 naar o.a. aansluitingen van Zaanstad op het hoofdwegennet en naar het Knooppunt A10 / N247 / S116 worden opgevolgd door planuitwerkingen en realisatie. Twee belangrijke regionale wegprojecten zijn ook in 2016 de Duinpolderweg en de A8-A9. Naast verkenningen en planstudies van infrastructuurprojecten is er ook in 2016 aandacht voor het verkeersmanagement. De Stadsregio werkt intensief samen met gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat aan projecten als de regionale Netwerkvisie Verkeersmanagement en de Praktijk Proef Amsterdam (PPA).

### **Investeringsagenda OV**

Op basis van de vastgestelde Investeringsagenda OV waarin is opgenomen op welke plekken in de regio de Stadsregio wanneer wil financieren in verbeteringen van het OV netwerk, gaat de Stadsregio ook in 2016 aan de slag met een aantal OV projecten. De focus ligt in Amsterdam op basis van inhoudelijke criteria, de samenhang met de Noord/Zuidlijn en samenhang met gepland beheer en onderhoudsprojecten, op 10 nieuwe trajecten, 12 knopen en 9 generieke maatregelen. Deze worden in de periode 2015-2018 gerealiseerd. Voor het programma hoogwaardig openbaar vervoer in de streek (R-net) geldt dat verdere stappen worden gezet met de realisatie van diverse projecten als Ombouw Amstelveenlijn (er wordt toegewerkt naar een uitvoeringsbesluit), Zaancorridor, HOV A9, Schiphol Oost en busbaan in Aalsmeer, in combinatie met knoop Schiphol Zuid.

### **Investeringsagenda Fiets**

Vanuit het programma klein wordt jaarlijks voor ruim honderd projecten financiering beschikbaar gesteld. Naast diverse OV en Weg projecten, gaat het voor een belangrijk deel om fietsprojecten: de aanpak van zwakke schakels, ontbrekende schakels en aanleg van fietsenstallingen nabij treinstations en HOV knooppunten. Op basis van het in 2015 op te stellen Investeringsprogramma Fiets ligt de focus in 2016 op de belangrijke en urgente fietsprojecten uit dit programma.

### **Kleine projecten**

Ook in 2016 zal er sprake zijn van een gebundelde besluitvorming in het DB van de Stadsregio over een de kleinere projecten. Het gaat om OV, Fiets, Verkeersveiligheid, Weg en maatregelen op knooppunt / overstappunten. In deze rondes kan het ook gaan om kleinere deelfases van grotere infrastructuurprojecten, aangezien projecten in de uitvoering steeds vaker in fasen worden uitgevoerd, om zo ook flexibel te kunnen inspelen op ontwikkelingen.

### **Overplanning**

Op het moment de uitvoeringspraktijk op orde is, projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd volgens de van tevoren gehanteerde planning, dan zal het budget BDU plus spaarsaldo onvoldoende zijn om alle projecten te kunnen financieren. De ambities liggen wat dat betreft hoger dan de nu beschikbaar BDU budget, wat ook aanleiding kan zijn om de komende jaren het gesprek aan te gaan met het rijk over ophoging van de BDU, gezien ook het belang van stedelijke gebieden.

### **Onderzoek en Studie**

De ontwikkeling waarbij de Stadsregio steeds meer programma's en projecten gaat oppakken en projecten verder gaat brengen richting de uitvoering gaat verder door. Bij gemeentegrensoverschrijdende weg- en OV-projecten of corridors heeft de Stadsregio de rol van programmamanager of projectleider (van verkenningen en planstudies). Deze projecten zijn afkomstig uit de uitvoeringsprogramma's Weg en OV. In overleg met de wegbeheerders worden afspraken gemaakt over de start van nieuwe projecten en wordt samengewerkt in bestaande projecten. In 2016 gaat het onder andere om het vervolg op een aantal verkenningen en planstudies als Uithoornlijn, Knooppunt Schiphol Zuid en HOV Schinkelpassage. En daarnaast programma's als HOV A9, Zaancorridor, Westtangent en knooppuntmanagement.



### **Personeel**

Om deze activiteiten uit te voeren wordt gebruik gemaakt van 2 'typen' personeel: personeel in vaste dienst en personeel dat via derden wordt ingehuurd. Voor deze twee posten is in 2016 respectievelijk € 1.927.000 en € 1.802.000 Begroot. Daarnaast is een post van € 2.016.000 begroot ten behoeve van de dekking van de doorbelaste overhead.

### **Onttrekking reserves**

Omdat de rentereserve voor het programma Infrastructuur niet meer nodig is, wordt in 2015 in één keer het volledige bedrag onttrokken en toegevoegd aan het programma (zie ook paragraaf 1.4, blz. 10).

## Programma 03: Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

Portefeuillehouders: Verkeer; Ruimte en Wonen  
Budgethouder: J.C. de Neef

### Doelstellingen

De Stadsregio zorgt voor het verbeteren van bestaande netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets en het versterken van de samenhang tussen deze netwerken, waardoor deze optimaal kunnen functioneren. Daarnaast zorgt de Stadsregio voor een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer- en vervoermaatregelen, waarbij bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de omgeving centraal staan. Dit moet leiden tot het bijsturen van de vraag naar mobiliteit, een betere spreiding van het spitsverkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid in de regio en een betere benutting van reeds gedane en geplande investeringen. Om deze ambitie te kunnen realiseren is een aantal doelen geformuleerd op het gebied van netwerken weg, OV, fiets en goederen, verkeersveiligheid, gebiedsgericht samenwerken en duurzame mobiliteit.

### In cijfers

Tabel 1.2.03.1: Overzicht baten en lasten Progr. 3: Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
			Gewijzigde					
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	6.051	6.004	5.942	6.006	6.041	6.070	6.070
	Af: Toevoeging aan gesp. BDU	-1.915	0	0	0	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	0	420	642	548	512	491	482
	Inzet Luchtkwaliteit	0	16	67	0	0	0	0
	Werk voor derden uitgevoerd	185	185	270	195	195	195	195
	Bijdrage voor personeel	0	0	0	0	0	0	0
	Rente	0	29	23	10	10	9	9
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>4.321</b>	<b>6.654</b>	<b>6.943</b>	<b>6.759</b>	<b>6.757</b>	<b>6.765</b>	<b>6.756</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:							
	* Nat. Databank Wegverkeergeg.	0	264	264	264	264	264	264
	* Luchtkwaliteit	0	16	116	0	0	0	0
	* Verkeerseducatie, verkeercampagnes en verkeershandhaving	1.716	2.957	2.957	2.957	2.957	2.957	2.957
	* Venom (overige lasten)	95	93	189	114	114	114	114
	* Subsidies overig	86	0	0	0	0	0	0
	Onderzoek en Studie	834	1.725	1.485	1.477	1.525	1.545	1.545
	Personeel:							
	* In vaste dienst	845	854	872	889	889	889	889
	* Van derden	181	148	314	323	275	255	255
	Doorbelaste overhead	573	569	747	734	733	740	731
	Lasten voorgaande jaren	-9	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>4.321</b>	<b>6.626</b>	<b>6.943</b>	<b>6.759</b>	<b>6.757</b>	<b>6.765</b>	<b>6.756</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	29	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Aandeel in de BDU beschikking en de Gespaarde BDU middelen

Het programma Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. Jaarlijks ontvangt de Stadsregio van het Ministerie van I&M een budget dat volgens een vaste verdeling wordt verdeeld over de 3 BDU-gefinancierde programma's. In paragraaf 1.3 op bladzijde 8 is deze verdeling over de programma's opgenomen. Het deel dat bestemd is voor een bepaald programma wordt in het overzicht aangeduid met de term 'Aandeel in BDU beschikking'.

In de afgelopen jaren was dit aandeel in de BDU beschikking hoger dan er nodig was om alle projecten en overige uitgaven te kunnen bekostigen. De overgebleven middelen zijn, in de lijn van de BDU regeling, gespaard en mogen gebruikt worden voor bestedingen in de komende jaren. Deze 'spaarpot' staat op de balans opgenomen als Vooruitontvangen rijksmiddelen.

In onderstaande tabel is het verloop opgenomen van de gespaarde BDU-middelen voor Infrastructuur.

**Tabel 1.2.03.2: Prognose verloop Gespaarde BDU middelen Programma 3: Ruimtelijk Projecten en Mobiliteitsbeleid**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1e	2e				
		Gewijzigde					
Stand op 1 januari van het jaar	8.086	10.001	10.001	9.358	8.810	8.298	7.807
Af: Dekking uit gespaarde BDU middelen	0	-420	-642	-548	-512	-491	-482
Bij: Toevoegingen aan gespaarde BDU	1.915	0	0	0	0	0	0
<b>Stand op 31 december van het jaar</b>	<b>10.001</b>	<b>9.580</b>	<b>9.358</b>	<b>8.810</b>	<b>8.298</b>	<b>7.807</b>	<b>7.326</b>

De verwachting is dat er in vanaf 2015 meer aan Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid wordt uitgegeven dan het aandeel dat R&M in de BDU middelen krijgt. Daarom wordt jaarlijks een deel gedekt uit de gespaarde middelen. Daardoor dalen de gespaarde BDU middelen jaarlijks een beetje.

## In activiteiten

In 2015 wordt samen met de convenantpartners vervoerregio een Strategisch Kader Verkeer en Vervoer opgesteld. In 2016 zal dit verder geïmplementeerd en zo nodig uitgewerkt worden.

### Netwerken weg, OV, fiets en goederen

1. Het verbeteren van het functioneren van het regionale wegennetwerk. Dit regionale wegennet moet bijdragen aan betrouwbare en acceptabele reistijden. Er zijn nog beperkte mogelijkheden tot uitbreiding, maar het kan ook gerealiseerd worden door bewustwording en gedragsbeïnvloeding en beter benutten. In 2016 worden de Beter Benutten projecten die in 2015 ingediend zijn een stap verder gebracht.
2. Het accent ligt op het verbinden van de belangrijkste economische bestemmingsgebieden binnen de regio en met economische bestemmingsgebieden buiten de regio. Een nieuw accent is het uitbreiden van de focus op woon/werkstromen naar toerisme, winkelgebieden en evenementen. Verder is er aandacht voor ontbrekende en zwakke schakels in het regionaal netwerk, met focus op plekken waar de hoofdnetwerken en de lokale (taxi) netwerken elkaar ontmoeten en extra aandacht voor informatie.
5. Verhogen van het fietsgebruik en inspelen op de sterke groei hiervan door verbeteringen aan het netwerk van fietspaden. Accent ligt op het aanpakken van 25 zwakke verbindingen per jaar, vooral op de drukste plekken binnen het netwerk.
6. Zorgen voor een vlotte doorstroming en afwikkeling van het goederenvervoer over de weg, het stimuleren

van vervoer over water en spoor en het bereikbaar houden van bedrijven, stedelijke centra en winkels ten behoeve van bevoorrading. Onder andere voeren we een verkenning truckparkeren MRA uit. 7. Zorgen voor een optimale keten door samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie), onder andere door het stelsel van OV-knopen en hun omgeving te verbeteren en uit te breiden. We zorgen voor voldoende en goede fietsenstallingen bij de knooppunten van het OV. Tot 2020 pakken we een serie van tien stations aan waar we de stallingen verbeteren.

### **Verkeersveiligheid**

8. Bijdragen aan de afname van het aantal verkeersslachtoffers met meer inzet op aandacht voor ongevallen onder kwetsbare groepen zoals fietsers en ouderen. Dit willen wij bereiken door het samen met onze partners verkeersveiliger maken van de infrastructuur. Maar ook het aanbieden van gedragsmaatregelen als verkeers-educatie, -voorlichting middels campagnes en het meefaciliteren van handhavingsactiviteiten

### **Gebiedsgericht samenwerken**

9. Zorgen voor meer samenhang tussen ruimtelijke thema's en mobiliteit en tussen lokale, regionale en rijksprogramma's door gebiedsgerichte samenwerking en regionale beleidsontwikkeling en een nadere duiding van de rol die de Stadsregio Amsterdam hierbij kan spelen. Zo zijn de Stadsregio, diverse gemeenten, NS en Pro-Rail nauw betrokken bij het project 'Zaanccorridor' van de Provincie Noord-Holland. Dit project heeft als doel om de stationsomgevingen langs de Zaanccorridor Amsterdam – Alkmaar verder te ontwikkelen ('Transit Oriented Development'). Via de MIRT onderzoeken 'Oostkant Amsterdam' en 'Noordwestkant Amsterdam' wordt in samenwerking met het Rijk breed gezocht naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de A1 en de A9. Verder wordt in het reguliere proces met gemeenten gewerkt aan gebiedsgerichte oplossingen.
10. Faciliterend aan deze doelen is het zorgen voor mobiliteitsonderzoek en het MRA-verkeersmodel VENOM, zodat beleid en bijsturing kan plaatsvinden. Met regionaal verkeersonderzoek worden gerichte investeringen in de netwerken onderbouwd. De wens om meer adaptief te programmeren (meebewegen met ontwikkelingen) zorgt voor een grotere noodzaak om voldoende data en informatie beschikbaar te hebben.

### **Duurzame mobiliteit**

11. Werken aan duurzame mobiliteit, via keuzes in beleid en investeringen, en door binnen het beleid en de investeringen extra accent te leggen op duurzaamheid. De Stadsregio werkt samen met de regionale partners aan meer kennis over effecten van keuzes, om zo betere afwegingen te kunnen maken over investeringen en innovaties in duurzaamheid.

### **Onderzoek en Studie**

Zie bij personeel, verlagings van het budget ivm andere wijze van boeking.

### **Personeel**

Conform de andere programma's zijn in de 2e begrotingswijziging 2015 en begroting 2016 en latere jaren alle kosten die verbonden zijn met de inhuur van personeel 'van derden' ondergebracht onder de post "Personeel van derden". Voorheen waren deze opgenomen bij de projecten in de post "onderzoek en studie". Hierdoor is het budget 'onderzoek en studie' verlaagd en 'personeel van derden' verhoogd in de 2e begrotingswijziging 2015.

De inhuur betreft onder meer een projectsecretaris ten behoeve van het RVVP, een projectsecretaris ten behoeve van de investeringsagenda fiets, een trainee en een programmamanager Beter Benutten (overigens gedetacheerd vanuit de Gemeente Haarlemmermeer).

### **Begroting 2016 en volgende jaren**

Deze begroting is indicatief en gebaseerd op de Regionale agenda 2014-2018 en onder de veronderstelling van continuering van beleid. In het uitvoeringsprogramma 2016 (in Regioraad december 2015) worden de activiteiten en projecten concreet benoemd.

## **Deel 2: Economie, Regionale Woningmarkt en Jeugdzorg**

# 1. Het financiële kader

## 1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het financiële kader gepresenteerd, op basis waarvan de Begroting 2016 is opgesteld.

In *paragraaf 1.2* is als eerste een overzicht opgenomen van de baten en lasten per programma voor resultaatbestemming. Tekorten of overschotten in de jaarlijkse exploitatie kunnen verrekenend worden met de reserves. Verrekeningen met reserves worden uitgevoerd op basis van door de Regioraad vastgesteld beleid. Er is dus beleidsvrijheid voor de Regioraad in de resultaatbestemming.

Na saldering van het saldo tussen de baten en lasten van de programma's met de resultaatbestemming ontstaat het (verwachte) rekeningresultaat. Deze is in tabel 2.1.1.3 opgenomen. Dit betreft vrije ruimte in de Algemene Middelen die óf gedurende het jaar ingezet kunnen worden óf aan het einde van het jaar toegevoegd kunnen worden aan de Algemene Reserve.

De Algemene Middelen worden uitgebreid behandeld in *paragraaf 1.3*. De Algemene Middelen bestaan uit 2 onderdelen, namelijk de Gemeentelijke Bijdragen en toegevoegde rente. De Gemeentelijke Bijdragen worden bepaald door het aantal inwoners van een gemeente op 1 januari van het betreffende jaar maal een bedrag per inwoner. Volgens het Besluit van de Regioraad van 15 maart 2011 is de Gemeentelijk Bijdrage per inwoner gesteld op € 2,23. Deze gemeentelijke bijdrage is sinds het Besluit gelijk gebleven en is voor 2016 wederom € 2,23 per inwoner (zie ook Paragraaf a: Lokale Heffingen, blz. 46). De programma's 04 Economie en 05 Regionale Woningmarkt worden volledig gefinancierd uit de Algemene Middelen.

In *paragraaf 1.4* wordt vervolgens de ontwikkeling van de reserves die gevormd zijn met Algemene middelen behandeld. In *paragraaf 1.5* komt tot slot de Meerjarenraming van de Algemene middelen aan bod.

## 1.2 Overzicht van baten en lasten (inclusief resultaatbestemming)

Het overzicht van baten en lasten geeft het overzicht van de jaarlijkse baten en lasten van de Stadsregio Amsterdam ingedeeld naar de programma's en kostenplaatsen.

**Tabel 2.1.2.1: Baten en Lasten per programma, vóór resultaatbestemming**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1°	2°				
		Gewijzigde						
<b>Programmabegroting</b>								
<b>Baten</b>	04 Economie	347	284	642	262	0	0	0
	05 Regionale woningmarkt	39	3	101	0	0	0	0
	06 Jeugdzorg	210.622	200	275	0	0	0	0
	97 Algemene dekkingsmiddelen	3.325	3.304	3.288	3.278	3.278	3.279	3.280
<b>Totaal Baten</b>		<b>214.332</b>	<b>3.791</b>	<b>4.306</b>	<b>3.540</b>	<b>3.278</b>	<b>3.279</b>	<b>3.280</b>
<b>Lasten</b>	04 Economie	2.103	1.692	2.169	1.462	1.186	1.213	1.212
	05 Regionale woningmarkt	1.679	1.101	1.385	1.285	1.139	1.141	1.138
	06 Jeugdzorg	210.622	200	275	0	0	0	0
<b>Totaal Lasten</b>		<b>214.404</b>	<b>2.992</b>	<b>3.828</b>	<b>2.747</b>	<b>2.325</b>	<b>2.355</b>	<b>2.350</b>
<b>Saldo vóór resultaatbestemming</b>		<b>-72</b>	<b>798</b>	<b>477</b>	<b>793</b>	<b>953</b>	<b>924</b>	<b>930</b>

Tekorten of overschotten in de jaarlijkse exploitatie kunnen verrekenend worden met de reserves. Verrekeningen met reserves worden uitgevoerd op basis van door de Regioraad vastgesteld beleid. Er is dus beleidsvrijheid voor de Regioraad in de resultaatbestemming. Deze verrekeningen met reserves zijn opgenomen in de volgende tabel.

**Tabel 2.1.1.2: Resultaatbestemming per programma**

Saldo	vóór resultaatbestemming	-72	798	477	793	953	924	930
<b>Resultaatbestemming</b>								
<b>Baten (onttrekkingen aan reserves)</b>								
	04 Economie	0	0	130	0	0	0	0
	05 Regionale woningmarkt	0	0	0	0	0	0	0
	06 Jeugdzorg	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>130</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten (toevoegingen aan reserves)</b>								
	04 Economie	0	0	0	0	0	0	0
	05 Regionale woningmarkt	0	3	1	0	0	0	0
	06 Jeugdzorg	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>-72</b>	<b>796</b>	<b>606</b>	<b>793</b>	<b>953</b>	<b>924</b>	<b>930</b>

Bij zowel de programma's als in paragraaf 1.3 is een toelichting gegeven voor de onttrekkingen van en toevoegingen aan de reserves.

Na saldering van het saldo van de programma's (tabel 2.1.1.1) met het saldo van de resultaatbestemming (tabel 2.1.1.2) ontstaat het (verwachte) rekeningresultaat (tabel 2.1.1.3).

**Tabel 2.1.1.3: (Verwacht) rekeningresultaat**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde					
(Verwacht) rekeningresultaat (= vrije ruimte)	-72	796	606	793	953	924	930

Het verwachte rekeningresultaat voor 2016 is € 793.000. Dit betreft vrije ruimte in de Algemene Middelen die óf gedurende het jaar ingezet kunnen worden óf aan het einde van het jaar toegevoegd kunnen worden aan de Algemene reserve.

## 1.3 Algemene dekkingsmiddelen

De algemene dekkingsmiddelen van de Stadsregio bestaan uit de Gemeentelijke Bijdrage, de rente over de Algemene reserve en de rente over het betalingsverkeer. De volgende tabel geeft weer wat de herkomst van de algemene middelen is en hoe de algemene middelen besteed worden.

**Tabel 2.1.3.1: Herkomst en besteding algemene dekkingsmiddelen**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Baten</b>	<b>Herkomst</b>							
	Gemeentelijke bijdragen	3.267	3.235	3.235	3.267	3.267	3.267	3.267
	Rente	58	69	53	10	11	11	12
<b>Totaal baten</b>		<b>3.325</b>	<b>3.304</b>	<b>3.288</b>	<b>3.278</b>	<b>3.278</b>	<b>3.279</b>	<b>3.280</b>
<b>Lasten</b>	<b>Besteding</b>							
	04 Economie	1.756	1.408	1.397	1.200	1.186	1.213	1.212
	05 Regionale woningmarkt	1.641	1.101	1.285	1.285	1.139	1.141	1.138
	Algemene midd.: vrije ruimte	-72	796	606	793	953	924	930
<b>Totaal lasten</b>		<b>3.325</b>	<b>3.304</b>	<b>3.288</b>	<b>3.278</b>	<b>3.278</b>	<b>3.279</b>	<b>3.280</b>
<b>Saldo voor resultaatbestemming</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De gemeentelijke bijdrage wordt bepaald door het aantal inwoners per gemeente maal het bedrag per inwoner. De gemeentelijke bijdrage wordt in 2016 niet geïndexeerd voor de loon- en prijsstijgingen en blijft daarom ongewijzigd, namelijk € 2,23 per inwoner. Het aantal inwoners per gemeente is gespecificeerd in paragraaf a Lokale heffingen (blz. 46).

De gemeentelijke bijdrage wordt uitsluitend ingezet voor programma's met taken waarvoor geen rijksbijdrage beschikbaar is. Dat zijn de programma's 04 Economie, 05 Regionale Woningmarkt en tot en met 2012 het programma 07 Bestuur en Communicatie; vanaf 2013 worden de kosten van Bestuur en Communicatie doorbelast op basis van dezelfde systematiek als voor Bedrijfsvoering.

Door deze doorbelasting van de kosten van Bestuur en Communicatie is er een jaarlijkse vrije ruimte ontstaan. Deze vrije ruimte kan gedurende het jaar ingezet worden voor beleidsdoelstellingen. Indien hiertoe niet besloten wordt, wordt bij het ter vaststelling aanbieden van de Jaarrekening aan de Regioraad een voorstel gedaan wat er met het rekeningresultaat (de vrije ruimte) gedaan kan worden. Dat kan een aantal richtingen op gaan. Er kan een voorstel gedaan worden om:

- het rekening resultaat toe te voegen aan de Algemene reserve;
- het reserveren voor beleidsvoorstellen in het volgende jaar;
- het terug te storten aan de deelnemende gemeente.

## 1.4 Reserves

Naast de Algemene dekkingsmiddelen heeft de Stadsregio voor de overige programma's nog een aantal reserves ter beschikking, bestaande uit een Algemene reserve en een aantal bestemmingsreserves. De ontwikkeling hiervan is weergegeven in onderstaande tabel:



**Tabel 2.1.4.1: Ontwikkeling reserves 2014 tot en met 2019**

Bedragen x € 1.000	Stand op 31 december					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Algemene reserve	3.265	2.477	3.270	4.223	5.147	6.077
Bestemmingsreserves:						
04 / 05 Stim. fonds EZ en Reg. Woningmarkt	900	900	900	900	900	900
04 EZ Pieken in de delta	130	0	0	0	0	0
05 Regionale Woningmarkt BLS	599	600	600	600	600	600
06 Jeugdzorg	86	0	0	0	0	0
Sociaal plan	1.606	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
<b>Totaal bestemmingsreserves</b>	<b>3.321</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>
<b>Totaal reserves</b>	<b>6.586</b>	<b>6.977</b>	<b>7.770</b>	<b>8.724</b>	<b>9.647</b>	<b>10.577</b>

Reserve 04/05 Stim.fonds EZ en Reg. Woningmarkt en reserve 04 EZ Pieken in de Delta

De reserve 04/05 Stimuleringsimpuls EZ en Wonen (€ 900.000) en reserve 04 EZ Pieken in de Delta (€ 130.000) zijn nieuw in 2014 en zijn ingesteld bij de Jaarrekening 2013. De reserve 04 EZ Pieken in de Delta wordt in 2015 ingezet voor cofinanciering. Voor de reserve 04/05 Stimuleringsimpuls EZ en Wonen is nog geen besteding begroot.

Reserve 06 jeugdzorg

De reserve Jeugdzorg is per 1 januari 2015 overgeheveld naar de gemeente Amsterdam, in het kader van de nieuwe wet op de Jeugdzorg.

Reserve Sociaal plan

De bestemmingsreserve Sociaal Plan is in 2011 in het leven geroepen om voor 2 jaar lang de personele verplichtingen te kunnen voldoen voor het geval de Stadsregio zou komen te vervallen. De stand van deze reserve was bij de Jaarrekening was € 13,62 miljoen bestaande uit € 12,0 miljoen gevormd door BDU middelen en € 1,6 miljoen gevormd door Algemene middelen. Met het oog op de Vervoerregio en het voortbestaan van het BDU-deel van de Stadsregio is een groot deel van deze reserve overbodig geworden. Echter voor een deel van het personeel nog niet. Voor deze niet-BDU programma's bestaat nog een risico dat afgedekt wordt door een bijbehorend deel van de reserve Sociaal Plan. Daarom wordt er voorgesteld deze reserve tot stand te houden, voor een bijbehorend lager bedrag, namelijk totaal € 3,0 miljoen. Daarnaast is het voorstel om dit nieuwe bedrag volledig te laten bestaan uit Algemene middelen. Om dit te bewerkstelligen, wordt in 2015 een onttrekking begroot uit de Algemene reserve van € 1.394.000 om de reserve Sociaal plan weer tot het vereiste niveau aan te vullen.

Algemene reserve

In onderstaande tabel is aangegeven welke onttrekkingen en toevoegingen begroot zijn aan de Algemene reserve in de periode 2015 t/m 2019 en hoe de reserve zich ontwikkelt:

**Tabel 2.1.4.2: Onttrekkingen en toevoegingen aan de Algemene reserve**

Bedragen x € 1.000	Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
		1e	2e				
		Gewijzigde					
Stand op 1 januari van het jaar	2.989	3.265	3.265	2.477	3.270	4.223	5.147
Af: Onttrekking aan reserve	0	0	-1.394	0	0	0	0
Bij: Toevoegingen aan reserve	275	796	606	793	953	924	930
<b>Stand op 31 december van het jaar</b>	<b>3.265</b>	<b>4.060</b>	<b>2.477</b>	<b>3.270</b>	<b>4.223</b>	<b>5.147</b>	<b>6.077</b>

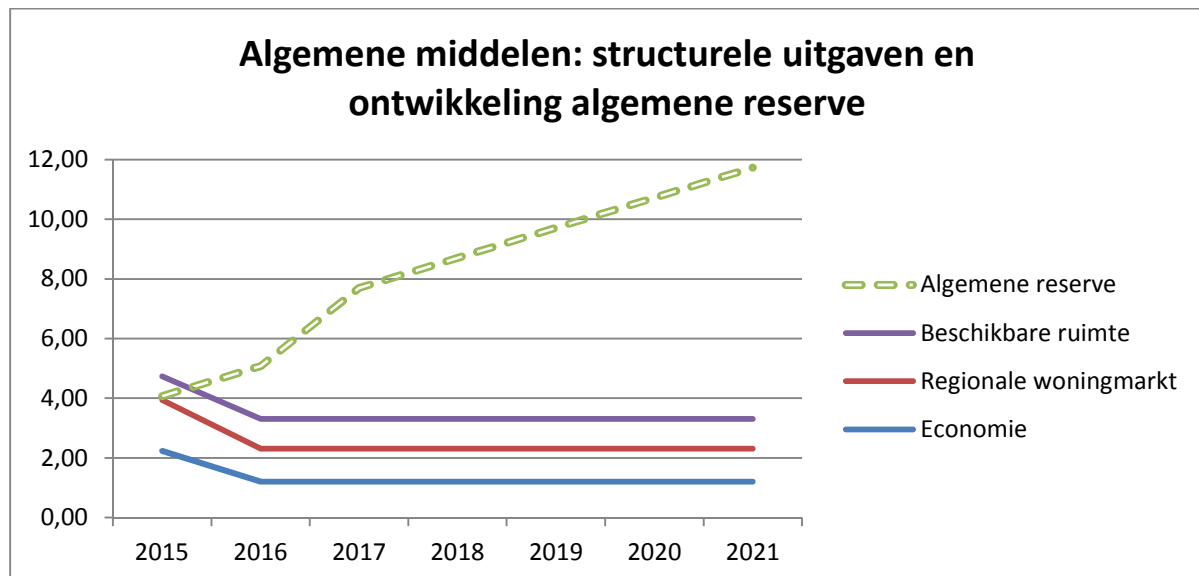
Aan de Algemene reserve wordt het positieve resultaat van 2014 van ongeveer € 275.000 toegevoegd, na de creatie van de reserves Stimuleringsimpuls EZ en Wonen (€ 900.000) en reserve EZ Pieken in de Delta (€ 130.000). De toevoegingen aan de reserves in de periode 2015 t/m 2019 betreffen het jaarlijkse rekeningresultaat (ook wel vrije ruimte). Alleen in 2015 wordt een onttrekking begroot van € 1.394.000. Dit betreft de aanvulling van de reserve Sociaal Plan met Algemene middelen (zie toelichting in de tekst hierboven).

## 1.5 Meerjarenraming

Voor de programma's die met de gemeentelijke bijdrage gefinancierd worden is uitgegaan van een gelijkblijvende bijdrage per inwoner en de structurele uitgaven zoals opgenomen in de Begroting 2015 voor de programma's economie en regionale woningmarkt.

In 2015 zijn de inkomsten uit de gemeentelijke bijdrage € 3,30 miljoen per jaar uitgaande van een bedrag van € 2,23 per inwoner en een gelijkblijvend aantal inwoners. Wanneer het aantal inwoners ook de komende jaren toeneemt, zal het totaal van de gemeentelijke bijdrage ook toenemen. In de periode 2010 tot en met 2015 is het aantal inwoners met 6,4% toegenomen, net iets meer dan 1% per jaar. Voor de komende jaren is geen rekening gehouden met een toename van het aantal inwoners. De structurele uitgaven voor de programma's economie en regionale woningmarkt zijn € 2,31 miljoen. Er is dus een jaarlijks bedrag van € 0,99 miljoen beschikbaar. Voor 2015 is een bedrag van € 0,2 miljoen bestemd voor het programma economie.

In de volgende grafiek is aangenomen dat het jaarlijkse saldo wordt toegevoegd aan de algemene reserve die daardoor de komende jaren zal toenemen. In deze grafiek zijn de structurele posten met een doorgetrokken lijn weergegeven en de incidentele algemene reserve met een onderbroken lijn.



De beschikbare ruimte en daardoor de algemene reserve zal meer toenemen wanneer het aantal inwoners blijft stijgen zoals in de afgelopen periode 2010 – 2015.

## 2. De Programmabegroting

### Programma 04: Economie

Portefeuillehouder: Economie  
Budgethouder: J.C. de Neef

---

#### Doelstellingen

De Stadsregio speelt een belangrijke rol in het versterken van de regionale economie. In de Regionale Agenda 2014-2018 zijn de doelen geformuleerd. Deze richten zich op vier hoofdthema's:

- Kennis- & Innovatiebeleid, met name te realiseren door actief samen te werken met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen in de Amsterdam Economic Board.
- Balans in vraag- en aanbod werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren detailhandel).
- Toerisme & Recreatie.
- Onderwijs & Arbeidsmarkt.

Op al deze thema's werkt de Stadsregio nauw samen met zijn partners in de Amsterdam Economic Board en het Platform Regionaal-Economische Structuur (PRES). Zowel Board als PRES zijn op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de afgelopen jaren is een ontwikkeling waarneembaar dat meer en meer economische beleid, maatregelen en projecten zich op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam voordoen. De Stadsregio is actief partner hierin, onder meer ook in zijn rol als secretaris van het PRES. Het is dan ook de ambitie van de Stadsregio om zowel de PRES samenwerking verder te intensiveren, als de samenwerking op het niveau van de subregio's (Amstel-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland) verder te verdiepen.

De Stadsregio draagt, evenals de andere PRES partners, jaarlijks bij aan het Regionaal Budget EZ van de MRA/PRES. Hiermee is een stroomlijning in de inzet van overheidsmiddelen op het EZ domein gerealiseerd en hoeft niet voor iedere activiteit een afzonderlijke trekker/penvoerder benoemd te worden.

De hoofddoelstellingen 2016 zijn:

- De Metropoolregio Amsterdam in de top 5 van Europese regio's (in termen van innovatiekracht, aantrekkelijkheid vestigingslocatie internationale bedrijven, bruto regionaal product).
- Een groei van het regionaal product met 1% meer dan landelijk gemiddelde.
- Een toename van de werkgelegenheid met 1% - een afname werkloosheid met 1%.

## In cijfers

Tabel 2.2.04.1: Overzicht baten en lasten Programma 4: Economie

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Baten</b>	Penvoerderprojecten	364	284	284	0	0	0	0
	Werk voor derden uitgevoerd	284	0	358	262	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	0	0	0	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	-301	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Baten</b>		<b>347</b>	<b>284</b>	<b>642</b>	<b>262</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:							
	* Kennis en Innovatie stimulering	580	410	886	660	410	410	410
	* Onderwijs en Arbeidsmarkt	360	0	0	0	0	0	0
	Penvoedersprojecten	364	284	284	0	0	0	0
	Onderzoek en Studie					308	354	354
	* Kennis en Innovatie stimulering	97	305	219	98	nbn	nbn	nbn
	* Ruimtelijk – Economisch Beleid	196	160	160	121	nbn	nbn	nbn
	* (Zakelijk) Toerisme & Recreatie	35	115	115	68	nbn	nbn	nbn
	* Onderwijs en Arbeidsmarkt	0	0	0	0	nbn	nbn	nbn
	Personeel:							
	* In vaste dienst	177	182	184	187	187	187	187
	* Van derden	78	88	165	175	127	107	107
	Doorbelaste overhead	155	149	156	154	154	155	153
	Lasten voorgaande jaren	60	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>		<b>2.103</b>	<b>1.692</b>	<b>2.169</b>	<b>1.462</b>	<b>1.186</b>	<b>1.213</b>
<b>Saldo voor resultaatbestemming</b>		<b>-1.756</b>	<b>-1.408</b>	<b>-1.527</b>	<b>-1.200</b>	<b>-1.186</b>	<b>-1.213</b>	<b>-1.212</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	130	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo na resultaatbestemming</b>		<b>-1.756</b>	<b>-1.408</b>	<b>-1.397</b>	<b>-1.200</b>	<b>-1.186</b>	<b>-1.213</b>	<b>-1.212</b>

## In activiteiten

### Regionaal Budget EZ/PRES

Vanaf 2015 kent het PRES één gezamenlijk Regionaal Budget EZ, van waaruit alle regionale EZ activiteiten op de genoemde thema's worden gefinancierd. Dit budget heeft jaarlijks een omvang van circa € 4,5 miljoen. Alle PRES partijen dragen hierin – naar draagkracht – bij. De bijdrage 2016 van Stadsregio is – onder voorbehoud van bestuurlijk goedkeuring – voorzien voor € 600.000. Daarnaast stelt de Stadsregio een groot deel van zijn ambtelijke capaciteit (2fte) beschikbaar voor het PRES secretariaat en de uitvoering van PRES-projecten. De bijdrage van de Stadsregio aan het Regionaal Budget is feitelijk een bundeling van de afzonderlijke bijdragen die de SRA in het verleden (vóór 2015) voor de verschillende MRA-activiteiten (zoals Plabeka, bijdrage Board, co-financiering stimuleringsprojecten, Economisch Onderzoek etc.) al beschikbaar stelde.

Hierbij is het goed om op te merken dat het goed denkbaar is dat vanaf 2016 de EZ samenwerking op MRA niveau zich dusdanig ontwikkeld heeft, dat de EZ-samenwerking in Stadsregio-verband hierin volledig is opgegaan. Op welke wijze dit gevolgen heeft voor de voorliggende begroting is op dit moment (maart 2015) nog onduidelijk.

### **Kennis en Innovatie stimulering**

In een steeds verdere globaliserende wereld, ligt de concurrentiekracht van onze regio sterk in het beter benutten en commercieel toepasbaar maken van de aanwezige kennis, nieuwe kennis(gebieden) te ontwikkelen én het slimmer organiseren van zakelijke processen. De regio wil koploper zijn in het op een innovatieve wijze oppakken van 'metropolitane vraagstukken', zoals op gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid en energie.

Tegelijkertijd richt de kennis- en innovatiestimulering zich op het bevorderen van de vernieuwingskracht van de belangrijke en kansrijke sectoren (clusters). Denk hierbij aan het toepassen van de kennis van de life science in de glastuinbouw, het versnellen en betrouwbaarder maken van logistieke processen door toepassing van nieuwe ICT-toepassingen, 3D-printing in de maakindustrie en open-data als basis voor nieuwe producten in de creatieve sector en/of zakelijke dienstverlening. De inzet van de Stadsregio ligt hierbij sterk op zo veel mogelijk regionaal spreiden, cq. op regionale schaal verbinden, van acties in het kader van kennis- en innovatiestimulering.

De Stadsregio streeft er naar, samen met zijn partners in de MRA (via het Regionaal Budget EZ/PRES, zie hierboven) en Board, om jaarlijks minimaal twee majeure activiteiten te entameren én ondersteunen in het kader van de 'metropolitane vraagstukken' en daarnaast actief initiatieven/projecten te ondersteunen gericht op het versterken van de vernieuwingskracht van het regionaal bedrijfsleven. Dit door middel van samenwerkingsprojecten van bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. De Stadsregio ondersteunt geen individuele bedrijven.

Concreet betekent dit:

- Continuering financiële, bestuurlijke en ambtelijke ondersteuning van de Amsterdam Economic Board, inclusief aansturing Board op zijn regionale activiteiten.
- Mee-ontwikkelen en -financieren van 'open calls', gericht op het bedrijfsmatige oppakken van metropolitane vraagstukken.
- Mee-ontwikkelen en -financieren van de kennisinfrastructuur en innovatieprojecten.

### **Ruimtelijk – Economisch Beleid**

De zich gestaag voortzettende metropool-vorming van deze regio, vraagt om een samenhangend ruimtelijk beleid. De schaarse ruimte moet optimaal benut worden, met kwalitatief en kwantitatief aantrekkelijke – en bij voorkeur internationaal onderscheidende – werklocaties. De markt vraagt om hoogwaardige plekken waar onderlinge verbonden economische activiteiten, bij voorkeur in nabijheid relevante kennisinstellingen, zich kunnen vestigen. Locaties als de Zuidas, SciencePark, Greenport, haven en Schiphol (WestAs) zijn hiervan goede voorbeelden. De Stadsregio heeft hierbij een belangrijke rol in de regionale afstemming en de integratie van het ruimtelijk-economisch beleid met het verkeer- en vervoerbeleid.

Tegelijkertijd vragen veranderende economische processen om een actief ruimtelijk beleid. Via Plabeka wordt al jaren gewerkt aan het beter in balans brengen van vraag- en aanbod bedrijventerreinen en kantoren – met daarbij steeds meer focus op transformatie en herstructurering. Goede regionale afstemming en samenwerking is voorwaarde. De Stadsregio blijft daarom actief partner in Plabeka.

Ook het winkellandschap is snel aan het veranderen. Internet-winkelen, schaalvergroting, concentratie en nieuwe concepten hebben grote invloed op de wijze waarop winkelgebieden zich de komende jaren zullen ontwikkelen. Alleen via goede regionale afstemming kunnen overheden effectief de juiste voorwaarden scheppen voor een attractief en florerend winkelapparaat. Het regionaal detailhandelsbeleid – al dan niet in aangepaste vorm – is hiervoor een belangrijk kader.

Concreet betekent dit:

- Continuering Plabeka, inclusief transformatie en herstructurering.
- Uitvoeren Regionaal Detailhandelsbeleid.

### **(Zakelijk) Toerisme & Recreatie**

Toerisme is een belangrijke – en groeiende – sector voor de regio Amsterdam. Een belangrijk gevolg is een grote druk van bezoekers op de binnenstad van Amsterdam. Al meerdere jaren voert de Stadsregio met zijn partners beleid dat is gericht op betere spreiding van het toerisme over de gehele regio. Het project 'Amsterdam

Bezoeken, Holland Zien (ABHZ) is hiervan een goed en succesvol voorbeeld. Dit project richt zich in belangrijke mate op de marketing van de gehele regio als aantrekkelijke toeristische bestemming. Met de in 2015 vastgestelde Strategische Agenda Toerisme voor de Metropoolregio Amsterdam wordt nadrukkelijker ingezet op het verbeteren van de randvoorwaarden voor deze spreiding (bv beter OV voor toeristen, spreiding van hotels en andere verblijfsaccommodaties, toeristische fietsverbindingen en het stimuleren van het toeristisch ondernemerschap). Zowel ABHZ als uitvoering van de Strategische Agenda wordt in 2016 onverminderd gecontinueerd.

In het kader van deze Strategische Agenda is er ook aandacht voor recreatie. Doel is om de eigen MRA-inwoner veel meer zijn/haar vrije tijd in de MRA zelf te laten doorbrengen. Naast het economisch belang – de euro's worden in de eigen regio uitgegeven – zorgt dit ook voor meer betrokkenheid bij de eigen regio en beter (commercieel) draagvlak voor (kleinschalige) toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Concreet:

- Continuering ABHZ.
- Uitvoering Strategische Agenda (m.n. op gebied toeristische bereikbaarheid en spreiding hotels/accommodaties).

### **Onderwijs en Arbeidsmarkt**

Een concurrerende regionale economie vraagt om een goed opgeleide beroepsbevolking. Dit vereist opleidingen op de diverse niveaus (van VMBO t/m universitair) van hoge kwaliteit en goed aansluitende op de vraag vanuit het regionaal bedrijfsleven. Juist omdat de arbeidsmarkt steeds regionaler wordt, is samenwerking, afstemming en kennisdeling tussen regionale overheden en onderwijsinstellingen steeds belangrijker.

Via de stimuleringsimpuls 2014 heeft de Stadsregio bijgedragen aan het versterken van m.n. technische opleidingen aan diverse MBO-opleidingen in de regio. Dit in vervolg op het mede helpen totstandkomen van het Techniekpact Noordvleugel. Ook in 2016 zal de Stadsregio – waar nodig – onderwijsinstellingen helpen bij het optimaliseren van hun opleidingen op het gebied aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt.

Daarnaast helpt de Stadsregio de Board bij de uitvoering van zijn 'Human capital agenda' en het daaruit voortvloeiende Regioplan.

Via de monitor Onderwijs Arbeidsmarkt wordt steeds beter inzichtelijk waar de knelpunten op de arbeidsmarkt zich voordoen en naar welke beroepskwalificaties de komende jaren de meeste vraag zal zijn. Dit zal in 2016 wellicht leiden tot aanpassingen in de focus van het regionaal Onderwijs en Arbeidsmarktbeleid.

De rol van de Stadsregio op dit dossier ligt in sterke mate in het samenbrengen en verbinden van de opleidingen onderling in de regio én met het regionaal bedrijfsleven.

Concreet:

- Mede uitvoering geven aan het Regioplan Onderwijs-Arbeidsmarkt.
- Op basis van monitoring benoemen nieuwe regionale aandachtspunten (eventueel inclusief instrumentarium).

### **Penvoedersprojecten**

Met de instelling van het Regionaal Budget EZ/PRES – waarvoor de gemeente Amsterdam optreedt als penvoerder – wordt de rol van de Stadsregio Amsterdam als penvoerder van regionale projecten minder noodzakelijk. Lopende projecten zijn per 1 januari 2016 afgerond en voor nieuwe regionale projecten is in beginsel de gemeente Amsterdam penvoerder.

### **Werk voor derden uitgevoerd en Subsidies Uitvoering**

Inmiddels is duidelijk geworden dat de Stadsregio in 2015 en 2016 van de Provincie Noord-Holland voorschotten ontvangt ten behoeve van 5-tal Beeldkwaliteitsfondsen. Deze gelden worden doorgesluisd aan het Projectbureau Herstructurering PHB / SADC die de fondsen beheert en de bijdragen uitkeert aan bedrijven die een aanvraag gehonoreerd hebben gekregen. Aan de batenkant verdoopt dit via de post 'werk voor derden uitgevoerd'; aan de lastenkant via de post 'subsidies uitvoering'.

### **Onderzoek en Studie**

Zie bij personeel, verlaging van het budget in verband met andere wijze van boeking.

### **Personeel**

Conform de andere programma's zijn in de 2e begrotingswijziging 2015 en begroting 2016 en latere jaren alle kosten die verbonden zijn met de inhuur van personeel 'van derden' ondergebracht onder de post "Personeel van derden". Voorheen waren deze opgenomen bij de projecten in de post "onderzoek en studie". Hierdoor heeft is het budget 'onderzoek en studie' verlaagd en "personeel van derden" verhoogd in de 2e begrotingswijziging 2015.

De inhuur betreft in 2015 onder meer een algemeen projectsecretaris ten behoeve van diverse projecten (nb ten laste van budget 'vacature ruimte'), een trainee en 'een aanjager' ten behoeve van het in MRA-verband indienen van "ÉU-calls" (ingevuld vanuit de Gemeente Zaanstad).

### **Onttrekking reserves**

De bestemmingsreserve ten behoeve van co-financiering Regionale Projecten (voorheen "Pieken in de delta") van € 130.000 wordt in 2015 ingezet. Vanuit de Stadsregio wordt dit jaar bijgedragen aan het "regionale budget EZ/PRES" via de post 'Subsidies uitvoering, Kennis en innovatie stimulering'.

### **Begroting 2016 en volgende jaren**

Deze begroting is indicatief en gebaseerd op de Regionale agenda 2014-2018 en onder de veronderstelling van continuering van beleid. In het uitvoeringsprogramma 2016 (in Regioraad december 2015) worden de activiteiten en projecten concreet benoemd.

# Programma 05: Regionale Woningmarkt

Portefeuillehouder: Ruimte en Wonen  
Budgethouder: J.C. de Neef

---

## Doelstellingen

### ***Goed functioneren regionale woningmarkt nu en in de toekomst is een gezamenlijk belang***

In de regio Amsterdam wordt gestreefd naar een aantrekkelijk leef- en werkklimaat, van internationaal concurrerende kwaliteit. De verwachting is dat de bevolking en de economie in de Amsterdamse regio, in contrast tot veel andere delen van het land, de komende decennia zullen blijven groeien. De Amsterdamse regio is gewild om te wonen en te werken. Om deze groei in goede banen te leiden, is het essentieel economie, bereikbaarheid en woningmarkt in de regio goed op elkaar af te stemmen, in combinatie met de benodigde ruimte voor landschap en recreatie. Voor wat betreft wonen is het doel vraag en aanbod meer in balans te brengen. Dit vraagt om voldoende nieuwbouw(locaties) en om een woningmarkt met een grote diversiteit aan woonmilieus en woningtypen, die toegankelijk is voor verschillende doel- en inkomensgroepen. Betaalbaarheid is daarbij een belangrijk thema.

De hieruit af te leiden doelen zoals geformuleerd voor de regionale agenda voor de periode 2014 - 2018 zijn onderverdeeld in 3 thema's:

### ***Thema 1: Toegankelijke woningmarkt***

De toegankelijkheid van de regionale woningmarkt staat door de hoge woningvraag continu onder druk, vooral voor de lagere inkomens en andere kwetsbare groepen waarvoor het aanbod ook nog sterk afneemt.

Doelen:

- Het bewaken en bevorderen van de toegankelijkheid van de regionale woningmarkt voor de lage- en middeninkomens. Door beleid en de hoge marktdruk staan de omvang en de spreiding van de betaalbare huurwoningvoorraad onder druk. De middeldure voorraad is nog onvoldoende ontwikkeld, terwijl deze wezenlijk is voor (de doorstroming van) de middeninkomens. De betaalbaarheid van woonlasten kan ook beïnvloed worden door verlaging van energielasten. Met de Intentieverklaring Betaalbare Voorraad hebben gemeenten en corporaties zich gezamenlijk voor deze opgaven gesteld. Op basis van deze Intentieverklaring zullen partijen verder vorm geven aan afstemming van beleid en monitoring van de ontwikkelingen.
- Zorgen voor regelgeving en afspraken op basis van de nieuwe Huisvestingswet 2014 om te voorkomen dat kwetsbare doelgroepen in de schaarse delen van de woningmarkt verdrongen worden en voor het behoud en gebruik van de schaarse woningvoorraad.
- Ondersteunen van gemeenten bij de huisvesting van bijzondere doelgroepen. Het betreft de wederom toenemende taakstelling huisvesting vergunninghouders en de huisvesting van mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang, slachtoffers mensenhandel, zwerfjongeren, arbeidsmigranten etc..
- Ondersteunen van de gemeenten bij hun woonopgaven als gevolg van de toenemende vergrijzing en de scheiding tussen wonen en zorg. Dit betreft met name het faciliteren van kennisuitwisseling en waar gewenst samenwerking op dit gebied tussen gemeenten en met partnerorganisaties.

### ***Thema 2: Samenwerking woningbouwopgaven regionale woningmarkt***

De grote woningbouwopgaven hebben zowel betrekking op de lange als op de korte termijn.

Doelen:

- Woningbouwopgave Metropoolregio Amsterdam lange termijn inzichtelijk maken. Het betreft een beter inzicht in de omvang en fasering van de woningbouwopgave en woningproductie in relatie tot de vraagontwikkeling en de diverse ruimtelijke claims op het gebied van wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid en landschap mede in relatie tot belemmeringen vanwege Schiphol.
- Bevorderen werking woningmarkt op de korte termijn.  
Het betreft het bevorderen van de samenwerking tussen gemeenten, ontwikkelaars, beleggers en woningcorporaties rond de regionale woningbouwopgaven, productie en programmering.



De afstemming en overleg met provincie en Rijk over woonbeleid en het oplossen van knelpunten.  
De regionale afstemming en onderbouwing van nut en noodzaak van bouwprojecten conform de Ladder Duurzame Verstedelijking en conform provinciaal beleid.

### Thema 3: Inzicht in de werking van de woningmarkt

Doelen:

- Actueel inzicht in het functioneren van de regionale woningmarkt (roltrap) en de positie van de diverse deelregio's en gemeenten daarbinnen. Dit draagt bij aan de onderbouwing van het woonbeleid op regionaal en lokaal niveau, en legt actuele kansen en knelpunten bloot.
- Actueel inzicht in de ontwikkeling van de woningbehoefte op de middellange en langere termijn, van de woningbouwcapaciteit (omvang en locatie) en van de concrete vraag. Op basis van de kennis kunnen plannen worden aangepast en knelpunten worden aangepakt.
- Inzicht in het feitelijke aanbod van sociale huurwoningen en de ontwikkeling van de betaalbare voorraad in relatie tot de vraag.

## In cijfers

Tabel 2.2.05.1: Overzicht baten en lasten Programma 5: Regionale Woningmarkt

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
			Gewijzigde					
<b>Baten</b>	Werk voor derden uitgevoerd	37	0	100	0	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	0	0	0	0	0	0	0
	Rente	2	3	1	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>39</b>	<b>3</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering	575	0	0	0	0	0	0
	Onderzoek en Studie:	492				440	440	440
	* Toegankelijke woningmarkt	0	90	58	58	nnb	nnb	nnb
	* Samenwerking woningbouw-opgaven	0	245	259	259	nnb	nnb	nnb
	* Inzicht in de werking van de woningmarkt	0	105	123	123	nnb	nnb	nnb
	Personeel:							
	* In vaste dienst	289	297	245	250	250	250	250
	* Van derden	5	59	461	361	215	215	215
	Doorbelaste overhead	319	305	239	235	234	237	234
	Lasten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>1.679</b>	<b>1.101</b>	<b>1.385</b>	<b>1.285</b>	<b>1.139</b>	<b>1.141</b>	<b>1.138</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>-1.641</b>	<b>-1.098</b>	<b>-1.283</b>	<b>-1.285</b>	<b>-1.139</b>	<b>-1.141</b>	<b>-1.138</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	3	1	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>-1.641</b>	<b>-1.101</b>	<b>-1.285</b>	<b>-1.285</b>	<b>-1.139</b>	<b>-1.141</b>	<b>-1.138</b>

## In activiteiten (onder voorbehoud keuzen voortzetting samenwerking)

### Toegankelijke woningmarkt

- Regelgeving woonruimteverdeling en woonruimte voorraad. Afwerken nasleep van dit jaar te maken keuzen over samenwerkingsvormen op dit gebied. Eventueel finetunen en evalueren van dit jaar in te voeren wijzigingen in de woonruimteverdeling: regionale urgentie, follow up omzetting woonduur, evaluatie loten.

- Intentie verklaring betaalbare voorraad: nu de ontwikkelingen in 2016 over wat langer tijd zijn gevolgd en de wetgeving richting corporaties is vastgelegd (Herzieningswet Woningwet) kan het voorgenomen beleid met de effecten hiervan voor de omvang en spreiding van de betaalbare voorraad cq aanbod steeds scherper in beeld worden gebracht. Indien de omvang en/of de spreiding uit de pas gaat lopen, dient tot maatregelen worden gekomen en tot afspraken met de corporaties.
- Wetsvoorstel tijdelijke huur: Zonodig aanpassen regelgeving cq adviseren hierover aan gemeenten /subregio's indien wetsvoorstel tijdelijke huur wordt aangenomen in de kamer.
- Inhuur (juridische) expertise waar nodig.

### **Samenwerking woningbouwopgaven**

- Afstemmen van woningbouwprogramma's zodat wordt voldaan aan de voorwaarden van het Besluit RO (Ladder van duurzame verstedelijking) en aan de provinciale verordening/rapprogramma Provincie NH. Hierin wordt afstemming in de woningmarktregio als verplichte stap bij nieuwbouwwontwikkeling opgenomen evenals onderbouwing van de behoefte aan de geplande nieuwbouw in relatie tot ander voorgenomen bouwplannen in de woningmarktregio en in relatie tot de behoefteprognose.
- Verder uitbouwen van de gezamenlijke marketing richting (internationale) beleggers op de woningmarkt. Middels de in 2015 opgestarte gebiedsprofielen worden zowel marktpartijen als woonconsumenten beter bewust gemaakt van de diversiteit in gebieden en woonmilieus die de regio biedt.

### **Inzicht in de werking van de woningmarkt**

- Monitor betaalbare voorraad en Jaarrapportage woonruimteverdeling
- Monitor woningbouw productie Noordvleugel
- Monitor woningbouwcapaciteit
- Analyse van het woonbehoefte en verhuisbewegingen onderzoek WIRA waarvan de gegevens begin 2016 worden opgeleverd.

Kortom: Het leveren van de benodigde data inzake van de ontwikkeling van de regionale woningbehoefte, woningaanbod en verhuisrelaties ter ondersteuning van de voornoemde activiteiten.

### **Werk voor derden uitgevoerd**

In 2015 wordt een betaling van de subsidie van de Provincie NH uit het Woonfonds verwacht van €100.000.

### **Onderzoek en studie**

Zie bij personeel, verlaging van het budget in verband met andere wijze van boeking.

Daarnaast is het budget verhoogd om regionale activiteiten in het kader van 'duurzaamheid binnen de woningmarkt' te versterken. Zo wordt een bijdrage gereserveerd voor het project Energie Atlas.

### **Personeel**

Conform de andere programma's zijn in de 2e begrotingswijziging 2015 en begroting 2016 en latere jaren alle kosten die verbonden zijn met de inhuur van personeel 'van derden' ondergebracht onder de post 'Personeel van derden'. Voorheen waren deze opgenomen bij de projecten in de post 'onderzoek en studie'. Hierdoor heeft is het budget 'onderzoek en studie' verlaagd en 'personeel van derden' verhoogd in de 2e begrotingswijziging 2015.

De inhuur betreft in 2015 onder meer:

- een secretaris ten behoeve van het project "Verstedelijkingsafspraken MRA";
- juridische en inhoudelijke inhuur in het kader van de actualisatie van de woonruimteverdeling;
- inhuur en inzet ten behoeve van de regio van de Amsterdamse woningbouwregisseur en van een projectsecretaris;
- inhuur van ambtelijke ondersteuning ten behoeve van het faciliteren van de gemeenten in het kader van hun taakstellingen van huisvesting verblijfsgerechtigde asielzoekers;
- inhuur in verband met versterking van de onderzoeksfunctie en monitoring van de regionale woningmarkt (ten behoeve van diverse projecten).

Deze inhuur wordt deels betaald uit 'vacature ruimte'. Voor dit programma is er momenteel gekozen voor de lijn 'vacature stop, beroep doen op de gemeenten om te detacheren en lukt dat niet: inhuren'.

### **Begroting 2016 en volgende jaren**

Deze begroting is indicatief en gebaseerd op de Regionale agenda 2014-2018 en onder de veronderstelling van continuering van beleid. In het uitvoeringsprogramma 2016 (in Regioraad december 2015) worden de activiteiten en projecten concreet benoemd.

## Programma 06: Jeugdzorg

Portefeuillehouder: Jeugdzorg  
 Budgethouder: C. Pollmann

### Doelstellingen

Met ingang van 2015 is Jeugdzorg gedecentraliseerd naar de gemeenten en maakt het geen onderdeel meer uit van de Begroting 2016 van de Stadsregio. Echter voor 2015 staat er nog wel voor een bedrag begroot. Dit bedrag wordt gebruikt voor de afwikkeling van subsidies.

### In cijfers

Tabel 2.2.06.1: Overzicht baten en lasten Programma 6: Jeugdzorg

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
			Gewijzigde					
<b>Baten</b>	Doeluitkering Jeugdzorg	204.759	0	0	0	0	0	0
	Bestuurskosten	780	200	275	0	0	0	0
	Rente	8	0	0	0	0	0	0
	Inzet vooruit ontvangen rijksmid.	4.618	0	0	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	456	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>210.622</b>	<b>200</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering	209.127	0	0	0	0	0	0
	Bestuurskosten	780	200	275	0	0	0	0
	Rente	0	0	0	0	0	0	0
	Toevoeg. vooruitontv. Egalisaties.	715	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>210.622</b>	<b>200</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **Deel 3: (Verplichte) Paragrafen**

## a. Lokale heffingen

De Stadsregio int geen heffingen rechtstreeks van burgers. De enige lokale heffing van de Stadsregio is de gemeentelijke bijdrage. Bij het bepalen van de gemeentelijke bijdrage wordt uitgegaan van het aantal inwoners per gemeente per 1 januari van het betreffende jaar. De bijdrage per inwoner blijft voor 2015 ongewijzigd, namelijk € 2,23 per inwoner.

Doordat de aantallen pas in april van het betreffende jaar door het CBS gepubliceerd worden (in dit geval april 2015), waren de werkelijke aantallen voor 2015 bij het opstellen van deze begroting nog niet bekend. Daarom zijn de aantallen voor 2015 vooralsnog ongewijzigd gebleven. Deze worden bij het opstellen van de Halfjaarrapportage 2015 alsnog geactualiseerd als de werkelijke aantallen op 1 januari bekend zijn. Voor de Begroting 2016 e.v. zijn de aantallen gebruikt van de Jaarrekening 2014, namelijk het aantal inwoners op 1 januari 2014.

In onderstaande tabel is aangegeven wat voor 2015 en 2016 t/m 2019 de begrote bijdrage per deelnemende gemeente voorlopig wordt, evenals de aantallen inwoners waarop de gemeentelijke bijdragen zijn gebaseerd.

**Tabel 3.a.1: Begrote gemeentelijke bijdrage 2015 en 2016 t/m 2019 per deelnemende gemeente**

	Aantal inwoners per 1 januari				Bijdrage in €			
	Werkelijk 2014	Vastgestelde Begroting 2015	2e Gewijzigde Begroting 2015	Begroot 2016 t/m 2019	Werkelijk 2014	Vastgestelde Begroting 2015	2e Gewijzigde Begroting 2015	Begroot 2016 t/m 2019
Aalsmeer	30.759	30.618	30.618	30.759	68.593	68.278	68.278	68.593
Amstelveen	85.015	84.379	84.379	85.015	189.583	188.165	188.165	189.583
Amsterdam	810.937	799.278	799.278	810.937	1.808.390	1.782.390	1.782.390	1.808.390
Beemster	8.910	8.785	8.785	8.910	19.869	19.591	19.591	19.869
Diemen	25.930	25.218	25.218	25.930	57.824	56.236	56.236	57.824
Edam-Volendam	28.920	28.754	28.754	28.920	64.492	64.121	64.121	64.492
Haarlemmermeer	144.061	144.153	144.153	144.061	321.256	321.461	321.461	321.256
Landsmeer	10.444	10.454	10.454	10.444	23.290	23.312	23.312	23.290
Oostzaan	9.139	9.141	9.141	9.139	20.380	20.384	20.384	20.380
Ouder-Amstel	13.271	13.249	13.249	13.271	29.594	29.545	29.545	29.594
Purmerend	79.576	79.482	79.482	79.576	177.454	177.245	177.245	177.454
Uithoorn	28.418	28.387	28.387	28.418	63.372	63.303	63.303	63.372
Waterland	17.134	17.091	17.091	17.134	38.209	38.113	38.113	38.209
Wormerland	15.777	15.740	15.740	15.777	35.183	35.100	35.100	35.183
Zaanstad	150.598	149.622	149.622	150.598	335.834	333.657	333.657	335.834
Zeevang	6.341	6.317	6.317	6.341	14.140	14.087	14.087	14.140
<b>Totaal</b>	<b>1.465.230</b>	<b>1.450.668</b>	<b>1.450.668</b>	<b>1.465.230</b>	<b>3.267.463</b>	<b>3.234.990</b>	<b>3.234.990</b>	<b>3.267.463</b>
<b>Bijdrage per inwoner</b>					<b>2,23</b>	<b>2,23</b>	<b>2,23</b>	<b>2,23</b>

De gemeentelijke bijdrage wordt uitsluitend ingezet voor programma's met taken waarvoor geen rijksbijdrage beschikbaar is. Dat zijn de programma's 04 Economie en 05 Regionale Woningmarkt.

## b. Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van een organisatie wordt bepaald door de weerstandscapaciteit in relatie tot de risico's die de organisatie loopt. De weerstands-capaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden die beschikbaar zijn om onverwachte tegenvallers op te vangen mochten deze zich voordoen. De belangrijkste mogelijkheden voor de Stadsregio zijn herschikking van de middelen binnen de begroting, de inzet van gespaarde BDU middelen die nog niet beschikt zijn en de inzet van reserves.

In de paragraaf weerstandsvermogen gaat het kunnen vormen van een goed beeld over de mate waarin de stadsregio de risico's onder controle heeft. Daarbij staan drie zaken centraal:

- het om het benoemen van risico's,
- het bepalen van de mogelijke financiële en beleidsmatige gevolgen en ten slotte
- de maatregelen om de negatieve effecten van een risico te beperken.

### **Risicostrategie**

Er zijn vier mogelijke strategieën voor risicobeheersing:

- ❖ Vermijden
- ❖ Reduceren
- ❖ Overdragen
- ❖ Accepteren

De gekozen strategie bepaalt welk type maatregelen beschikbaar zijn. Twee voorbeelden om de relatie tussen risicostrategie en maatregelen voor risicobeheersing te verduidelijken:

- Bij wettelijke taken, zoals het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer, is vermijden geen optie: het risico van het opdrachtgeverschap moet geaccepteerd worden. Maar vervolgens zijn er wel keuzes in de risicostrategie hoe het opdrachtgeverschap wordt uitgewerkt. Door de vorm van opdrachtverlening streeft de Stadsregio naar het overdragen van de risico's wat betreft de reizigers-opbrengsten.
- Bij de subsidieverlening voor infrastructuurprojecten is de strategie van de Stadsregio gericht op vermijden van het risico voor het realiseren van infrastructurele projecten: de subsidieaanvrager blijft altijd verantwoordelijk voor de financiële risico's bij de uitvoering van een project. Dit wordt anders wanneer de Stadsregio zelf verantwoordelijkheid gaat nemen voor de voorbereiding of uitvoering van infrastructuurprojecten. Vermijden is dan niet meer aan de orde: er zullen maatregelen genomen moeten worden om risico's te reduceren, over te dragen of te accepteren.

### **Risicostrategie en gekozen maatregelen staan centraal**

Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat het de uitdaging is deze paragraaf niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). Daarom geeft deze paragraaf een beschrijving van de risico's en de maatregelen die gekozen zijn om de risico's te beheersen. Waar dat zinvol is wordt ook een indicatie van de omvang van het risico genoemd. Deze paragraaf geeft geen berekeningen over kansen op risico's en geraamde omvang. Dat type berekeningen leidt vaak tot discussie over hoogte van percentages en/of bedragen terwijl het gaat om het maatregelen ten aanzien van risicobeheersing.

De Stadsregio heeft programma-overschrijdende risico's en een aantal belangrijke programma specifieke risico's. De programma-overschrijdende risico's zijn:

- I. Financieringswijze Stadsregio
- II. Organisatierisico
- III. Waarderingsrisico beleggingsportefeuille

Belangrijke programma specifieke risico's zitten bij de programma's

- IV. 01 Openbaar vervoer,
- V. 02 Infrastructuur en
- VI. 04 Economie

Deze paragraaf wordt afgesloten met een overzicht van de weerstandscapaciteit in relatie tot de risico's en maatregelen om de risico's te beheersen.

## **I. Financieringswijze Stadsregio**

Het verkeer en vervoerbeleid, opgenomen in de begrotingsprogramma's 01 Openbaar Vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid wordt gefinancierd uit de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. De beschikte BDU uitkering 2015 is geraamd op € 374,8 miljoen. De overige programma's 04 Economie, 05 Regionale woningmarkt, Bestuur en Communicatie en Bedrijfsvoering worden gefinancierd met de gemeentelijke bijdrage (€ 3,2 miljoen).

De jeugdzorg is per 1 januari 2015 overgedragen aan de gemeenten. Er zijn alleen nog beperkte ontwikkelingskosten geraamd. Risico's voor de Stadsregio worden niet verwacht.

Deze verhouding tussen de twee financieringsbronnen, de (BDU is ruim 100 keer groter dan de gemeentelijke middelen, en het feit dat de BDU een doeluitkering is, betekent dat de risico's binnen een financieringsbron opgevangen moeten worden: de BDU mag niet aan andere beleidsdoeleinden besteed worden en de gemeentelijke middelen zijn te gering om risico's bij de BDU op te vangen.

### ***Maatregelen***

Risicobeheersing per financieringsbron begint met goede financiële beheersing. Adequate functiescheiding, nauwgezette uitvoering van de regelgeving, risico-besef bij de beleidsafdelingen, risicomangement en een adequate interne controle zijn onmisbaar. Het kader voor het financieel beheer is vastgelegd in de Financiële Verordening en de Financiële Regeling.

Door het rijk opgelegde bezuinigingen op de BDU kan de Stadsregio alleen opvangen door verlaging van de uitgaven bij de met de BDU gefinancierde programma's. Bij risicobeheersing van de BDU programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke projecten & mobiliteitsbeleid worden de maatregelen beschreven die de Stadsregio heeft om de uitgaven te verlagen. Bij de vaststelling door de regioraad in oktober 2011 is gebleken dat in financieel opzicht de door het rijk opgelegde bezuinigingen opgevangen konden worden. Het verwerken van deze bezuinigingen heeft echter wel geleid tot versoering van het openbaar vervoersaanbod en beperking van de ambities voor subsidiering van infrastructuur.

## **II. Organisatie Stadsregio**

De opheffing van de WGR plusregio's is per 1 januari 2015 een feit. Tegelijkertijd is de Stadsregio Amsterdam aangewezen als vervoerregio en de overige, met gemeentelijke middelen gefinancierde, taken zullen in aparte gemeenschappelijke regeling ondergebracht moeten worden.

Deze besluitvorming heeft gevolgen voor de bestemmingsreserve Sociaal Plan. Deze reserve is in 2011 ingesteld om de financiële gevolgen voor verplichtingen naar het personeel op te kunnen vangen zodat deze gevolgen niet ten laste komen van de gemeenten. De omvang van deze bestemmingsreserve bedraagt twee maal de begrote salariskosten van het huidige personeel opgenomen in de vaste formatie. Voor het personeel bij de programma's Openbaar vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid is er duidelijkheid: zij houden hun dienstverband bij de Stadsregio die nu vervoersregio is. Voor het personeel bij de programma's Economie en Regionale woningmarkt is er nog niet voldoende duidelijkheid. Ook de toerekening van het personeel bij de kostenplaatsen bestuur en communicatie en de kostenplaats bedrijfsvoering is nog niet definitief vastgelegd. Daarom blijft het deel van de bestemmingsreserve voor deze programma's en kostenplaatsen vooralsnog gehandhaafd.

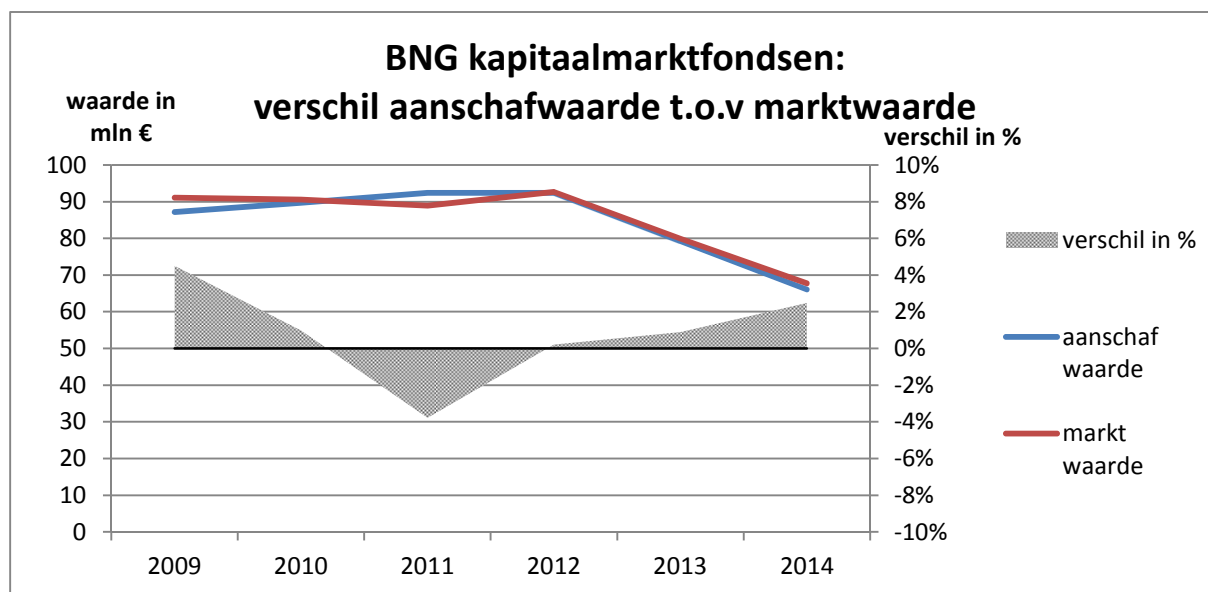
### ***Maatregelen***

Het deel van de bestemmingsreserve sociaal plan voor de programma's economie en regionale woningmarkt en voor de kostenplaatsen bestuur en communicatie en voor bedrijfsvoering blijft gehandhaafd op twee maal het jaarsalaris van deze tot er duidelijkheid is over de plaatsing van het personeel.



### III. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

De Stadsregio belegt een deel van de gespaarde BDU middelen bij de Bank Nederlandse Gemeenten. Bij één van de financiële instrumenten van de BNG, het zogeheten Kapitaalmarkt-selectfonds, bestaat een koersrisico doordat de marktwaarde, afhankelijk van de renteontwikkeling, fluctueert. Eind 2011 was tijdens de Eurocrisis de marktwaarde bijna 4% lager dan de aanschafwaarde en dat was tevens het grootste negatieve verschil dat zich heeft voorgedaan. Dit was een tijdelijk negatief verschil: sinds 2013 is de marktwaarde weer hoger dan de aanschafwaarde. Onderstaande grafiek illustreert dit door het verschil tussen aanschafwaarde en marktwaarde in procenten weer te geven.



De wet schatkistbankieren is 15 december 2013 ingegaan. Een gevolg van de invoering is dat het Kapitaalmarktselectfonds in 7 jaar afgebouwd moet worden; de eerste stap is in 2013 gerealiseerd. Daardoor vermindert het uitgezette vermogen.

#### **Maatregelen**

De Stadsregio heeft periodiek overleg met de BNG als beheerder van de beleggingsportefeuille. Indien de omstandigheden dat vragen, eind 2011 / begin 2012 was dat het geval, is er frequenter overleg over de ontwikkelingen op de kapitaalmarkt en mogelijk te ondernemen stappen.

Het financiële risico van waarderingsverschillen wordt afgedekt met bestemmingsreserve koersverschillen. De hoogte van de bestemmingsreserve is gesteld op 4% van de aanschafwaarde. Daarmee is deze bestemmingsreserve voldoende om het grootste verschil tussen aanschafwaarde en marktwaarde te dekken. Doordat in het kader van schatkistbankieren de beleggingen in de Kapitaalmarktselectfondsen in 7 jaarlijks gelijke stappen afgebouwd moeten worden, zal de bestemmingsreserve koersverschillen ook in hetzelfde tempo vrijvallen.

### V. a. Openbaar Vervoer: failliet gaan vervoerder

Er is een kans dat een vervoerbedrijf, dat binnen de Stadsregio Amsterdam het openbaar vervoer verzorgt, failliet gaat. De mogelijke gevolgen kunnen zijn dat de bediening op straat in de betreffende concessie komt stil te vallen. Een ander gevolg kan zijn dat de Stadsregio voor de middelen die zij betaalt aan een vervoerder geen product geleverd krijgt.

De vervoerbedrijven voor de streekconcessies worden per kwartaal voorschot. Voor de concessie Amsterdam worden het GVB en DIVV maandelijks bevoorschot. In alle gevallen vindt de bevoorschotting halverwege de

periode plaats. Daardoor is het directe financieel risico beperkt. In het slechtste geval (wanneer een vervoerbedrijf failliet gaat direct nadat de bevoorschotting is ontvangen) zit de helft van het bevoorschotte bedrag in de failliete boedel. Naast dit directe financieel risico ontstaat er bij faillissement een risico in de continuïteit van de dienstverlening. Maatschappelijk en politiek is het niet aanvaardbaar dat bij een faillissement er geen openbaar vervoer meer zou zijn. De Stadsregio zal dus een calamiteitenplan beschikbaar moeten hebben om het vervoer te regelen en de daarvoor benodigde middelen beschikbaar houden.

#### ***Maatregelen***

Het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Het streekvervoer wordt uitgevoerd door vervoerbedrijven die een dochter zijn van een buitenlands bedrijf. Het risico van failliet gaan van een streekvervoerder kan afgedekt kan worden met het fonds OV. Het Fonds OV is een vooruitontvangen post bij het programma OV die bedoeld is voor het opvangen van risico's.

Voorjaar 2015 heeft de regioraad een calamiteitenplan vastgesteld waarmee bij faillissement de continuïteit van het beschikbaar zijn van openbaar vervoer geregeld wordt.

### **V. b. Openbaar Vervoer: Bezuinigingen in de BDU**

Gezien de economische vooruitzichten moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van verdere bezuinigingen op de BDU. Verdere bezuinigingen op de BDU kunnen leiden tot de noodzaak de bestaande contracten met de streekvervoerders te herzien waardoor het aanbod van openbaar vervoer vermindert.

#### ***Maatregelen***

In de overeenkomsten met de vervoerders is vastgelegd dat de Stadsregio de subsidiebijdrage kan verlagen wanneer er minder inkomsten uit de BDU zijn. In dat geval worden met de vervoerder afspraken gemaakt over aanpassing van aanbod van vervoer bijvoorbeeld door verlaging van de frequenties in de dienstregeling.

### **V. c. Openbaar Vervoer: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU**

De Stadsregio compenseert de vervoerders voor loon- en prijsstijgingen zodat het aanbod van vervoer in stand kan blijven.

In 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu besloten met ingang van het verslagjaar 2014 de BDU met hetzelfde percentage te verhogen als het percentage waarmee de begroting van het ministerie wordt verhoogd door het ministerie van Financiën. Daardoor bestaat het risico dat de BDU met een lager percentage wordt verhoogd dan het percentage dat nodig is om de vervoerders te compenseren. De gevolgen van een ontoereikende prijscompensatie worden wel de kaasschaafmethode van bezuinigen genoemd: elk jaar een plakje minder. Een aantal jaren ontoereikende prijscompensatie zal leiden tot structurele tekorten die elk jaar groter worden.

#### ***Maatregelen***

Met de meerjarenraming van de Stadsregio kunnen de gevolgen van onvolledige prijscompensatie zichtbaar gemaakt worden zodat tijdig maatregelen genomen kunnen worden. Daarbij kunnen enkele scenario's worden doorgerekend, bijvoorbeeld een variant met volledige prijscompensatie en een variant met een jaarlijks achterblijvende prijscompensatie die gebaseerd is op de achterblijvende prijscompensatie in de vijf afgelopen jaren.

### **VI. a. Infrastructuur: Bezuinigingen in de BDU**

Gezien de economische vooruitzichten moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van verdere bezuinigingen op de BDU. Verdere bezuinigingen op de BDU kunnen betekenen dat de Stadsregio de toegezegde subsidiebedragen niet of op later beschikbaar kan stellen.

#### ***Maatregelen***

In de subsidiebeschikkingen wordt een begrotings-voorbehoud gemaakt. De subsidie wordt toegekend onder de voorwaarde dat de Stadsregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Bezuinigingen zullen herprioritering van

toe te kennen subsidies nodig maken. Het Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan is hierbij een belangrijk instrument.

Najaar 2011 heeft de Stadsregio een bezuinigingsoperatie doorgevoerd die is vastgesteld in de Regioraad van oktober 2011 en verwerkt in het Uitvoeringsprogramma 2012.

## **VI. b. Infrastructuur: overschrijdingen bij een infrastructuurproject**

De Stadsregio subsidieert infrastructuurprojecten die door wegbeheerders, worden uitgevoerd. Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidie-aanvragers. Zeker wanneer de subsidieaanvrager geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Stadsregio vraagt.

### ***Maatregelen***

De subsidieaanvrager is verantwoordelijk voor een project waarbij de Stadsregio een maximale subsidiebijdrage beschikbaar stelt. Daarmee loopt de Stadsregio geen enkel financieel risico. Mocht bij een beleidsmatig zeer gewenst project een niet verwijtbare overschrijding dreigen dan zal de bereidheid van de Stadsregio om de subsidie-aanvrager tegemoet komen groter zijn. Voor een aanvullende bijdrage is echter altijd een besluit van het dagelijks bestuur nodig waarin dan de financiering ook afdoende geregeld moet worden door herschikking bij andere projecten.

## **VI. c. Infrastructuur: andere werkwijze infrastructuur**

De Stadsregio is van plan meer capaciteit bij de planontwikkeling van infrastructuurprojecten in te zetten. Met die inzet wordt beoogd meer zekerheid te verkrijgen over planning van de projecten en daarmee over de uitvoering. Meer zekerheid over de uitvoering zal ertoe leiden dat de gespaarde BDU vermindert doordat vertraging in de uitvoering van projecten voorkomen wordt.

Deze beoogde werkwijze kent echter ook een aantal risico's. De Stadsregio kan plannen ontwikkelen tot en met een bestek dat geschikt is voor aanbesteding. Maar uiteindelijk is het de subsidie-aanvrager die bepaalt of het werk daadwerkelijk wordt aanbesteed volgens de planning. Nu de subsidieaanvragers, zoals gemeenten en provincies, worden geconfronteerd met forse bezuinigingen, zal de kans op verschuivingen van projecten toenemen.

De subsidieaanvrager was verantwoordelijk voor de gevolgen van onduidelijkheden in het programma van eisen of in het bestek van de uit te voeren werken die blijken bij de realisatie. Met de nieuwe werkwijze zal de Stadsregio tenminste medeverantwoordelijk worden gesteld.

Meer zekerheid over de planning van de uitvoering houdt ook in dat de planning minder flexibel wordt. Wanneer de middelen worden vastgelegd voor meerdere jaren, dat zal het geval zijn bij de middelgrote projecten waar het grootste deel van de beschikbare middelen aan besteed wordt, is er minder ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

### ***Maatregelen***

De risico's zijn inherent aan een werkwijze waarbij er een scheiding is tussen de partij die plannen ontwikkelt en de partij die plannen uitvoert. Door goede afstemming tussen de betrokken partijen kunnen die risico's beperkt worden.

## **VII. Economie: penvoerderschap**

De Stadsregio voert in opdracht van mede-overheden en andere partijen projecten uit. Deze projecten worden gefinancierd met een bijdrage van de deelnemende partijen en de Stadsregio voert het project uit en heeft daarbij budgetverantwoordelijkheid. De Stadsregio is verantwoordelijk voor overschrijdingen tenzij de Stadsregio de deelnemende partijen ervan weet te overtuigen dat er geen sprake is van verwijtbaar gedrag.

### **Maatregelen**

Voor de projecten penvoerderschap zal de Stadsregio altijd moeten kunnen aantonen dat er sprake is van een goed budgetbeheer waarbij dreigende overschrijdingen tijdig gemeld worden en bijsturing nog mogelijk is. De regels voor budget-beheer zoals vastgelegd in de Financiële Verordening en de Financiële Regeling zijn toereikend waarbij interne controle op de naleving een onmisbaar onderdeel is.

## **VII. Jeugdzorg**

In 2015 is er nog bezwaar en beroep mogelijk naar aanleiding van vaststellingsbrieven 2013 en de beschikkingen 2014. Tevens is er bezwaar en beroep mogelijk in 2015 over de subsidievestiging 2014. Dergelijke bezwaar- en beroepsprocedures kunnen nog leiden tot door de rechter opgelegde te betalen kosten. De verwachting is dat deze risico's niet op zullen treden.

### **Maatregelen**

De overgang van jeugdzorg naar de gemeenten is in nauw overleg met de gemeenten uitgevoerd. Daarbij heeft de continuïteit van de jeugdzorg centraal gestaan en de uitvoerbaarheid voor de zorginstellingen is hierbij uitdrukkelijk betrokken.. Deze maatregelen dragen bij aan het verminderen van mogelijke risico's.

## **c. Onderhoud kapitaalgoederen**

De Stadsregio Amsterdam is gehuisvest in een gehuurde kantoorruimte. Voor de huisvesting is het onderwerp van deze paragraaf dus niet aan de orde.

Voor de kantoorautomatisering is een onderhoudscontract afgesloten. Periodieke vernieuwing is geregeld door een jaarlijkse dotatie aan de bestemmingsreserve vervanging automatiseringsapparatuur. De dotatie maakt het mogelijk de apparatuur na 3 tot 4 jaar te vervangen. Andere kapitaalgoederen heeft de Stadsregio Amsterdam niet.

## **d. Financiering**

De Stadsregio ontvangt middelen van het rijk, met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer als belangrijkste inkomstenbron en keert deze middelen uit aan openbaar vervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen.

De wet BDU biedt de mogelijkheid dat de jaarlijks door het rijk toegezegde middelen gespaard kunnen worden voor toekomstige uitgaven. Niet bestede middelen in een jaar hoeven dus niet terugbetaald te worden naar het rijk. De niet bestede middelen komen op de balans als vooruitontvangen doeluitkering.

Er zijn verschillende redenen waarom de door het rijk toegezegde BDU niet volledig besteed wordt in een jaar. De Stadsregio als BDU ontvanger kan ervoor kiezen te sparen voor grote uitgaven. Een voorbeeld hiervan is de investeringsbijdrage van de Stadsregio voor het nieuwe metromaterieel M5; het gaat om een bijdrage van in totaal € 240 miljoen verdeeld over de jaren 2012 tot en met 2015. Sparen van de BDU kan ook ontstaan doordat wegbeheerders vertraging oplopen bij de realisatie van infrastructuurprojecten waarvoor de Stadsregio een bijdrage heeft toegezegd. Het gevolg is dat de toegezegde investeringsbijdrage niet volgens de planning besteed kan worden maar gespaard wordt om in een later jaar bij realisatie van het infrastructuurproject de toegezegde subsidie alsnog uit te kunnen keren.

In de meerjarenraming van de Stadsregio wordt verwacht dat vanaf 2018 alle gespaarde BDU besteed is. Voor de voorfinanciering van de investeringen in OV materieel zal de Stadsregio tijdelijk vreemd vermogen moeten aantrekken. Omdat uit de raming voor het programma openbaar vervoer blijkt dat er jaarlijks een positief exploitatiesaldo bestaat, kunnen de leningen vervolgens weer worden afgelost.

## **Wettelijk kader, rendement en risico**

Voor aantrekken van leningen of uitzetten van middelen zijn wettelijke regels. De wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden (RUDDO) zijn de belangrijkste.

Met de invoering van het wettelijk verplichte schatkistbankieren per 16 december 2013 zijn de voorwaarden voor het beleggingsbeleid ingrijpend veranderd: gespaarde middelen moeten bij het rijk belegd worden of bij andere overheden. Beleggen bij anderen is niet meer toegestaan.

Middelen die voor juli 2012 in beleggingsfondsen vastgelegd zijn moeten in een aantal jaarlijkse stappen worden afgebouwd. Voor de Stadsregio zijn dit het Geldmarktselectfonds van de BNG en het Kapitaalmarktselectfondsen. De afbouw moet met ingang van 2013 plaatsvinden in 3 jaarlijks gelijke stappen voor het Geldmarktselectfonds en in 7 jaarlijks gelijke stappen voor het Kapitaalmarktselectfonds.

De kasgeldnorm en de renterisiconorm bepalen de wettelijke voorwaarden voor het aangaan van leningen. De Stadsregio zal vanaf 2018 bij het aantrekken van leningen rekening moeten houden met deze normen.

## **Uitgangspunten treasurybeleid**

De invoering van schatkistbankieren en omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer zijn voor het dagelijks bestuur reden geweest voor het verder ontwikkelen van het treasurybeleid. De uitgangspunten hiervoor zijn inmiddels geformuleerd:

### **1. Realisatie, interne en extern**

voor het financieringsbeleid van de Stadsregio staat realisatie per programma voorop, interne financiering van andere programma's komt op de tweede plaats en externe financiering door uitlenen van middelen aan derden, komt op de laatste plaats

### **2. Tijdelijke overheveling**

incidentele tekorten van een beleidsprogramma kunnen gecompenseerd kunnen worden door tijdelijke overheveling van middelen uit andere beleidsprogramma's

### **3. Terugbetaling**

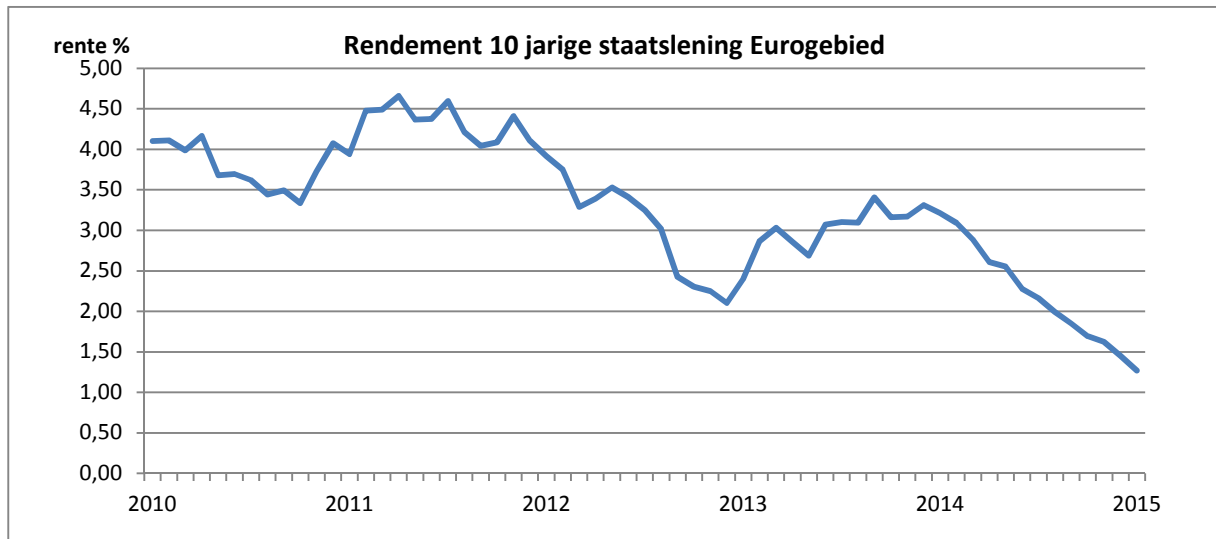
terugbetaling van tijdelijk overgehevelde middelen geschiedt zo snel als mogelijk maar uiterlijk binnen tien jaar.

### **4. Meerjarenraming**

voorstellen voor interne of externe financiering worden gebaseerd op de meerjarenraming van de Stadsregio die in elk geval jaarlijks bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma RVVP geactualiseerd wordt.

## **Het beleggingsklimaat in 2015**

De uitzettingen in van het Geldmarktselectfonds en de Kapitaalmarktselectfondsen zijn in 2014 verder afgenomen door de verplichte afbouw in het kader van schatkistbankieren. De mogelijkheden voor herbeleggen zijn beperkt door het verplichte schatkistbankieren. Omdat in het meerjarenperspectief de besteding van de gespaarde BDU op afzienbare termijn wordt voorzien is beleggen voor een langere periode niet mogelijk. Het rendement op uitzettingen is in 2014 verder afgenomen door de stimuleringsmaatregelen van de Europese Centrale Bank. Een indruk van de forse daling geeft onderstaande grafiek met het rendement voor staatsleningen in het Eurogebied. Omdat de Nederland een gunstige kredietstatus heeft, is het rendement op 10 jaars Nederlandse staatsleningen lager dan voor het Eurogebied: midden 2014 is het rendement op Nederlandse staatsleningen al onder de 1% gekomen.



Een laag rendement betekent dat de rente inkomsten laag zijn. Toch is er ook één positief aspect: het aanhouden van liquiditeit voor flexibiliteit in de bestedingen betekent een zeer gering rendementsverlies.

**Tabel 2.d.1.1: Samenstelling Portefeuille 2014**

	Stand ultimo 2013	Stand ultimo 2014	Resultaat 2014	Rendement In %
BNG: Geldmarkt Select	47.218.000	23.771.000	185.170	0,00%
BNG: Kapitaalmarkt select A	74.503.220	62.087.098	680.781	0,01%
BNG: Kapitaalmarkt select B	4.724.433	3.940.440	0	2,14%
BNG: Floating Rate Notes	14.650.000	0	0	1,10%
<b>Totaal BNG</b>	<b>141.095.653</b>	<b>89.798.538</b>	<b>865.951</b>	<b>1,14%</b>
Amsterdam: rekening-courant	387.228.557	150.446.989	0	0,12%
Amsterdam: 1 jaars lening	0	69.000.000	0	0,20%
Amsterdam: 2 jaars lening	0	47.000.000	0	0,25%
Amsterdam: 3 jaars lening	0	68.000.000	0	0,32%
<b>Totaal</b>	<b>528.324.210</b>	<b>334.446.989</b>	<b>0</b>	<b>0,40%</b>

## Wat is het verwachte renteresultaat voor de jaren 2016 tot en met 2019?

Tabel 2b.d.4: Rentebaten en renteverdeling

		2015	2016	2017	2018	2019
<b>Baten</b>	Rente leningen Amsterdam	330.000	0	0	0	0
	Rente BNG Kapitaalmarktselect	495.000	0	0	0	0
	Rente BNG Geldmarktselect	2.000	0	0	0	0
	Rente liquide middelen	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	Rente tlv openbaar vervoer	0	388.100	2.066.900	3.319.500	8.177.600
	<b>Totaal rentebaten</b>	<b>837.000</b>	<b>398.100</b>	<b>2.076.900</b>	<b>3.329.500</b>	<b>8.187.600</b>
<b>Lasten</b>	Rente 02 Infrastructuur	760.200	296.200	224.500	171.200	90.100
	Rente 03 Mobiliteitsbeleid	22.600	9.600	9.500	9.100	9.300
	Rente 05 Reg. Woningmarkt	1.400	0	0	0	0
	Rente Algemene middelen	52.800	10.300	10.900	11.200	12.200
	Te betalen rente 3den	0	82.000	1.832.000	3.138.000	8.076.000
	<b>Totaal rentelasten</b>	<b>837.000</b>	<b>398.100</b>	<b>2.076.900</b>	<b>3.329.500</b>	<b>8.187.600</b>
<b>Saldo</b>	<b>Rentebaten min rentelasten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

In het jaar 2012 waren de rentebaten nog € 4,97 miljoen, in 2013 was dat bijna gehalveerd naar € 2,4 miljoen en voor 2015 wordt nu minder dan een miljoen aan rente inkomsten verwacht. Het jaar 2016 kenmerkt een omslag. De mogelijkheden voor interne financiering zijn in 2016 volledig benut. Voor verdere financiering van de investeringen in het OV materieel is het noodzakelijk om externe financiering aan te trekken. De gevolgen hiervan zijn zichtbaar in het overzicht van baten en lasten bij de lasten met de nieuwe regel Te betalen rente 3den.

De dekking van de aan derden te betalen rente komt in dit overzicht terug bij de baten op de regel Rente tlv openbaar vervoer. Ten laste van openbaar vervoer houdt in dat bij het begrotingsprogramma openbaar vervoer te betalen rente voor dit bedrag is opgenomen. De te betalen rente loopt in de periode naar 2019 fors op. De verklaring hiervoor zijn de omvangrijke investeringen in het OV materieel. De meerjarenraming in deze begroting laat zien dat er sprake is van houdbare financiën bij het begrotingsprogramma openbaar vervoer.

Voor de berekening van de te ontvangen rente is voor 2015 was in de vastgestelde begroting een rentepercentage van 0,5 % gehanteerd. Dat is nu verlaagd naar 0,25% voor 2015. Vanaf zijn alle langlopende beleggingen ingezet voor bestedingen. Er is dan alleen nog een beperkte hoeveelheid liquide middelen beschikbaar die een gering rendement opleveren. Er is uitgegaan van een stelpost van € 10.000 per jaar.

## e. Bedrijfsvoering

In deze paragraaf worden de volgende 4 onderwerpen behandeld:

1. Onderdeel A: Afdeling Bedrijfsvoering
2. Onderdeel B: Afdeling Bestuur en Communicatie
3. Onderdeel C: Personeel
4. Onderdeel D: Kostenverdeling

## Onderdeel A: Afdeling Bedrijfsvoering

### Doelstellingen

Deze paragraaf gaat in op de activiteiten ter handhaving en verbetering van de bedrijfsvoering. Bedrijfsvoering omvat een aantal onderdelen (financiën, juridische zaken, informatievoorziening, personeel en organisatie, ICT en huisvesting) die de organisatie ondersteunen om de kerntaken zo effectief en efficiënt mogelijk uit te kunnen voeren. De belangrijkste criteria voor de bedrijfsvoering zijn doelmatigheid, betrouwbaarheid en klantgerichtheid.

### In cijfers

Tabel 3.e.1: Overzicht baten en lasten Bedrijfsvoering

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Baten</b>	Doorbelastingen	3.326	3.113	3.364	3.277	3.271	3.261	3.261
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Baten</b>		<b>3.327</b>	<b>3.113</b>	<b>3.364</b>	<b>3.277</b>	<b>3.271</b>	<b>3.261</b>	<b>3.261</b>
<b>Lasten</b>	Algemene zaken	224	230	160	150	140	130	130
	Huisvesting	702	845	853	853	853	853	853
	Informatie en communicatie	427	330	380	350	448	253	253
	Personeel en Organisatie	539	368	513	513	513	513	513
	Financiën	106	61	81	81	81	81	81
	Personeel:							
	* In vaste dienst	1.139	1.155	1.184	1.228	1.171	1.171	1.171
	* Van derden	247	194	264	143	200	200	200
	Lasten voorgaande jaren	1	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Lasten</b>		<b>3.387</b>	<b>3.183</b>	<b>3.434</b>	<b>3.317</b>	<b>3.406</b>	<b>3.201</b>	<b>3.201</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>-60</b>	<b>-70</b>	<b>-70</b>	<b>-40</b>	<b>-135</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	120	130	130	100	195	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	60	60	60	60	60	60	60
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### In activiteiten

De afdeling Bedrijfsvoering werkt gericht aan de uitvoering van de projecten in het Werkplan. Afdeling Bedrijfsvoering zal binnen een bredere Vervoerregio door gaan met optimalisatie van facilitering en ondersteuning van de bedrijfsprocessen. Er zal vooral worden gewerkt aan een aantal belangrijke projecten die verband houden met de Vervoerregio als nieuwe organisatie, zoals:

- Verdere digitalisering van het de ondersteunende en primaire processen;
- Invoering nieuw financieel systeem;
- Verdere inrichting en ontwikkeling van de nieuwe organisatie (structuur en cultuur)

Daarnaast zullen de projecten aandacht krijgen die zorgen voor meer kwaliteit en een verdere beheersing van de bedrijfsvoering:

- Uitvoering interne controle aan de hand van het intern controleplan;
- Verbetering van het risicomanagement;
- Optimalisering van juridische kwaliteitszorg



Ook in een Vervoerregio zal de capaciteit en kwaliteit van de afdeling Bedrijfsvoering op voldoende niveau moeten blijven om de dienstverlening te waarborgen.

### **Algemene zaken**

#### **Juridische zaken**

In verband met de positie als Vervoerregio is de behoefte aan juridisch advies toegenomen, vooral voor de bestuurlijke vormgeving van de samenwerking, de nieuwe regelgeving en het taakgebied OV. In de organisatie is een begin gemaakt met structurele juridische kwaliteitszorg dat verder zal worden ingevoerd.

#### **Post- en archiefzaken**

Voor de functie documentaire informatievoorziening is het doel het bereiken van een niveau van informatiebeheer dat voldoet aan de wettelijke voorschriften. Het (papieren) archief is goed op orde. De standaardisatie van de subsidie- en concessiedossiers heeft zijn beslag gekregen en de verdere digitalisering van de relevante processen in de organisatie zal leiden tot vereenvoudiging van de fysieke archiefstructuur. Hier door kan de archivering van documenten efficiënter plaatsvinden en ook worden overgegaan tot een digitale handtekening en daarmee komt een "verklaring tot in de plaats stelling" in zicht.

#### **Huisvesting en Informatie**

De organisatie is gehuisvest aan de Jodenbreestraat en aangesloten bij het huisvestingsconcept van de gemeente Amsterdam. Dit betekent dat jaarlijks een aantal werkplekken worden gehuurd tegen een vast bedrag. Daarbij is een servicecontract gesloten voor de facilitaire ondersteuning. Dit betreft de inkoop van facilitaire dienstverlening, de infrastructuur voor ICT, de archiefopslag en daarnaast de personeelsadministratie. De locatie aan de Jodenbreestraat biedt veel mogelijkheden om efficiënt met de beschikbare werk- en vergaderruimten om te gaan.

Sinds enkele jaren is een DMS systeem ingevoerd. Er wordt gewerkt aan verdere ontwikkeling van het systeem en digitalisering van alle hoofd- en sub processen in de organisatie. De toename van het dataverkeer en computergebruik heeft geleid tot de verdere integratie van communicatie- en dataverkeer waardoor het "papierloos" werken in de organisatie mogelijk is geworden.

**Tabel 3.e.2: Ontwikkeling Reserve vervanging ICT**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Beginstand 1/1</b>	<b>305.796</b>	<b>245.796</b>	<b>175.796</b>	<b>135.796</b>	<b>796</b>	<b>60.796</b>
Bij	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Af	120.000	130.000	100.000	195.000	0	0
<b>Eindstand 31/12</b>	<b>245.796</b>	<b>175.796</b>	<b>135.796</b>	<b>796</b>	<b>60.796</b>	<b>120.796</b>

Jaarlijks wordt € 60.000 toegevoegd aan de Reserve ICT om allerlei eenmalige investeringen in ICT te kunnen bekostigen.

De onttrekkingen die geraamd zijn betreffen de aanschaf van een nieuw financieel systeem (in zowel 2015 als 2016 € 100.000), de aanschaf van iPads (€ 30.000 in 2015) ter bevordering van het papierloos werken en een volledige update van de systemen (€ 195.000 in 2017).

#### **Personeel en organisatie**

De ontwikkeling als Vervoerregio zal de functie van P&O zwaarder belasten. In goed overleg met de organisatie en de OR zal het functiehuis en de verhouding vast en flexibel personeel worden aangepast aan de eisen van de Vervoerregio. Aanpassingen in de structuur kunnen leiden tot aanpassing van functies, inclusief beschrijvingen, geformuleerde competenties en functiewaarderingen. Ook de opleidingsbehoefte van de medewerkers zal naar verwachting verder toenemen.

De organisatie kent een gering verloop van personeel. Naast de vaste formatie wordt bij een aantal grote projecten gebruik gemaakt van externe inhuur. De wens blijft om de inhuur waar mogelijk te beperken en gebruik te maken van vast personeel. In dat verband is ook de mobiliteit bij medewerkers gestimuleerd en zullen gemeenten binnen de regio meer betrokken worden bij inzet van personeel in de vorm van detachering.

## **Financiën**

Het doel van de financiële bedrijfsvoering is het bestuur en de ambtelijke organisatie te ondersteunen bij een gezond financieel beheer en het leveren van financiële verantwoordingen. De organisatie volgt daarbij de eisen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) aan provincies en gemeenten stelt. Door interne financiering van investeringen in metromaterieel met BDU gelden is het nog noodzakelijker geworden om de financiële positie op lange termijn te bewaken door middel van een integrale meerjarenraming. Door planmatige uitvoering van interne controles en het risicomanagement op de projecten wordt de beheerstructuur gemonitord.

De structuur van de financiële administratie zal worden aangepast aan de zwaardere eisen van een Vervoerregio. Ook de verder doorgevoerde projectadministraties zullen aan de eisen voor een goed risico- en financieel beheer moeten voldoen. De invoering van een nieuw financieel systeem zal leiden tot een betere beheersing en rapportage aan het bestuur.

## **Onderdeel B: Afdeling en Bestuur en Communicatie (B&C)**

### **Doelstellingen**

De afdeling Bestuur en Communicatie heeft als taken het duiden en positioneren van het belang van regionale samenwerking binnen de Stadsregio Amsterdam en het ondersteunen en organiseren van en communiceren over de besluitvorming in de Stadsregio Amsterdam. Dit gebeurt via de periodieke vergaderingen van het dagelijks bestuur, de regioraad, regio raadscommissies, raadsessies en portefeuillehoudersoverleggen (poho's). Voor de Stadsregio, als een samenwerkingsverband van zestien gemeenten, is het van groot belang dat er goede mogelijkheden zijn voor informatie-uitwisseling tussen het bestuur en de ambtelijke organisatie van de Stadsregio en de portefeuillehouders, raadsleden en ambtenaren van de stadsregiogemeenten. Dit draagt bij aan een effectief en transparant besluitvormingsproces, ondersteunt de Stadsregio als een regionaal platform voor overleg en kennisdeling en is daarmee ondersteunend aan de democratische legitimiteit van de Stadsregio.

### **In cijfers**

**Tabel 3.e.3: Overzicht baten en lasten Bestuur en Communicatie**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2014	Begroot 2015		Begroot 2016	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>				
		Gewijzigde						
<b>Baten</b>	Doorbelastingen	732	804	980	882	882	932	882
	<b>Totaal Baten</b>	<b>732</b>	<b>804</b>	<b>980</b>	<b>882</b>	<b>882</b>	<b>932</b>	<b>882</b>
<b>Lasten</b>	Bestuur	71	102	102	102	102	102	102
	Communicatie	147	205	205	205	205	255	205
	Personeel:							
	* In vaste dienst	498	465	513	523	523	523	523
	* Van derden	15	32	161	52	52	52	52
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>732</b>	<b>804</b>	<b>870</b>	<b>882</b>	<b>882</b>	<b>932</b>	<b>882</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## In activiteiten

1. Het leveren van facilitaire en personele ondersteuning voor een adequate besluitvorming van de Stadsregio Amsterdam.
2. Het uitvoeren van de communicatie rondom het bestuurlijk besluitvormingsproces.
3. Afstemmen van de communicatie van de Stadsregio met partners.
4. Het verbeteren van de zichtbaarheid van de Stadsregio bij de stadsregiogemeenten.
5. Zorgen voor heldere communicatie over de samenwerking met de convenantspartijen.
6. Invulling geven aan omgevingscommunicatie rondom projecten.
7. Positioneren van en communiceren over de regionale samenwerking richting bredere doelgroepen.

### **Ad. 1 Bijdrage besluitvormingsproces**

De afdeling Bestuur en Communicatie levert een bijdrage aan een adequaat besluitvormingsproces door het verzorgen en voorbereiden van de vergaderingen van het dagelijks bestuur, de regiораad, de raadssessies en de commissies (o.a. het beheren van de jaar vergaderkalender, verzorgen van de strategische termijnplanning voor het dagelijks bestuur en de regiораad, het opstellen van de vergaderagenda's, controleren en verzenden van de stukken, regelen faciliteiten etc.). Tevens wordt ondersteuning geboden aan de raadsleden in brede zin en wordt informatie geleverd aan raadsleden en bestuurders over de taakvelden van de Stadsregio en de verschillende projecten waar de Stadsregio bij betrokken is.

### **Ad. 2 Communicatie rondom het besluitvormingsproces**

De afdeling Bestuur en Communicatie verzorgt een vooruitblik op de te nemen besluiten en communiceert over de genomen besluiten van het dagelijks bestuur en de regiораad. Dit is gericht op het informeren en de bevordering van de deelname van betrokken partijen aan de beleidsvoorbereiding en op het organiseren van publiciteitsmomenten rondom officiële momenten (ondertekening van samenwerkingsdocumenten, bijeenkomsten rond om start- en oplevering van projecten, bijeenkomsten rondom beleidsthema's etc.). In de communicatie is altijd aandacht voor de rol, positie en bijdrage van de Stadsregio.

Communicatie gebeurt door:

- het beschikbaar en toegankelijk maken van relevante informatie,
- het publiceren van openbare stukken van de Stadsregio (agenda's, beleidsdocumenten, verslagen etc),
- het intern (binnen de stadsregiogemeenten) en extern bekendmaken van, en uitleg geven over, aangelegenheden (besluiten en projecten) van de Stadsregio,
- het ondersteunen van het dagelijks bestuur en Stadsregio-organisatie in de communicatie over beleidsprogramma's en projecten (zowel inhoudelijk, als PR-matig).

### **Ad. 3 Afstemmen communicatie**

De Stadsregio werkt veel samen met partners, zoals de 16 stadsregiogemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de provincies (Noord-Holland, Flevoland), ministeries (I&M, Wonen, EZ), Rijkswaterstaat etc. De afdeling Bestuur en Communicatie zorgt voor afstemming in de communicatie (eenduidige boodschap, gezamenlijke publiciteitsmomenten etc.) over de projecten waarin wordt samengewerkt en dat hierbij de rol en bijdrage vanuit de Stadsregio duidelijk naar voren wordt gebracht.

### **Ad. 4 Verbeteren zichtbaarheid**

Bij veel stadsregiogemeenten er is er behoefte aan een betere zichtbaarheid van de Stadsregio-organisatie, zodat de bestaande contacten worden versterkt en dat daarmee de afstand wordt verkleind tussen de Stadsregio-organisatie en de gemeenten. Daarnaast zoeken gemeenten naar mogelijkheden en advies om hun eigen belangen en standpunten beter naar voren te kunnen brengen en wil de Stadsregio ook het gezamenlijk belang beter kunnen benadrukken.

Daarom wil de Stadsregio-organisatie meer investeren in het opbouwen en onderhouden van de relaties met de regionale bestuurders (colleges, commissies en raden) en ambtenaren. De afdeling Bestuur en Communicatie levert hier een bijdrage aan door:

- het volgen en kennen van de lokale politiek,
- zorgen voor aanwezigheid en zichtbaarheid van de Stadsregio in de stadsregiogemeenten,

- het onderhouden van contacten met de (regio)raadsleden, de colleges van B&W, de griffies en ambtelijke organisaties,
- organiseren van activiteiten in de regio (zoals: workshops, presentaties, discussie-bijeenkomsten, excursies etc.),
- organiseren van thematische bestuurlijke bijeenkomsten,
- het faciliteren van interactieve communicatiemogelijkheden (bv, de inzet van sociale media).

#### **Ad. 5 Communicatie rond de samenwerking met de convenantspartijen**

De afdeling Bestuur en Communicatie informeert de betrokken partijen over de voortgang en resultaten van de samenwerking en de eventuele gevolgen voor de organisatie van de regionale samenwerking in de toekomst. Vooralnog continueren de gemeenten, op basis van de gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam, de samenwerking op de verschillende terreinen. De uiteindelijke vorm waarin de regionale samenwerking zich verder zal ontwikkelen, ligt niet bij voorbaat vast en is in deze bestuursperiode nog onderwerp van gesprek met alle betrokken partijen. De gesprekken moeten uitmonden in concrete voorstellen voor de toekomst van de regionale samenwerking, voor zowel verkeer en vervoer (vervoerregio), als de beleidsterreinen economie, ruimte en wonen.

#### **Ad. 6 Omgevingscommunicatie rondom projecten**

De Stadsregio wil meer uitvoeringsgericht gaan werken, vooral op het gebied van infrastructurele projecten, waarbij de Stadsregio vaker zelf de opdrachtgevende rol vervult, zoals bij het project rondom de renovatie en ombouw van de Amstelveenlijn. Dit betekent dat de Stadsregio ook meer met omgevingscommunicatie te maken krijgt. De afdeling Bestuur en Communicatie geeft hier invulling aan door duidelijke kaders te stellen en afspraken te maken met de verschillende partners m.b.t. de communicatieverantwoordelijkheden in de verschillende projectfasen.

#### **Ad. 7 Positioneren van en communiceren over de regionale samenwerking richting bredere doelgroepen**

De afdeling Bestuur en Communicatie is ook verantwoordelijk voor de corporate identiteit van de Stadsregio Amsterdam en het positionering van de regionale samenwerking en het belang hiervan. Het gaat hiermee m.n. om de doelgroepen die niet, of minder direct met de Stadsregio en de regionale samenwerking te maken hebben, zoals inwoners van de regio, reizigers, bedrijven, belangengroepen ed.

#### **Prestatie-indicatoren**

Om de prestaties te meten zijn de volgende prestatie-indicatoren benoemd:

- Het ontbreken van signalen (klachten en opmerkingen van bestuurders), waaruit blijkt dat de ondersteuning in het besluitvormingsproces een belemmering vormen voor een adequate besluitvorming.
- De mate waarin betrokkenen (bestuurders en ambtenaren uit de gemeenten van de Stadsregio) via de door de Stadsregio uitgegeven middelen in staat gesteld worden zich over de besluitvorming in de Stadsregio te informeren.

NB. De belangrijkste middelen hiervoor zijn: mediawoordvoering, persbijeenkomsten rondom bestuurlijke momenten, het Regiojournaal (verschijnt in 2015 p.m. 4 keer per in gedrukte vorm en maandelijks als digitale nieuwsbrief), het Nieuws uit het DB en Nieuws uit de regioraad (verschijnen direct na de betreffende vergadering en bevatten de genomen besluiten, met toelichting) en de website [www.stadsregioamsterdam.nl](http://www.stadsregioamsterdam.nl). De website wordt in 2015 vernieuwd en geactualiseerd, waardoor informatie beter ontsloten en vindbaar is.

## Onderdeel C: Personeel (in vaste dienst en personeel van derden)

De in de Begroting bij de Programma's opgenomen personeelskosten zijn gebaseerd op de volgende formatie:

**Tabel 3.e.4: Formatie in FTE**

	Formatie in FTE						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2 <sup>e</sup> Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	18,94	18,94	18,94	18,94	18,94	18,94	18,94
02 Infrastructuur	23,35	23,35	23,35	23,35	23,35	23,35	23,35
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbel.	11,46	11,46	11,46	11,46	11,46	11,46	11,46
04 Economie	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13
05 Regionale woningmarkt	3,96	3,96	3,96	3,96	3,96	3,96	3,96
<b>Totaal programma's</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>	<b>60,84</b>
Bedrijfsvoering	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30	15,30
Bestuur en Communicatie	5,40	5,40	6,40	6,40	6,40	6,40	6,40
<b>Totaal Stadsregio</b>	<b>81,54</b>	<b>81,54</b>	<b>82,54</b>	<b>82,54</b>	<b>82,54</b>	<b>82,54</b>	<b>82,54</b>

**Tabel 3.e.5: Formatie in €**

	Formatie in €						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2 <sup>e</sup> Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	1.565.710	1.667.255	1.637.982	1.670.742	1.670.742	1.670.742	1.670.742
02 Infrastructuur	2.102.364	2.012.195	1.957.325	1.996.472	1.996.472	1.996.472	1.996.472
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbel.	1.026.426	975.642	945.392	964.300	964.300	964.300	964.300
04 Economie	254.495	269.086	263.106	268.368	268.368	268.368	268.368
05 Regionale woningmarkt	293.632	355.988	347.655	354.608	354.608	354.608	354.608
<b>Totaal programma's</b>	<b>5.242.627</b>	<b>5.280.166</b>	<b>5.151.460</b>	<b>5.254.489</b>	<b>5.254.489</b>	<b>5.254.489</b>	<b>5.254.489</b>
Bedrijfsvoering	1.329.203	1.149.191	1.148.101	1.171.063	1.171.063	1.171.063	1.171.063
Bestuur en Communicatie	513.183	496.954	563.403	574.671	574.671	574.671	574.671
<b>Totaal Stadsregio</b>	<b>7.085.013</b>	<b>6.926.311</b>	<b>6.862.963</b>	<b>7.000.222</b>	<b>7.000.222</b>	<b>7.000.222</b>	<b>7.000.222</b>

In bovenstaande tabellen wordt ervan uitgegaan dat de formatie van de Stadsregio voorlopig niet verder wordt uitgebreid. Echter, er is wel een wens om uit te breiden en daarom zal er in de Raadsvoordracht bij de vaststelling van de Begroting 2016 een besispunt worden opgenomen waarbij gevraagd wordt om een uitbreiding van 5 FTE (2 bij de afdeling OV, 2 bij de afdeling Infrastructuur en 1 bij de afdeling bedrijfsvoering). Na besluitvorming in de Regioraad worden deze nieuwe formatieplekken verwerkt worden in de volgende actualisatie van de personeelsbegroting.

Naast het vast personeel, huurt de Stadsregio voor een aantal programma's tijdelijk personeel in. Eén van de redenen is dat op deze wijze specifieke op projecten gerichte deskundigheid kan worden gekregen. In onderstaande tabellen is opgenomen hoeveel FTE de Stadsregio in de periode 2015 t/m 2019 wil inhuren, alsmede de kosten die daarbij horen.

**Tabel 3.e.6: Personeel van derden in FTE**

	Personeel van derden in FTE						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	4,71	0,84	5,20	3,00	3,00	3,00	3,00
02 Infrastructuur	14,48	15,25	15,92	15,92	15,92	15,92	15,92
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbel.	3,33	0	3,56	3,56	3,56	3,56	3,56
04 Economie	0,89	0,00	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89
05 Regionale woningmarkt	1,97	2,19	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
<b>Totaal programma's</b>	<b>25,38</b>	<b>18,28</b>	<b>27,35</b>	<b>25,15</b>	<b>25,15</b>	<b>25,15</b>	<b>25,15</b>
Bedrijfsvoering	4,24	1,53	3,11	2,00	2,00	2,00	2,00
Bestuur en Communicatie	0,59	0,00	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
<b>Totaal Stadsregio</b>	<b>30,21</b>	<b>19,81</b>	<b>30,90</b>	<b>27,59</b>	<b>27,59</b>	<b>27,59</b>	<b>27,59</b>

**Tabel 3.e.7: Personeel van derden in €**

	Ramingen in €						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	732.914	299.452	1.000.443	1.000.983	1.000.983	1.000.983	1.000.983
02 Infrastructuur	2.264.807	1.802.378	1.802.282	1.801.648	1.569.648	1.569.648	1.569.648
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbel.	361.903	147.881	313.825	323.301	275.301	255.301	255.301
04 Economie	77.824	87.565	165.466	175.055	127.055	107.055	107.055
05 Regionale woningmarkt	284.635	59.198	460.640	360.589	214.589	214.589	214.589
<b>Totaal programma's</b>	<b>3.722.083</b>	<b>2.396.474</b>	<b>3.742.656</b>	<b>3.661.577</b>	<b>3.187.577</b>	<b>3.147.577</b>	<b>3.147.577</b>
Bedrijfsvoering	251.925	194.261	264.285	142.997	200.000	200.000	200.000
Bestuur en Communicatie	51.336	32.429	160.639	51.652	51.652	51.652	51.652
<b>Totaal Stadsregio</b>	<b>4.025.344</b>	<b>2.623.164</b>	<b>4.167.580</b>	<b>3.856.226</b>	<b>3.439.229</b>	<b>3.399.229</b>	<b>3.399.229</b>

### Onderdeel D: Kostenverdeling

Omdat zowel het vaste personeel als personeel van derden gebruik maakt van de faciliteiten die de afdelingen Bedrijfsvoering en Bestuur en Communicatie leveren, worden beide opgenomen in de sleutel voor de doorbelasting. De sleutel per programma wordt als volgt berekend:

*Het aantal FTE vast personeel wordt opgehoogd met het aantal FTE personeel van derden en verlaagd met de vacaturruimte in FTE.*

In onderstaande tabel is de Basis opgenomen voor de doorbelasting voor de Gewijzigde Begroting 2015 en de Begrotingen 2016 t/m 2019. In de eerste kolom staat het vast personeel in FTE en in de tweede het personeel van derden gecorrigeerd met de vacaturruimte.

**Tabel 3.e.8: Basis voor doorbelasting**

	Vastge- stelde begroting 2015	2e Gewijzigde B2015			Begroting 2016 t/m 2019		
		Formatie 2015	Tijdelijke capaciteit 2015	Basis begroting 2015	Formatie 2016	Tijdelijke capaciteit 2016	Basis begroting 2016
01 Openbaar vervoer	19,78	18,94	3,29	22,23	18,94	1,09	20,03
02 Infrastructuur	38,60	23,35	16,24	39,59	23,35	16,24	39,59
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	10,07	10,07	2,95	13,02	10,07	2,95	13,02
03 Venom	1,39	1,39	0,00	1,39	1,39	0,00	1,39
04 Economie	3,00	3,13	-0,11	3,02	3,13	-0,11	3,02
05 Regionale woningmarkt	6,15	3,96	0,65	4,61	3,96	0,65	4,61
<b>Totaal programma's</b>	<b>78,99</b>	<b>60,84</b>	<b>23,01</b>	<b>83,85</b>	<b>60,84</b>	<b>20,82</b>	<b>81,66</b>
Bedrijfsvoering	16,83	15,30	3,99	19,29	15,30	2,88	18,18
Bestuur en Communicatie	5,40	6,40	0,00	6,40	6,40	0,00	6,40
<b>Totaal Stadsregio</b>	<b>101,22</b>	<b>82,54</b>	<b>27,00</b>	<b>109,54</b>	<b>82,54</b>	<b>23,69</b>	<b>106,23</b>

Deze basis wordt vervolgens omgerekend naar een percentage van het totaal. In onderstaande tabel zijn deze percentages opgenomen.

**Tabel 3.e.9: Aandeel in %**

	Aandeel in %						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	25,43%	25,04%	26,51%	24,53%	24,53%	24,53%	24,53%
02 Infrastructuur	48,38%	48,87%	47,21%	48,48%	48,48%	48,48%	48,48%
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbel.	12,80%	12,75%	15,52%	15,94%	15,94%	15,94%	15,94%
03 Venom	1,77%	1,76%	1,66%	1,70%	1,70%	1,70%	1,70%
04 Economie	3,81%	3,80%	3,60%	3,70%	3,70%	3,70%	3,70%
05 Regionale woningmarkt	7,81%	7,79%	5,50%	5,65%	5,65%	5,65%	5,65%
<b>Totaal programma's</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Deze percentages zijn los gelaten op de totale door te belasten budgetten van Bedrijfsvoering (tabel 3.e.10) en Bestuur en Communicatie (tabel 3.e.11). In tabel 3.e.12 zijn de totalen opgenomen.

**Tabel 3.e.10: Kostenverdeling Bedrijfsvoering**

	Ramingen in € Bedrijfsvoering						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	846.057	779.417	891.743	803.807	802.213	799.760	799.760
02 Infrastructuur	1.609.325	1.521.007	1.588.384	1.588.935	1.585.784	1.580.936	1.580.936
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	414.487	394.968	522.085	522.343	521.195	519.431	519.431
03 Venom	56.000	57.000	56.000	56.000	56.000	56.000	56.000
04 Economie	126.719	118.213	121.172	121.207	120.967	120.597	120.597
05 Regionale woningmarkt	259.773	242.337	184.967	185.021	184.654	184.090	184.090
<b>Totaal programma's</b>	<b>3.312.361</b>	<b>3.112.941</b>	<b>3.364.351</b>	<b>3.277.313</b>	<b>3.270.813</b>	<b>3.260.813</b>	<b>3.260.813</b>

**Tabel 3.e.11: Kostenverdeling Bestuur en Communicatie**

	Ramingen in € Bestuur en Communicatie						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	191.504	201.294	259.862	216.242	216.242	228.505	216.242
02 Infrastructuur	364.268	392.818	462.870	427.459	427.459	451.701	427.459
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	88.663	101.726	154.459	141.587	141.587	150.411	141.587
03 Venom	14.000	15.000	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
04 Economie	28.683	30.530	35.311	32.607	32.607	34.457	32.607
05 Regionale woningmarkt	58.799	62.586	53.901	49.775	49.775	52.598	49.775
<b>Totaal programma's</b>	<b>745.917</b>	<b>803.954</b>	<b>980.402</b>	<b>881.671</b>	<b>881.671</b>	<b>931.671</b>	<b>881.671</b>

**Tabel 3.e.12: Kostenverdeling Totaal**

	Ramingen in € Totaal						
	Rekening 2014	Begroting 2015	2e Gewijzigde B2015	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
01 Openbaar vervoer	1.037.561	980.711	1.151.605	1.020.049	1.018.455	1.028.265	1.016.002
02 Infrastructuur	1.973.593	1.913.825	2.051.254	2.016.395	2.013.243	2.032.636	2.008.395
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	503.150	496.693	676.544	663.930	662.782	669.842	661.018
03 Venom	70.000	72.000	70.000	70.000	70.000	70.000	70.000
04 Economie	155.402	148.743	156.482	153.814	153.574	155.053	153.204
05 Regionale woningmarkt	318.572	304.923	238.869	234.796	234.429	236.687	233.865
<b>Totaal programma's</b>	<b>4.058.278</b>	<b>3.916.895</b>	<b>4.344.754</b>	<b>4.158.984</b>	<b>4.152.483</b>	<b>4.192.484</b>	<b>4.142.484</b>

## f. Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn partijen waarmee de Stadsregio een bestuurlijke relatie heeft en er moet sprake zijn van een financieel belang. Er is een financieel belang wanneer er juridisch afdwingbare financiële verplichtingen bestaan. Zijn de verplichtingen niet juridisch afdwingbaar dan wordt de partij genoemd bij het betreffende programma.

De Stadsregio Amsterdam kende op het moment van het opstellen van de Begroting 2016 geen verbonden partijen.

## g. Grondbeleid

De ontwikkeling van nieuwe woongebieden en bedrijfsterreinen wordt uitgevoerd door de gemeenten. Omdat de Stadsregio Amsterdam zelf geen bouwterreinen ontwikkelt, is deze paragraaf niet van toepassing voor de Stadsregio Amsterdam.



# Bijlagen

## Bijlage 1: Tweede wijziging Begroting 2015

De eerste stap bij het opstellen van de Begroting 2016 is de actualisatie van de Begroting 2015. In het overzicht hieronder is de 2<sup>e</sup> wijziging van de Begroting 2015 opgenomen per programma, ingedeeld naar de 3 in dit boekwerk opgenomen delen. De 1<sup>e</sup> wijziging betrof het Uitvoeringsprogramma 2015 dat in december 2014 door de Regioraad was vastgesteld.

### Deel 1: Programma's gefinancierd met BDU-middelen

		1e Wijziging Begroting 2015 (UVP2015)	2e Wijziging Begroting 2015	2e Begrotings- wijziging
<b>Programma 01: Openbaar vervoer</b>				
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	283.681.696	281.130.000	-2.551.696
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	79.476.102	167.344.616	87.868.514
	Werk voor derden uitgevoerd	4.600.000	4.600.000	0
	Rente	170.753	0	-170.753
	<b>Totaal Baten</b>	<b>367.928.551</b>	<b>453.074.616</b>	<b>85.146.065</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:			
	* Concessie Amsterdam: Exploitatie	87.752.000	85.205.000	-2.547.000
	* Concessie A'dam: Beheer en onderhoud	90.000.000	111.800.000	21.800.000
	* Concessie A'dam: Sociale Veiligheid	18.200.000	18.200.000	0
	* Concessie Amstelland Meerlanden	36.514.942	36.514.942	0
	* Concessie Zaanstreek	11.871.506	11.871.506	0
	* Concessie Waterland	16.418.384	16.472.296	53.912
	* Investerings Rollende Activa	39.800.000	107.000.000	67.200.000
	* OV overig	61.783.000	67.000.000	5.217.000
	Onderzoek en Studie	2.770.000	2.020.000	-750.000
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.367.803	1.387.539	19.736
	* Van derden	299.452	1.000.443	700.991
	Doorbelaste overhead	980.711	1.151.605	170.894
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>367.757.798</b>	<b>459.623.331</b>	<b>91.865.533</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>170.753</b>	<b>-6.548.715</b>	<b>-6.719.468</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	6.548.715	6.548.715
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	170.753	0	-170.753
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Programma 02: Infrastructuur</b>				
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	83.599.182	87.711.000	4.111.818
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	54.926.838	41.729.509	-13.197.329
	Werk voor derden uitgevoerd	140.000	140.000	0
	Bijdrage voor personeel	80.000	80.000	0
	Rente	1.131.006	760.200	-370.806
	<b>Totaal Baten</b>	<b>139.877.026</b>	<b>130.420.709</b>	<b>-9.456.317</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:			
	* Investeringsagenda Weg	28.226.614	28.226.614	0
	* Investeringsagenda OV	135.274.096	135.274.096	0
	* Investeringsagenda Fiets	3.273.539	3.273.539	0
	* Kleine projecten	15.000.000	15.000.000	0

		1e Wijziging Begroting 2015 (UVP2015)	2e Wijziging Begroting 2015	2e Begrotings- wijziging
	* Overige verkenningen en studies	2.995.000	2.995.000	0
	* Af: Correctie ivm Overplanning	-52.669.249	-52.669.249	0
	Onderzoek en Studie	1.140.000	1.175.737	35.737
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.789.817	1.889.043	99.226
	* Van derden	1.802.378	1.802.378	0
	Doorbelaste overhead	1.913.825	2.051.254	137.429
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>138.746.020</b>	<b>139.018.411</b>	<b>272.391</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>1.131.006</b>	<b>-8.597.703</b>	<b>-9.728.709</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	8.597.703	8.597.703
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	1.131.006	0	-1.131.006
<b>Saldo</b>	na resultaatbestemming	0	0	0
<b>Programma 03: Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid</b>				
<b>Baten</b>	Aandeel in BDU beschikking	6.003.676	5.942.000	-61.676
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	420.353	642.233	221.880
	Inzet Luchtkwaliteit	16.160	66.725	50.565
	Werk voor derden uitgevoerd	185.376	269.731	84.355
	Rente	28.602	22.600	-6.002
	<b>Totaal Baten</b>	<b>6.654.167</b>	<b>6.943.289</b>	<b>289.122</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:			
	* Nat. Databank Wegverkeergegevens	264.000	264.000	0
	* Luchtkwaliteit	16.160	116.410	100.250
	* Verkeerseducatie, verkeercampagnes en verkeershandhaving	2.957.260	2.957.260	0
	* Venom (overige lasten)	93.036	188.683	95.647
	* Subsidies overig	0	0	0
	Onderzoek en Studie	1.725.000	1.485.000	-240.000
	Personeel:			
	* In vaste dienst	853.535	871.567	18.032
	* Van derden	147.881	313.825	165.944
	Doorbelaste overhead	568.693	746.544	177.851
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>6.625.565</b>	<b>6.943.289</b>	<b>317.724</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>28.602</b>	<b>0</b>	<b>-28.602</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	28.602	0	-28.602
<b>Saldo</b>	na resultaatbestemming	0	0	0

## Deel 2: Programma's gefinancierd met Algemene Middelen

		1e Wijziging Begroting 2015 (UVP2015)	2e Wijziging Begroting 2015	2e Begrotings- wijziging
<b>Programma 04: Economie</b>				
<b>Baten</b>	Penvoerderprojecten	283.750	283.750	0
	Werk voor derden uitgevoerd	0	358.000	358.000
	<b>Totaal Baten</b>	<b>283.750</b>	<b>641.750</b>	<b>358.000</b>

		1e Wijziging Begroting 2015 (UVP2015)	2e Wijziging Begroting 2015	2e Begrotings- wijziging
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering:	0	0	0
	* Kennis en Innovatie stimulering	410.000	885.500	475.500
	Penvoerdersprojecten	283.750	283.750	0
	Onderzoek en Studie			
	* Kennis en Innovatie stimulering	305.000	219.000	-86.000
	* Ruimtelijk – Economisch Beleid	160.000	160.000	0
	* (Zakelijk) Toerisme & Recreatie	115.000	115.000	0
	* Onderwijs en Arbeidsmarkt	0	0	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	181.521	183.640	2.119
	* Van derden	87.565	165.466	77.901
	Doorbelaste overhead	148.743	156.482	7.739
	Lasten voorgaande jaren	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>1.691.579</b>	<b>2.168.838</b>	<b>477.259</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>-1.407.829</b>	<b>-1.527.088</b>	<b>-119.259</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	130.000	130.000
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>-1.407.829</b>	<b>-1.397.088</b>	<b>10.741</b>
<b>Programma 05: Regionale Woningmarkt</b>				
<b>Baten</b>	Werk voor derden uitgevoerd	0	100.000	100.000
	Rente	2.500	1.400	-1.100
	<b>Totaal Baten</b>	<b>2.500</b>	<b>101.400</b>	<b>98.900</b>
<b>Lasten</b>	Subsidies Uitvoering	0	0	0
	Onderzoek en Studie:			
	* Toegankelijke woningmarkt	90.000	58.000	-32.000
	* Samenwerking woningbouwopgaven	245.000	259.200	14.200
	* Inzicht in de werking vd woningmarkt	105.000	122.800	17.800
	Personeel:			
	* In vaste dienst	296.790	245.116	-51.674
	* Van derden	59.198	460.640	401.442
	Doorbelaste overhead	304.923	238.869	-66.054
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>1.100.911</b>	<b>1.384.625</b>	<b>283.714</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>-1.098.411</b>	<b>-1.283.225</b>	<b>-184.814</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	2.500	1.400	-1.100
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>-1.100.911</b>	<b>-1.284.625</b>	<b>-183.714</b>
<b>Programma 06: Jeugdzorg</b>				
<b>Baten</b>	Bestuurskosten	200.000	275.000	75.000
	<b>Totaal Baten</b>	<b>200.000</b>	<b>275.000</b>	<b>75.000</b>
<b>Lasten</b>	Bestuurskosten	200.000	275.000	75.000
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>200.000</b>	<b>275.000</b>	<b>75.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Deel 3: Kostenplaatsen

		1e Wijziging Begroting 2015 (UVP2015)	2e Wijziging Begroting 2015	2e Begrotings- wijziging
<b>Kostenplaats 99: Bedrijfsvoering</b>				
<b>Baten</b>	Doorbelastingen	3.112.941	3.364.351	251.410
	Baten voorgaande jaren	0	0	0
	<b>Totaal Baten</b>	<b>3.112.941</b>	<b>3.364.351</b>	<b>251.410</b>
<b>Lasten</b>	Algemene zaken	230.000	160.000	-70.000
	Huisvesting	845.000	853.000	8.000
	Informatie en communicatie	330.000	379.500	49.500
	Personeel en Organisatie	368.000	513.000	145.000
	Financiën	60.750	80.750	20.000
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.154.930	1.183.815	28.885
	* Van derden	194.261	264.285	70.024
	Lasten voorgaande jaren	0	0	0
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>3.182.941</b>	<b>3.434.351</b>	<b>251.410</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>-70.000</b>	<b>-70.000</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	130.000	130.000	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	60.000	60.000	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kostenplaats 91: Bestuur en Communicatie</b>				
<b>Baten</b>	Doorbelastingen	803.954	980.403	176.449
	<b>Totaal Baten</b>	<b>803.954</b>	<b>980.403</b>	<b>176.449</b>
<b>Lasten</b>	Bestuur	102.000	102.000	0
	Communicatie	205.000	205.000	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	464.525	512.763	48.238
	* Van derden	32.429	160.639	128.210
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>803.954</b>	<b>980.403</b>	<b>176.449</b>
<b>Saldo</b>	<b>voor resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Baten</b>	Onttrekking aan reserves	0	0	0
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserves	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>na resultaatbestemming</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Bijlage 2: De BDU meerjarenraming in cijfers

Bedragen in € miljoen	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1. Beginstand gespaarde BDU							
Openbaar vervoer	31	-146	-195	-215	-202	-308	-318
Infrastructuur	338	287	206	153	74	-31	-85
Mobiliteitsbeleid	10	9	9	8	8	7	7
<b>Totaal beginstand</b>	<b>379</b>	<b>150</b>	<b>20</b>	<b>-54</b>	<b>-120</b>	<b>-332</b>	<b>-396</b>
2. Baten: prognose BDU en overig							
Openbaar vervoer	288	297	290	291	291	294	294
Infrastructuur	88	84	84	84	84	85	85
Mobiliteitsbeleid	6	6	6	6	6	6	6
<b>Totaal baten</b>	<b>381</b>	<b>387</b>	<b>380</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>386</b>	<b>386</b>
3. Lasten							
Openbaar vervoer	465	347	310	278	397	305	297
Infrastructuur	139	164	137	164	189	139	82
Mobiliteitsbeleid	7	7	7	7	7	7	7
<b>Totaal lasten</b>	<b>611</b>	<b>518</b>	<b>453</b>	<b>448</b>	<b>593</b>	<b>450</b>	<b>385</b>
4. Jaarsaldo = 2 - 3 te verrekenen met gespaard							
Openbaar vervoer	-177	-49	-20	14	-106	-10	-2
Infrastructuur	-51	-81	-53	-79	-105	-54	3
Mobiliteitsbeleid	-1	-1	-1	-1	-1	0	0
<b>Totaal saldo</b>	<b>-229</b>	<b>-131</b>	<b>-73</b>	<b>-66</b>	<b>-212</b>	<b>-65</b>	<b>1</b>
5. Eindstand gespaarde BDU = 1 - 4							
Openbaar vervoer	-146	-195	-215	-202	-308	-318	-320
Infrastructuur	287	206	153	74	-31	-85	-82
Mobiliteitsbeleid	9	9	8	8	7	7	6
<b>Totaal eindstand</b>	<b>150</b>	<b>20</b>	<b>-54</b>	<b>-120</b>	<b>-332</b>	<b>-396</b>	<b>-396</b>

## Bijlage 3: Afkortingenlijst

	Afkorting	Betekenis
<b>A</b>	AMSYS	Amsterdam Metro System
	AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
<b>B</b>	BBROVA	Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam
	BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
	BCF	BTW Compensatiefonds
	BDU	Brede Doeluitkering
	BJZ	Bureau Jeugdzorg
	BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
	BONRoute	Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad
	BTW	Belasting over Toegevoegde Waarde
<b>C</b>	Cie	Commissie
<b>D</b>	DB	Dagelijks Bestuur
	dIVV	Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (van de Gemeente Amsterdam)
	DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
	DRO	Dienst Ruimtelijke Ordening (van de Gemeente Amsterdam)
	DVM	Dynamisch verkeersmanagement
<b>E</b>	EKC	Eigen Kracht Conferenties
	EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
	EZ	Economische Zaken
<b>G</b>	GGB	Gebiedsgericht Benutten
	GGM	Generiek Gezinsmanagement
	GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
	GVI	Geo en Vastgoedinformatie
<b>H</b>	HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
	HSL	Hoge Snelheidslijn
<b>I</b>	IBA	Ingenieursbureau Amsterdam (gemeente Amsterdam)
	ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
<b>J</b>	JZ	Juridische Zaken of Jeugdzorg
<b>K</b>	KAR	Korte Afstandsradio
	KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
<b>L</b>	LWI	Landelijk Werkende Instellingen

	Afkorting	Betekenis
<b>M</b>	MER	Milieu Effect Rapportage
	MIP	Meerjaren Investeringsprogramma
	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
	MKB	Midden- en Kleinbedrijf
	MOP	Meerjaren Ontwikkelingsplan
	MT	Managementteam
<b>O</b>	OV	Openbaar Vervoer
	OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
<b>P</b>	pho	Portefeuillehouderoverleg
	PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
	Plabeka	Platformen Bedrijven en Kantoren
	PMB	Projectmanagement Bureau (gemeente Amsterdam)
	PRES	Platform Regionaal Economische Structuur
<b>R</b>	R&M	Ruimte en Mobiliteit
	RAR	Reizigers Adviesraad
	RRAAM	Rijk- en Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer
	RVVP	Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
	RWS	Rijkswaterstaat
<b>S</b>	SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
	SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
<b>U</b>	UVP	Uitvoeringsplan RVVP
<b>V</b>	V&V	Verkeer en Vervoer
	VAT	Voorbereiding, Administratie en Toezicht
<b>W</b>	WGR+	Wet Gemeenschappelijke Regeling
	WPV	Wet Personenvervoer