

Programmabegroting 2017-2020

Verkeer en Vervoer

van de stadsregio Amsterdam

Vastgesteld door het dagelijks bestuur op 31 maart 2016
Ter vaststelling door de Regioraad op 14 juni 2016

Inhoud

Inleiding	4
0.1 Voorwoord	4
0.2 Leeswijzer	4
Deel 1: Financieel kader	6
1. Het financiële kader	7
1.1 Inleiding	7
1.2 Vertrekpunt voor het financieel kader	7
1.3 Bijstelling door de jaarrekeningresultaten 2015	7
1.4 Autonome ontwikkelingen	8
1.5 Ontvlechting plustaken Economie en Wonen	10
1.6 Endogene ontwikkelingen	11
1.7 Samenvattend overzicht van de wijzigingen	13
1.8 Overzicht van lasten en baten	15
1.9 Meerjarenperspectief 2016-2040	17
Deel 2: Het programmaplan	20
2. Het programmaplan	22
2.0 Algemeen	22
2.1 Programma 1: Openbaar vervoer	24
2.2 Programma 2: Infrastructuur	30
2.3 Programma 3: Mobiliteit	35
2.4 Programma 4: Overhead	39
Deel 3: (Verplichte) Paragrafen	48
A. Weerstandsvermogen	49
B. Financiering	53
C. Personeel	55
D. Verbonden partijen	57
E. Grondbeleid	57
Bijlagen	59
Bijlage 1: Tweede wijziging Begroting 2016	60
Bijlage 2: Afkortingenlijst	66

Inleiding

0.1 Voorwoord

De stad is in de beleving van veel mensen steeds meer een stedelijke regio geworden waar geen harde grenzen meer bestaan. Wonen, werken, winkelen, recreëren, het gebeurt al lang niet meer in dezelfde gemeente, we gebruiken de hele regio. Dat geldt ook voor bedrijven, instellingen en woningcorporaties: de gehele regio Amsterdam is het speelveld.

Nu we uit de crisis komen, is er weer ruimte voor optimisme en voor nieuwe ambities. Er zijn nog genoeg uitdagingen, zoals de toenemende files, de dreigende sociale tweedeling in de regio en het klimaatvraagstuk. Maar er zijn ook volop kansen, zeker nu partijen in de regio samen willen optrekken om focus en kracht aan te brengen in al bestaande ambities in samenhang met het versterken van de Metropoolregio samenwerking.

De regio gaat ervoor en wil de samenwerking verder verstevigen. Meer commitment naar elkaar toe, meer structuur in de samenwerking om de transparantie te vergroten en een duidelijke plek te geven aan de betrokkenheid vanuit raden van zowel de grotere, als de kleinere gemeenten.

Het samenwerkingsverband van de Stadsregio gaat zich als Vervoerregio vanaf 2017 verder concentreren op de verkeer- en vervoertaken, inclusief de daarbij behorende middelen. Met dat laatste heeft deze samenwerking een sterke troef in handen om verder te groeien naar een gezaghebbende en professionele organisatie op het terrein van de bereikbaarheid binnen de MRA. Het vergroot de realisatiemogelijkheden van onze ambities en geeft vertrouwen in verdere ontwikkeling van de samenwerking met de convenantpartners. Tevens maakt het mogelijk om de samenwerking op het terrein van ruimte, wonen en economie een plek te geven buiten de Stadsregio in MRA-verband.

0.2 Leeswijzer

Deze Begroting is opgedeeld in 3 delen:

Deel 1: Het financieel kader

Deel 2: De programmabegroting

Deel 3: (Verplichte) paragrafen

Deel 1: Het financieel kader

Met als vertrekpunt het financieel meerjarenbeeld zoals dat in het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer is vastgesteld brengt deel 1 de financiële bijstellingen op dit meerjarenbeeld in beeld. Deze bijstellingen richt zich op de jaarschijven 2016 t/m 2020 en zijn in verschillende categorieën gegroepeerd.

Deel 1 sluit af met een weergave van het financieel meerjarenbeeld op de lange termijn, het meerjarenperspectief 2016 t/m 2040.

Deel 2: De programmaplan

In deel 2 staan de programma's centraal die bekostigd worden met de Brede DoelUitkering verkeer en vervoer. Dit zijn de programma's 1. Openbaar vervoer, 2. Infrastructuur en 3 Mobiliteitsbeleid. Daarnaast is het programma Overhead toegevoegd. Hieronder vallen de activiteiten van Bedrijfsvoering en Bestuursondersteuning & Communicatie.

In de programma's is een beschrijving van het beleid met de daarbij behorende baten en lasten opgenomen voor de komende jaren. Dit vindt plaats aan de hand van de 3 W-vragen:

- Wat willen bereiken?

- Wat gaan we doen?
- Wat mag het kosten?

Deel 3: (Verplichte) paragrafen

In deel 3 van de Begroting zijn de 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.

Het aantal relevante paragrafen is beperkt. De paragrafen Weerstandvermogen en Financiering vormen het hoofdbestanddeel van dit deel. De paragraaf Lokale heffingen is, door de voorgenomen ontvlechting van de plustaken Economie en Regionale Woningmarkt en, met het logisch gevolg, ontbreken van gemeentelijke bijdragen, niet meer van toepassing. De bedrijfsvoeringsparagraaf is vervangen door de vorming van programma "Overhead" in deel 2 het programmaplan. In plaats hiervan is de ontwikkeling van de formatie en het inhuurbudget in tabelvorm opgenomen.

Deel 1: Financieel kader

1. Het financiële kader

1.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vindt u het financiële kader voor de begroting 2017. Hierin leggen we de financiële bijstellingen aan u voor die optreden ten opzichte van het financieel meerjarenbeeld uit het UVP 2016, de ontwikkeling van de omvang van het BDU-saldo. Hiermee is dit financieel meerjarenbeeld het vertrekpunt voor deze begroting en dit wordt geschetst in paragraaf 1.2.

De eerste bijstelling treedt op door de jaarrekeningresultaten 2015. Het verschil dat ontstaat doordat realisatiecijfers anders zijn dan inschattingen is te zien in paragraaf 1.3.

In paragraaf 1.4 komen de autonome ontwikkelingen aan bod. Dit zijn ontwikkelingen die niet of in beperkte mate door de Stadsregio beïnvloedbaar zijn. Onderdeel hiervan is de meerjarenprognose van de Brede Doel Uitering Verkeer en Vervoer, na de voorgenomen ontvlechting de enige inkomstenbron van de Stadsregio. Een bijzonder autonome ontwikkeling is de ontvlechting van de WGR+ taken, dit maken we apart inzichtelijk in paragraaf 1.5. Naast autonome ontwikkelingen zijn er ook endogene ontwikkelingen, ontwikkelingen vanuit het beleidsveld en de organisatie. Bijstellingen die hierin plaatsvinden wordt in beeld gebracht in paragraaf 1.6.

Het geconsolideerd samenvattend totaaloverzicht van al deze bijstellingen ten opzichte van het UVP 2016 treft u in paragraaf 1.7. Verwerking van deze bijstellingen in het financieel meerjarenbeeld resulteert in paragraaf 1.8 in een actueel overzicht van baten en lasten 2017-2020 en de omvang van het, met het BDU-saldo voorgaande jaren te verrekenen en/of te financieren, resultaat.

Tot slot wordt in paragraaf 1.9 het lange termijn Meerjarenperspectief Verkeer en Vervoer (2016-2040) behandeld. Dit meerjarenperspectief heeft een financieringsfunctie en laat zien in hoeverre de 'spaarpotten' 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 Vertrekpunt voor het financieel kader

Net zoals in het UVP 2016 geven we in de begroting het financieel meerjarenbeeld weer als de ontwikkeling van de omvang van de 'gespaarde' BDU. Daarbij geven we in dit hoofdstuk de omvang van de 'gespaarde' BDU op totaalniveau, voor SRA als geheel, weer (in plaats van voor ieder programma afzonderlijk). De consequenties voor de omvang van het BDU-saldo van de verschillende programma's komen in de desbetreffende programma's aan bod (deel 2).

Vertrekpunt voor het financieel meerjarenbeeld is de reeks die in het UVP 2016 als verwachte ontwikkeling van de gespaarde BDU is opgenomen (UVP 2016, pag. 56):

Ontwikkeling gespaarde BDU ultimo jaar (UVP 2016)	(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Omvang gespaarde BDU	50.084	-88.058	-180.887	-352.602	-445.666

1.3 Bijstelling door de jaarrekeningresultaten 2015

De ontwikkeling van het BDU-saldo in het UVP 2016 is onder andere gebaseerd op de begrotingcijfers 2015. Inmiddels zijn met de jaarrekening 2015 de definitieve cijfers over 2015¹ bekend. Het verschil tussen de geprognostiseerde cijfers en definitieve cijfers zorgt voor een bijstelling in de omvang van de gespaarde BDU. Onderstaande tabel brengt deze bijstellingen voor de drie begrotingsprogramma's in kaart.

¹ onder voorbehoud van de accountantscontrole

1. Bijstelling gespaarde BDU o.b.v. jaarrekening 2015				(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)		
	2016	2017	2018	2019	2020	
- Bijstelling gespaarde BDU OV ultimo 2015	96.916					
- Bijstelling gespaarde BDU Infra ultimo 2015	-171.153					
- Bijstelling gespaarde BDU RPM ultimo 2015	1.181					
totale bijstelling a.g.v. jaarrekening 2015	-73.056					

De onderbouwing van deze bijstellingen geven we hieronder cijfermatig voor de drie programma's weer. Met als vertrekpunt de vastgestelde omvang van de gespaarde BDU uit de jaarrekening 2014 worden de verwachte omvang van het BDU saldo eind 2015 uit het UVP 2016 vergeleken met het uiteindelijke BDU-saldo in de jaarrekening 2015. Daarbij worden de achterliggende aannames/prognoses van het UVP 2016 naast de uiteindelijke realisatiecijfers gezet.

Vergelijking BDU-stand OV bij UVP 2016 en jaarrekening 2015					(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)
	UVP 2016	JR 2015	Verschil	bron	
<i>Omvang gespaarde BDU JR 2014</i>	29.867	29.867		JR 2014, pag. 109	
- BDU-bijdrage 2015	282.039	282.009	-30	HJR 2015, pag 8 en 17 resp JR 2015 prog OV	
- Inzet BDU-middelen	-408.865	-448.289	-39.424	HJR 2015, pag 8 resp JR 2015 prog OV	
- Bijdrage werken voor derden	5.699		-5.699	HJR 2015, pag 17	
- Aansluitingsverschil door afronding	-140		140		
- Interne financiering OV	-	141.929	141.929	JR 2015, onderdeel vooruitontvangen bedragen	
<i>Omvang gespaarde BDU eind 2015</i>	-91.400	5.516	96.916		

Hogere uitgaven, o.a. door een verstrekte investeringssubsidie aan GVB, zorgen voor een verschil van € 40 mln. Daarnaast is in de raming voor het UVP per abuis twee keer de geraamde bijdrage voor werken voor derden verwerkt. Tot slot is ter aanvulling van de negatieve stand van het BDU-saldo OV in de jaarrekening 2015 141 mln als interne financiering overgeheveld naar BDU-OV.

Vergelijking BDU-stand Infrastructuur bij UVP 2016 en jaarrekening 2015					(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)
	UVP 2016	JR 2015	Verschil	bron	
<i>Omvang gespaarde BDU JR 2014</i>	337.524	337.524		JR 2014, pag. 109	
- BDU-bijdrage 2015	87.975	88.005	30	HJR 2015, pag 8 en 20 resp JR 2015 prog infra	
- Inzet BDU-middelen	-129.440	-70.253	59.187	HJR 2015, pag 8 resp JR 2015 prog infra	
- Bijstelling o.b.v. indicatiecijfers infra	88.441		-88.441	Meerjarenraming Infra bij het UVP 2016	
- Interne financiering OV	-	-141.929	-141.929	JR 2015, onderdeel vooruitontvangen bedragen	
<i>Omvang gespaarde BDU eind 2015</i>	384.500	213.347	-171.153		

Bovenstaande vergelijking laat zien dat de omvang € 171 mln lager is dan bij het UVP 2016 is verondersteld. Dit is veroorzaakt door een hogere benutting van budgetten/minder lagere onderuitputting dan er bij het UVP vanuit is gegaan en de interne financiering van Infrastructuur aan OV van 142 mln. Voor een toelichting op de inzet van de gespaarde BDU in 2015 verwijzen we naar de jaarrekening 2015.

Vergelijking BDU-stand Mobiliteit bij UVP 2016 en jaarrekening 2015					(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)
	UVP 2016	JR 2015	Verschil	bron	
<i>Omvang gespaarde BDU JR 2014</i>	10.001	10.001		JR 2014, pag. 109	
- BDU-bijdrage 2015	5.960	5.960	-	HJR 2015, pag 8 en 24 resp JR 2015 prog Mobiliteit	
- Inzet BDU-middelen	-6.584	-5.780	804	HJR 2015, pag 8 resp JR 2015 prog Mobiliteit	
- Aansluitingsverschil door afronding	-377		377		
<i>Omvang gespaarde BDU eind 2015</i>	9.000	10.181	1.181		

1.4 Autonome ontwikkelingen

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die voor een organisatie niet te zijn beïnvloeden en daarmee als een gegeven worden beschouwd. In de regel zijn dit externe ontwikkelingen door wetgeving, besluiten externe partijen en macro-economische omstandigheden.

Voor de begroting 2017 zijn er drie autonome ontwikkelingen te onderscheiden: BDU-beschikking 2016, het CAO-akkoord 2016 gemeenten en de financiële consequenties van eerdere besluitvorming.

2. Autonome ontwikkelingen		(bedragen x € 1.000, + is pos., - is neg)			
	2016	2017	2018	2019	2020
BDU-beschikking 2016	788	-3.021	2.630	5.133	5.132
Rentebaten/rentekosten	2.175	1.741	552	-478	-676
Salarisindexering	-74	-223	-223	-223	-223
Financiële verwerking besluitvorming 2014 (Trainees)	-130	-130			
totaal autonome ontwikkelingen	2.758	-1.633	2.959	4.432	4.233

BDU-beschikking 2016

De ontvangen BDU-beschikking 2016 van ministerie van I&M leidt tot een geringe bijstelling. De meerjarenprognose is opgesteld aan de hand van de meerjarenraming in de ontwerp begroting 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Deze Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer (BDU) is een programma-overschrijdend dekkingsmiddel en bestaat uit het relatieve deel en het absolute deel. Het relatieve deel van de BDU wordt verdeeld op basis van de verdeelsleutels inwoneraantal en omgevingsadressendichtheid. De omgevingsadressendichtheid is een maatstaf die door het centraal Bureau voor de Statistiek wordt berekend. De omgevingsadressendichtheid is een goede indicatie voor de dichtheid van de bebouwing in een gebied en daarmee ook een indicatie van de vervoeropgave. Daarbij is verdeling van de BDU over de verkeer en vervoer programma's gebaseerd op een historisch ontstane verdeling die beantwoordt aan de doelen van het Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan en het jaarlijkse Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer. Deze verdeling vindt plaats op basis van de volgende percentages:

1. Openbaar Vervoer 76,0%
2. Infrastructuur 22,0%
3. Mobiliteitsbeleid 2,0%

Hieronder ziet u de ontwikkeling van het relatief deel

Tabel 1.4.1: Ontwikkeling van de omvang relatief deel van de BDU-uitkering

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
<i>Ontwikkeling omvang BDU</i>							
Omvang Openbaar Vervoer	282.009	289.699	290.806	292.957	294.128	295.108	295.108
Omvang Infrastructuur	80.005	75.454	75.773	76.396	76.735	77.018	77.018
Omvang Mobiliteit	5.959	6.023	6.059	6.116	6.146	6.172	6.172
Ontwikkeling omvang BDU	367.973	371.176	372.638	375.469	377.009	378.298	378.298

In het absoluut deel wijst het ministerie van Infrastructuur en Milieu middelen voor specifieke doelen aan². Voor de jaren 2015 tot en met 2020 zijn de volgende posten opgenomen in de absolute tabel:

Tabel 1.4.2: Ontwikkeling van de omvang absoluut deel van de BDU-uitkering

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
AROV (infra)	8.568	8.434	8.595	8.434	8.434	8.434	8.434
Chipkaart (infra)	-5.225	-	-	0	-	-	-
Beter Benutten 1 (infra)	566	-	-	0	-	-	-
Beter Benutten 2 (infra)	4.092	8.681	7.847		-	-	-
Totaal	8.001	17.115	16.442	8.434	8.434	8.434	8.434

² De grote steden korting van € 45,965 miljoen is in de relatieve tabel (programma OV) verrekend. In de systematiek van de BDU neemt het ministerie deze korting op in de absolute tabel.

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 relatieve en absolute deel samengevoegd geeft de ontwikkeling van de totale omvang van de BDU-uitkering weer.

Tabel 1.4.3: Ontwikkeling van de totale omvang van de BDU-uitkering

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
<i>Ontwikkeling omvang BDU</i>							
Omvang Openbaar Vervoer	282.009	289.699	290.806	292.957	294.128	295.108	295.108
Omvang Infrastructuur	88.006	92.569	92.215	84.830	85.169	85.452	85.452
Omvang Mobiliteit	5.959	6.023	6.059	6.116	6.146	6.172	6.172
Ontwikkeling omvang BDU	375.974	388.291	389.080	383.903	385.443	386.732	386.732

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. Verderop in dit hoofdstuk wordt dit voor de verschillende programma's weergegeven.

Rentebaten/rentekosten

Vanaf 2016 is de verwachting dat de BDU-saldo voorgaande jaren niet meer voldoende is voor de verwachte uitgaven. In plaats van rentebaten zullen we rentekosten krijgen. De rente-effecten hebben we in het UVP berekend op basis van de dan bekende financieringsbehoefte. In deze begroting is de financieringsbehoefte samen met de rentevisie geactualiseerd. Dit levert een bijstelling op.

Salarisindexering

Onlangs is het cao-akkoord gemeenten 2016 afgesloten. Daarin is een loonstijging overeengekomen per 1 januari 2016 van 3%. Omdat onze begroting 2016 uitging van een loonstijging van 2%, is een bijstelling van 1% over de loonsom nodig. Voor 2017 gaan we weer uit van een stijging van 2%. Samen met de aanvullende stijging van 1% voor 2016 zorgt dit voor een structurele bijstelling van 3% over 7,4 mln.

Verwerking besluitvorming 2014

Eind 2014 heeft het MT besloten om 2 trainees tijdelijk aan te stellen. De financiële consequenties hiervan waren nog niet in de begroting verwerkt. Dit gebeurt alsnog.

1.5 Ontvlechting plustaken Economie en Wonen

In de uitgangspuntennotitie voor de begroting 2017 zijn beslispunten geformuleerd over de nieuwe Vervoersregio en ontvlechting van Economie en Wonen. De formatie en bijbehorende middelen van de ondersteunende taken als bedrijfsvoering en communicatie gaan volledig over naar de Vervoersregio. Dit heeft financiële consequenties voor de inzet van BDU-middelen. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

Consequenties ontvlechting	(bedragen x € 1.000, + is pos, - is neg)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Ontvlechting Plustaken (overhead Bedrijfsvoering)		-306	-306	-306	-306
Ontvlechting Plustaken (overhead Bestuur en Com)		-83	-83	-83	-83
Ontvlechting Plustaken (formatie afdelingshoofd Econ. en Wonen)		-30	-30	-30	-30
totale consequenties ontvlechting	-	-419	-419	-419	-419

Bovenstaande bedragen zijn de kosten van bedrijfsvoering en communicatie die doorgaans worden toegeschreven aan de taken Economie en Wonen en daarmee worden gedekt uit de algemene middelen. De cijfers zijn afkomstig uit de begroting 2016, pag. 63 en 64 (Met bedrijfsvoering is een bedrag gemeoid van € 3,1 mln. Hiervan wordt doorgaans 10% toebedeeld aan de taken Economie en Wonen, dus 0,3 mln plustaken). Doordat de ondersteunende taken volledig naar de Vervoersregio gaan, vervalt deze dekking. Hetzelfde geldt voor de 0,26 formatie afdelingshoofd die aan deze plustaken is toebedeeld. Gelet op de voorgestelde groei van de afdeling Ruimtelijke projecten en Mobiliteit en ter voorkomen van versnippering gaat deze formatie als onderdeel van de functie afdelingshoofd in zijn geheel naar de Vervoersregio.

1.6 Endogene ontwikkelingen

Voor de actualisatie van de begroting 2016 en verder zijn diverse endogene bijstellingen. Hieronder het totale overzicht, die vervolgens worden toegelicht.

Endogene bijstellingen	(bedragen x € 1.000, + is pos, - is neg)				
	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Formatie - inhuur:</i>					
Formatie-uitbreiding afdelingen	-497	-1.593	-1.593	-1.593	-1.593
Dekking door vermindering inhuurbudget	60	1.593	1.593	1.593	1.593
<i>Bijstellingen OV:</i>					
Concessie Amsterdam (regulier)	30.895	29.800	27.000	24.800	22.500
Baten: Concessie Amsterdam (werken voor derden)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Proefrijden en in bedrijf stellen NZ lijn/Aveenlijn	-2.600	-5.100	-2.500	-	-3.000
OV concessie Amsterdam dIVV	67.800	-32.100	-34.300	-	-
Concessie Amstell / Meerlanden (regulier)	-4.600	-4.645	-4.645	-4.645	-4.645
Baten: concessie Amstelland/Meerlanden (werken voor derden)	4.700	4.700	4.700	4.700	4.700
OV-concessie Zaanstreek	-	-28	-28	-28	-28
OV-concessie Waterland	-	-28	-90	-90	-90
OV-investeringen: Metromaterieel (AMSYS)	-22.400	100	-5.000	-5.000	-2.000
OV-investeringen: bijdrage voor strategische activa	-96.600	-	-	-	-
Bussenfonds	21.621	-8.692	-12.895	-11.464	25.000
Innovatiefonds	-3.300	-	-	-	-
Rente OV	-1.100	-1.400	-1.500	-1.700	-1.400
<i>Bijstellingen RPM:</i>					
Nationale Databank Verkeergegevens	-176	-207	-207	-207	-207
MRA Electrisch	-350	-	-	-	-
Bijstelling Venom	-	-	-	-	-
<i>Bijstellingen communicatie:</i>					
Inhuur Communicatieadviseurs Infra en OV	-140	-150	-	-	-
Transitiekosten nieuwe organisatie	-40	-	-	-	-
Raming regiodag in juiste jaar	-	-	-50	50	-
<i>Bijstellingen Bedrijfsvoering:</i>					
ICT en P&O-onderwerpen	-81	-159	-	-	-
Beschikbare dekking: inzet ICT-reserve	30	70	-	-	-
Beschikbare dekking: aanvullende baten	20	20	20	20	20
totale endogene bijstellingen	-5.758	-16.819	-28.495	7.436	41.850

Formatie en inhuur: De gewijzigde inventarisatie van het MT is financieel vertaald en in bovenstaande tabel zichtbaar.

Gezien de ontwikkeling van de kerntaken en ambities van de Vervoersregio is uitbreiding van de personele capaciteit gewenst. Daarbij is uit het oogpunt van continuïteit, kwaliteit en kostenbeheersing de uitrui van inhuur

naar vaste formatie wenselijk en realistisch. Door de kosten van de formatie-uitbreiding op te vangen door inzet van de middelen voor flexibele capaciteit (inhuur) is er sprake van een budgettair neutrale exercitie.

Om de Vervoersregio per 1 januari 2017 bedrijfsmatig goed geëquipeerd van start te laten gaan, is de formatie-uitbreiding van de ondersteunende taken gepland per 2016. De professionalisering van de ondersteunende functies (kwaliteit financiële functie, nieuw financieel systeem, e-hrm, implementatie wijzigingen in regelgeving, veranderde en toenemende aandacht doelgroepen, participatievormen en media) is immers reeds ingezet.

Concessie Amsterdam (regulier): De langlopende lening die de gemeente Amsterdam aan het GVB verstrekte tot en met 2015 voor het rollend materieel (trams en metro's) is eind 2015 overgenomen door de Stadsregio.

Hierdoor wordt de jaarlijkse subsidie die de Stadsregio verstrekt voor de kapitaallasten overbodig vandaar de bijstelling naar beneden met € 30,9 mln. in 2016 tot € 21,5 mln. in 2020. Immers alle rollend materieel activa zijn nu in een keer afbetaald. In het jaar 2016 zal een laatste tranche van € 96,6 mln. betaald worden aan het GVB vandaar de bijstelling van het budget OV-investeringen naar boven in 2016.

Verder nemen de baten structureel met € 1 mln toe omdat de gemeente Amsterdam jaarlijks dit bedrag bijdraagt aan de inzet van conducteurs.

Proefrijden NZ-lijn/Amstelveenlijn: Proefrijden NZ-lijn zal in 2016 van start gaan. Hiervoor nemen we € 10,2 mln op in de begroting. Daarnaast wordt in 2020 de Amstelveenlijn in bedrijf gesteld. De Stadsregio houdt voor het proefrijden rekening met een bedrag van € 3 mln in 2020.

OV concessie Amsterdam RVE MET: RVE MET heeft een nieuwe planning aangeleverd voor de uitgaven aan het vervangingsonderhoud van de tram en metro-infrastructuur. Hierdoor wijzigt het kasritme. De wijziging blijft passen in het totale budget dat tussen de gemeente Amsterdam en de Stadsregio is overeengekomen.

Concessie Amstelland/Meerlanden (regulier): In de huidige begroting is geen rekening gehouden met exploitatiekosten voor het rijden van Schiphol Sternet op Schiphol en de inkomsten die daaruit vloeien. De overeenkomst tussen Schiphol en Stadsregio loopt door en gaat om een bedrag van € 4,6 mln. Dit geldt zowel voor de baten als lasten waardoor het budgettair effect nihil is.

OV-investeringen: Metromaterieel (AMSYS): GVB heeft een update verzorgd van de verwachte investeringen in het Openbaar vervoer. De wijziging in 2016 betreft een verschuiving van uitgaven die gepland waren in 2015 en die nu gerealiseerd gaan worden in 2016.

OV-investeringen: bijdrage voor strategische activa: In 2016 wordt het tweede deel van de aflossing van de langlopende lening van de gemeente Amsterdam aan het GVB betaald voor een bedrag van € 96,6 mln. Zie ook Concessie Amsterdam (regulier).

Bussenfonds: In 2015 hebben we in de begroting een meerjarenreeks opgenomen voor een te verstrekken lening aan EBS voor de financiering van de bussen van de concessie. Bij het uitwerken van de systematiek is geconcludeerd dat leningen niet thuishoren in de begroting maar af worden gewikkeld via de balans. Met vermelde technische aanpassing corrigeren we de begroting hiervoor.

Innovatiefonds: Ultimo 2015 resteert er 3,3 mln in het innovatiefonds. Verdere benutting vindt plaats in 2016 vandaar dat we dit inramen voor 2016. Hiermee is deze bijstelling feitelijk alleen een verschuiving in tijd. De totale beschikbare middelen blijven gelijk.

Rente OV: De rente toerekening is geupdate.

Nationale Databank Verkeersgegevens: SRA draagt met ingang van 2016 bij aan het project Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Naast een bijdrage voor het verwerven, opslaan, beheren en distribueren van gegevens is er met ingang van 2017 een bedrag opgenomen voor een bijdrage voor de data-inwinning.

MRA Elektrisch: SRA gaat in 2016 bijdragen aan de aanbesteding van laadpalen in het kader van het project MRA Elektrisch.

Inhuur communicatieadviseurs: Voor 2016 gaat het de continuering van inhuur van een communicatieadviseur voor infrastructurele projecten en de inhuur van een communicatieadviesbureau voor de marketing en communicatie rondom het nieuwe Lijnnet. De inzet van dit bureau voor het nieuwe Lijnnet loopt t/m 2017 door.

Transitiekosten nieuwe organisatie: De transitie naar de Vervoerregio vraagt om communicatie en marketing, een nieuwe huisstijl, e.d.

ICT en P&O-onderwerpen: Op basis van jaarrekeningcijfers 2015 en de groei organisatie met de wens naar geactualiseerde en nieuwe systemen zijn kostenstijgingen te verwachten. Het gaat om vervangingen mobiele telefonie, uitbreiding licenties, toename abonnementen, onderhoudskosten financieel systeem en HRM-posten als werving/selectie, woon/werkverkeer en opleidingen. Een deel van deze extra kosten kunnen we dekken door de inzet van de ICT-reserve en nog niet ingeraamde (realistische) bijdrage van het UWV voor de vergoeding van ziekte- en zwangerschapsverlof.

De ramingen van infrastructuur worden nu niet bijgesteld. De afdeling werken in samenwerking met control aan herijking van de financiële meerjarenraming. Dit aan de hand van vooraf geformuleerde uitgangspunten. Onder ander het onderscheid in lopende (realistische) projecten in uitvoering en wensen/ambities wegbeheerders wordt manifest gemaakt en financieel afgezonderd. Daarnaast wordt gekomen met maatregelen om onzekerheden weg te nemen. De geconsolideerde resultaten hiervan komen in de halfjaarrapportage 2016 en zullen in het UVP 2017 landen.

1.7 Samenvattend overzicht van de wijzigingen

De financiële bijstellingen die we hebben getoond in paragraaf 1 /m 4 zorgen gezamenlijk voor de volgende wijziging in de omvang van de gespaarde BDU voor de verschillende jaren:

Totaaloverzicht van de financiële bijstellingen	(bedragen x € 1.000, + is pos, - is neg)				
	2016	2017	2018	2019	2020
totale bijstelling a.g.v. jaarrekening 2015	-73.056	0	0	0	0
totaal autonome ontwikkelingen	2.758	-1.633	2.959	4.432	4.233
totale consequenties ontvechting		-419	-419	-419	-419
totale endogene bijstellingen	-5.758	-16.819	-28.495	7.436	41.850
Totaal van de mutaties	-76.056	-18.871	-25.955	11.449	45.664

De mutaties in de gespaarde BDU hebben betrekking op verschillende jaren. Hiermee wordt nog geen volledig totaalbeeld gegeven van de ontwikkeling van de omvang gespaarde BDU over de jaren. Immers de bijstelling in enig jaar heeft gevolgen voor de beginstand gespaarde BDU van het jaar erop. Zogezegd werkt een bijstelling in een jaar daarmee structureel door.

Door de bijstellingen van de afzonderlijke jaren nu structureel door te trekken, kan wel een volledig totaalbeeld van het effect op de gespaarde BDU worden gegeven. Onderstaande tabel laat dit zien.

Verwerking van de bijstellingen op de omvang gespaarde BDU	(bedragen x € 1.000, + is pos, - is neg)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Totaal van de mutaties	-76.056	-18.871	-25.955	11.449	45.664
Bijstelling uit 2016 doorwerkend naar omvang BDU volgende jaren		-76.056	-76.056	-76.056	-76.056
Bijstelling uit 2017 doorwerkend naar omvang BDU volgende jaren			-18.871	-18.871	-18.871
Bijstelling uit 2018 doorwerkend naar omvang BDU volgende jaren				-25.955	-25.955
Bijstelling uit 2019 doorwerkend naar omvang BDU volgende jaren					11.449
Totaal effect op gespaarde BDU	-76.056	-94.926	-120.881	-109.432	-63.767

De tabel laat zien dat de bijstellingen uit het begrotingsproces 2017 voor een verdere neerwaartse ontwikkeling van de gespaarde BDU zorgen. Dit komt nagenoeg geheel door het jaarrekeningresultaat 2015, waarvan de niet geraamde investeringssubsidie GVB van € 141,9 mln onderdeel van uitmaakt. Daarnaast is er een beperkte aanvullende beroep op de BDU door ontvechting, indexering en kleine bijstellingen. Dat er in de verschillende jaarschijven forse verschuivingen optreden komt door de 'kasritme' bijstellingen van OV. Het totaal van deze bijstellingen van OV is nagenoeg budgettair neutraal.

Ontwikkeling gespaarde BDU na actualisatie begrotingproces 2017		(bedragen x € 1.000, + is pos, - is neg)			
	2016	2017	2018	2019	2020
Gespaarde BDU bij UVP 2016 (ultimo jaar/31 december)	50.084	-88.058	-180.887	-352.602	-445.666
Totaal effect op gespaarde BDU agv bijstellingen begroting 2017	-76.056	-94.926	-120.881	-109.432	-63.767
Bijgestelde ontwikkeling 'gespaarde' BDU	-25.971	-182.984	-301.768	-462.033	-509.434

Door de beperkte weergave van de planningshorizon (t/m 2020) kan aan deze ontwikkeling nog geen conclusies worden getrokken. In de volgende paragraaf daarom een weergave van meerjarenperspectief richting 2040.

1.8 Overzicht van lasten en baten

Het overzicht van lasten en baten geeft het overzicht van de jaarlijkse lasten en baten van de Stadsregio Amsterdam ingedeeld naar de programma's. Omdat er vanaf het jaar 2016 geen toevoegingen of onttrekkingen aan reserves zijn begroot is er geen verschil tussen het overzicht van baten en lasten voor resultaatbestemming en na resultaatbestemming.

Tabel 1.8.1: Lasten en baten per programma

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Programmabegroting								
Lasten	01 Openbaar Vervoer	466.119	373.161	383.798	321.855	294.863	300.115	281.551
	02 Infrastructuur	81.176	260.345	260.471	219.168	208.885	245.262	150.962
	03 Mobiliteitsbeleid	6.129	7.377	8.310	8.134	7.616	7.605	7.605
	Totaal Lasten	553.423	640.883	652.580	549.157	511.363	552.982	440.118
Baten	01 Openbaar Vervoer	293.481	289.699	296.598	298.657	299.828	300.808	300.808
	02 Infrastructuur	89.854	92.945	94.703	87.168	86.401	85.533	85.533
	03 Mobiliteitsbeleid	6.310	6.228	6.263	6.320	6.350	6.376	6.376
	Totaal Baten	389.645	388.873	397.565	392.145	392.579	392.717	392.717
Saldo vóór resultaatbestemming		-163.779	-252.010	-255.015	-157.012	-118.785	-160.265	-47.401
Resultaatbestemming								
Baten (onttrekkingen aan reserves)								
	01 Openbaar Vervoer	6.593	0	0	0	0	0	0
	02 Infrastructuur	9.074	0	0	0	0	0	0
	03 Mobiliteitsbeleid	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal Baten	15.666	0	0	0	0	0	0
Lasten (toevoegingen aan reserves)								
	01 Openbaar Vervoer	0	0	0	0	0	0	0
	02 Infrastructuur	0	0	0	0	0	0	0
	03 Mobiliteitsbeleid	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal Lasten	0	0	0	0	0	0	0
Saldo resultaatbestemming		15.666	0	0	0	0	0	0
Saldo na resultaatbestemming		-148.113	-252.010	-255.015	-157.012	-118.785	-160.265	-47.401

Het bovenstaand overzicht is een integraal overzicht van alle baten en lasten van de stadsregio. Baten als rente-inkomsten en ontvangsten voor werkzaamheden voor derden zijn hierin ook opgenomen. Dit maakt dat de omvang van de lasten die uit BDU-gelden moeten worden gedekt niet direct zichtbaar is. Gelet op deze belangrijke inkomstenbron en de gevolgen voor de ontwikkeling op het BDU-saldo op lange termijn is het interessant om de ontwikkeling van het exploitatieresultaat vanuit BDU-perspectief te laten zien: in hoeverre worden geplande uitgaven gedekt uit jaarlijkse BDU-inkomsten? De volgende tabel maakt dit voor ieder programma zichtbaar. Vervolgens laat de tabel 1.8. 3. dekking van het exploitatieresultaat zien in hoeverre de verwachte jaarresultaten kunnen worden opgevangen met de BDU-saldo van voorgaande jaren en/of met aanvullende financiering. De gevolgen voor het BDU-saldi van de programma's wordt in de laatste tabel getoond.

Tabel 1.8.2 Ontwikkeling exploitatieresultaat vanuit het perspectief van de BDU

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Geplande uitgaven t.l.v. BDU							
BDU inzet Openbaar Vervoer	448.055	373.161	378.006	316.155	289.163	294.415	275.851
BDU inzet Infrastructuur	70.253	259.969	257.983	216.831	207.653	245.182	150.882
BDU inzet Ruimt. Proj. en Mobiliteit	5.779	7.173	8.106	7.929	7.412	7.401	7.401
<i>Totale uitgaven t.l.v. BDU-saldo</i>	<i>524.086</i>	<i>640.303</i>	<i>644.095</i>	<i>540.915</i>	<i>504.228</i>	<i>546.998</i>	<i>434.134</i>
Jaarontvangsten BDU-beschikking							
BDU aandeel Openbaar Vervoer	282.009	289.699	290.806	292.957	294.128	295.108	295.108
BDU aandeel Infrastructuur	88.005	92.569	92.215	84.830	85.169	85.453	85.453
BDU aandeel Ruimt. Proj. en Mobiliteit	5.959	6.024	6.059	6.116	6.146	6.172	6.172
<i>Totaal jaarontvangsten BDU</i>	<i>375.973</i>	<i>388.292</i>	<i>389.080</i>	<i>383.903</i>	<i>385.443</i>	<i>386.733</i>	<i>386.733</i>
Verschil: verrekening met BDU-saldo voorgaande jaren of externe financiering							
Programma Openbaar Vervoer	-166.045	-83.462	-87.200	-23.198	4.965	693	19.257
Programma Infrastructuur	17.752	-167.399	-165.768	-132.001	-122.484	-159.729	-65.429
Programma Ruimt. Proj. en Mobiliteit	181	-1.149	-2.047	-1.813	-1.266	-1.229	-1.229
<i>Exploitatieresultaat</i>	<i>-148.113</i>	<i>-252.010</i>	<i>-255.015</i>	<i>-157.012</i>	<i>-118.785</i>	<i>-160.265</i>	<i>-47.401</i>

Zoals gezegd, tekorten of overschotten in de jaarlijkse exploitatie worden verrekenend met de gespaarde BDU dan wel zijn extern te financieren. Onderstaande tabel laat dit zien.

Tabel 1.8.3: Dekking van het exploitatieresultaat/gevolgen voor de omvang 'gespaarde BDU

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
<i>Verrekening met omvang 'gespaarde' BDU:</i>							
Programma Openbaar Vervoer	-166.045	-5.516	-5.516	0	4.965	693	19.257
Programma Infrastructuur	17.752	-167.399	-165.768	-47.579			
Programma Ruimt. Proj. en Mobiliteit	181	-1.149	-2.047	-1.813	-1.266	-1.229	-1.229
<i>Totale verrekening met omvang BDU-saldo</i>	<i>-148.113</i>	<i>-174.065</i>	<i>-173.331</i>	<i>-49.392</i>	<i>3.699</i>	<i>-536</i>	<i>18.028</i>
<i>Benodigde aanvullende financiering:</i>							
Openbaar vervoer	0	-77.946	-81.684	-23.198	0	0	0
Infrastructuur	0	0	0	-84.422	-122.484	-159.729	-65.429
Ruimt. en Mobiliteit	0	0	0	0	0	0	0
<i>Totale benodigde financiering</i>	<i>0</i>	<i>-77.946</i>	<i>-81.684</i>	<i>-107.620</i>	<i>-122.484</i>	<i>-159.729</i>	<i>-65.429</i>
<i>Totale dekking</i>	<i>-148.113</i>	<i>-252.010</i>	<i>-255.015</i>	<i>-157.012</i>	<i>-118.785</i>	<i>-160.265</i>	<i>-47.401</i>

Het jaarlijks te financieren tekort geeft de volgende ontwikkeling van het BDU saldo:

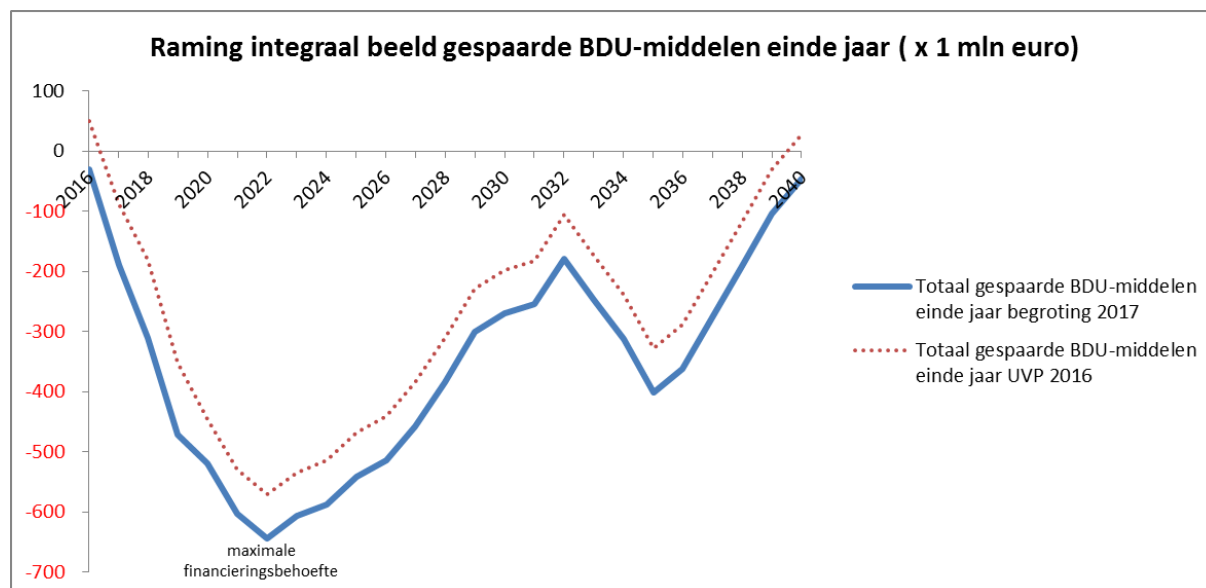
Tabel 1.8.4: Ontwikkeling omvang 'gespaarde' omvang BDU per 31 december

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
<i>Ontwikkeling omvang BDU</i>							
Omvang Openbaar Vervoer	5.516	-175.000	-81.684	-104.882	-99.917	-99.225	-79.968
Omvang Infrastructuur	213.347	271.200	47.579	-84.422	-206.906	-366.634	-432.063
Omvang Ruimt. Proj. en Mobiliteit	10.181	7.900	8.134	6.321	5.055	3.826	2.597
Ontwikkeling omvang BDU	229.044	104.100	-25.971	-182.984	-301.768	-462.033	-509.434

1.9 Meerjarenperspectief 2016-2040

Onderstaande grafiek toont het meerjarenbeeld zoals gold bij het UVP 2016 en het meerjarenbeeld dat ontstaat na bijstellingen uit het begrotingsproces 2017. Ten opzichte van het meerjarenbeeld bij het UVP 2016 is het patroon ongewijzigd gebleven. Desalniettemin, met name als gevolg van de jaarrekeningresultaten 2015 is het maximale negatieve omvang van de gespaarde BDU met € 65 mln toegenomen en duurt de termijn waarop de BDU weer positief wordt, twee jaar langer (2041 i.p.v. 2039).

In de bijlage van deze begroting is de ontwikkeling van de gespaarde BDU cijfermatig weergegeven voor de verschillende programma's. Daarbij moet in aanmerking worden genomen dat in de cijfers van OV en Infra een 'interne' verrekening zit van € 150 mln.



Een belangrijk element in de ontwikkeling van de financieringsbehoefte van de Stadsregio zijn de benodigde investeringen in strategische activa voor het openbaar vervoer. De belangrijkste investeringen zijn:

2012 - 2015	M5 en M6 metro's	€ 274 mln
2019 - 2022	trams Amstelveenlijn en IJburg	€ 209 mln
2027 - 2031	metro's ringlijn	€ 115 mln
2033 - 2035	vervanging Combino trams	€ 450 mln

Door deze investeringen met directe investeringssubsidies te financieren wordt goed zichtbaar wat de benodigde investeringen in het openbaar vervoer systeem zijn. Bij indirecte financiering is dit niet het geval. In de begroting

van de Stadsregio is dan alleen de vergoedingen van de kapitaallasten, als onderdeel van de subsidie van de totale exploitatiekosten aan de vervoerder, opgenomen. Daarbij regelt de vervoerder de leningen waarmee deze investeringen worden gefinancierd (en heeft dit voor de subsidieverstrekker door bijkomende rentekosten een hogere jaarlijkse subsidie tot gevolg). Indirecte financiering betekent dus ook dat de strategische investeringen indirect zichtbaar zijn, directe financiering betekent dat de strategische investeringen direct zichtbaar worden in de begroting van de Stadsregio.

Voor het bepalen van de maximale financieringsbehoefte is het uitwerken van scenario's voor zowel de meerjarenraming van OV als van Infra van belangrijke invloed. De regioraad wordt hierbij rechtstreeks betrokken. De presentatie in de rekeningcommissie van 7 maart 2016 over directe financiering van strategische activa voor het openbaar vervoer markeert het beginpunt voor het betrekken van de regioraad bij de ontwikkeling van deze scenario's.

Dit moet uiteindelijk leiden tot bepalen van de bandbreedte van de maximale financieringsbehoefte en besluitvorming over de omvang van benodigde externe financiering.

Deel 2: Het programmaplan

2. Het programmaplan

2.0 Algemeen

De Stadsregio Amsterdam zorgt voor het verbeteren van bestaande netwerken van openbaar vervoer, fiets en auto en het versterken van de samenhang tussen deze netwerken, waardoor deze optimaal kunnen functioneren. Dit betekent onder meer het oplossen van knelpunten, zorgdragen voor een betere betrouwbaarheid, verbeteren van rijtijden en reistijden, verkorten voerstaptijden en zorgen voor betere reisinformatie en benutting van de bestaande infrastructuur. 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.

Het overkoepelende en actueel beleidskader voor de Stadsregio is de 'Regionale Agenda 2014-2018'. Hierin staan onze doelen die voor ieder begrotingsprogramma van toepassing zijn. Dit zijn doelen op het gebied van:

- Netwerken weg, OV, fiets en goederen
- Verkeersveiligheid
- Gebiedsgericht samenwerken
- Duurzame mobiliteit

Onder de noemer 'Wat willen we bereiken' geven we deze doelen hieronder weer. In de drie afzonderlijke begrotingsprogramma's wordt hiernaar verwezen.

Wat willen we bereiken?

Netwerken weg, OV, fiets en goederen

1. Het verbeteren van het functioneren van het regionale wegnetwerk. Dit regionale wegennet met bijdragen aan betrouwbare en acceptabele reistijden. Er zijn nog beperkte mogelijkheden tot uitbreiding, maar kan ook gerealiseerd worden door bewustwording en gedragsbeïnvloeding en beter benutten.
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.
3. Een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden. Binnen de Metropoolregio Amsterdam zou iedereen zich over de weg in een uur moeten kunnen verplaatsen. Vanuit iedere kern moeten de grootstedelijke voorzieningen binnen 45 minuten te bereiken zijn. Amsterdam moet binnen 30 minuten reistijd te bereiken zijn.
4. Naast het verbeteren van de feitelijke kwaliteit van het openbaar vervoer (zoals betere reistijden en hogere frequenties), gaat het ook om een gestegen klantwaardering en reizigersgroei, onder andere door de verdere uitrol van R-net en het verbeteren van de infrastructuur (zowel weg, als haltes en informatie), waardoor voor hetzelfde geld, meer OV kan worden geboden. Dit alles conform de beelden uit de OV-visie.
5. Verhogen van het fietsgebruik en inspelen op de sterke groei hiervan door verbeteringen aan het netwerk van fietspaden samen met de verkeersveiligheidsverbeteringen. Met goede en voldoende fietsenstallingen bij stations stimuleren we het reizen per fiets in combinatie met het OV.
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.
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.

Verkeersveiligheid

8. Zorgen voor een reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit doen we door het verkeersveilig inrichten van infrastructuur en het stimuleren van verkeersveilig gedrag.

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.
10. Faciliterend aan deze doelen is het zorgen voor mobiliteitsonderzoek, 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, door binnen het beleid en de investeringen te kiezen voor toepassingen die leiden tot efficiënter gebruik van energie en grondstoffen, en vermindering van CO₂ – uitstoot. Daarbij kijken we vooral naar de baten en het rendement.

In 2016 stelt de Vervoerregio samen met de convenantpartners een Strategisch Kader Verkeer en Vervoer op. Dit kan leiden tot accentverschuivingen in bovenstaande doelen. Het Strategisch kader wordt in december 2016 aan de Regioraad voorgelegd ter besluitvorming.

2.1 Programma 1: Openbaar vervoer

Portefeuillehouder: Openbaar Vervoer
Budgethouder: N. van Paridon

Omschrijving van het programma

De Stadsregio Amsterdam is opdrachtgever van vervoerders en regisseur van OV-vraagstukken in het gebied van de vijftien stadsregiogemeenten. 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

Wat willen we bereiken ?

De doelstellingen van de Stadsregio zijn niet uniek toe te schrijven naar één begrotingsprogramma. Daarom zijn deze overkoepelde doelstellingen in het voorafgaande algemene deel beschreven. Voor het onderdeel 'wat willen we bereiken?' verwijzen we naar dit algemene deel. Daarnaast zijn er voor het begrotingsprogramma OV de volgende specifieke doelstellingen:

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: wij streven in de klantwaardering van onze vervoerders naar een 7,8 of hoger door middel van onze concessies en aansturing
- 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.
- Veilig openbaar vervoer: wij zetten ons, als eindverantwoordelijke voor het OV-systeem, in voor de sociale en fysieke veiligheid, zodat de reiziger zich veilig voelt en veilig is.

Relevante beleidskaders/beleidsnota's

- Lijnennetvisie 2018
- BBROVA (Beter Benutten Regionaal OV Amsterdam)
- Nieuwe Kijk op het Amsterdamse OV. Dit beleidskader is geconcretiseerd in concessieafspraken met vervoerders en afspraken met de gemeente Amsterdam over het Beheer en Onderhoud van de Railinfrastructuur (BORI).

Wat gaan we doen in 2017?

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.

Goed openbaar vervoer is noodzakelijk om de regio Amsterdam nu en in de toekomst bereikbaar te houden. Openbaar vervoer waarmee reizigers sneller op hun bestemming komen, trekt meer mensen. Tegelijkertijd

verbetert door de groei van het aantal reizigers de exploitatie, waardoor het openbaar vervoer ook in de toekomst betaalbaar blijft.

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.

Op basis van de huidige inzichten zal de Noord/Zuidlijn eind 2017 in gebruik worden genomen, en zal gelijktijdig het 'bovengrondse' openbaar vervoernetwerk in de verschillende Stadsregio concessies worden gewijzigd. In 2016 zullen de betrokken partijen (Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, GVB) afspraken maken over de hiermee samenhangende kosten en de dekking daarvan. Dit gebeurt onder meer via de businesscase Noord/Zuidlijn en de afspraken tussen GVB en Stadsregio over de kosten die volgen uit het GVB Implementatieplan. Een belangrijk onderdeel van de implementatie betreft het uitvoeren van een test- en proefbedrijf voorafgaand aan het besluit tot ingebruikname.

De concurrentie om de ruimte leidt vooral 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.

Naar verwachting zal in 2017 de lijnennetvisie, die in 2015 door het dagelijks bestuur is vastgesteld, worden geïmplementeerd in een nieuw lijnennet voor bus en tram. Met het gereedkomen van de Noord/Zuidlijn wordt een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer binnen de Stadsregio Amsterdam gerealiseerd.

Met het nieuwe lijnennet zijn veel reizigers sneller op hun werk, op school, of thuis. Bus en tramlijnen zullen aansluiten op de Noord/Zuid-lijn waardoor het openbaar vervoer niet alleen aantrekkelijker wordt voor reizigers, maar ook efficiënter en goedkoper te exploiteren. Hiermee wordt een belangrijke doelstelling van het dagelijks bestuur gerealiseerd: meer en beter OV bij minder subsidie.

Concessie Amsterdam: Beheer en onderhoud

Naar verwachting worden in 2016 de voorbereidingen voor de introductie van de Noord/Zuidlijn afgerond en geïmplementeerd. Er wordt intensief samengewerkt met de partners (vooral RvE Metro & Tram van de gemeente Amsterdam en het GVB).

In 2017 zullen ook verschillende projecten in het kader van de Renovatie van de Oostlijn mijlpalen bereiken in de uitvoering. Deze projecten dragen bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door een aantrekkelijker omgeving voor de reiziger.

Concessie Amstelland Meerlanden

Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam bevoegd om concessies voor openbaar vervoer op haar grondgebied te verlenen. Eén van deze concessies is de concessie Amstelland-Meerlanden. De huidige concessie loopt, na een eerdere verlenging van de concessieduur met 2 jaar, in december 2017 af. De concessie heeft op dat moment 10 jaar gelopen, de maximale periode die op grond van de Wp2000 is toegestaan. De Stadsregio dient daarom voor de periode na december 2017 een nieuwe concessie te verlenen. Hiervoor zal een Europese aanbesteding worden uitgeschreven.

De Stadsregio wil dat de vervoerder zijn diensten zo goed mogelijk afstemt op de vraag van reizigers. Om de vervoerder te stimuleren om de vraag zoveel mogelijk op te zoeken, blijft de opbrengstverantwoordelijkheid net als nu het geval is bij de vervoerder liggen en wordt hij daarnaast via de subsidie afgerekend op de mate waarin hij erin slaagt reizigers te trekken en op de vraag in te spelen.

De vervoerder krijgt van de Stadsregio veel ontwikkelruimte bij de invulling van het OV-aanbod. Immers, de vervoerder moet zijn OV-aanbod gedurende de gehele concessieperiode op de vraag af kunnen stemmen. Dit betekent dat hij zijn aanbod gedurende de gehele concessieperiode moet kunnen wijzigen. Vanzelfsprekend

gelden daarbij kaders waarbinnen de vervoerder moet opereren. Eén van die kaders is dat hij optimaal gebruik maakt van infrastructurele verbeteringen waarin de Stadsregio heeft geïnvesteerd of de komende jaren nog in zal investeren.

De Stadsregio wil daarbij dat de vervoerder bestaande reizigers zoveel mogelijk behoudt en waar mogelijk nieuwe reizigers weet aan te trekken. Hiervoor is een goede service essentieel. Dit moet tot uitdrukking komen in een stijgende trend in de klantwaardering. De eisen die de Stadsregio in dat kader stelt aan de uitvoeringskwaliteit blijven onverminderd hoog.

In veel gevallen staat een openbaar vervoerret echter niet op zichzelf, maar maakt dit deel uit van een ketenverplaatsing. De Stadsregio is op zoek naar een vervoerder die zich nadrukkelijk manifesteert als regisseur van de hele keten. Hij dient zijn verantwoordelijkheid niet te beperken tot 'zijn' bus product, maar hij wordt ook uitgedaagd om het voor- en natransport zelf en de aansluiting binnen de keten optimaal te organiseren.

Concessie Zaanstreek

Voor de concessie Zaanstreek worden in 2017 geen majeure wijzigingen verwacht. De impact van de komst van de Noord/Zuidlijn 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 uitvoeren.

Concessie Waterland

Voor de concessie Waterland zullen, net als voor de concessie Amsterdam, de voorbereidingen voor de komst van de Noord/Zuidlijn gereed moeten zijn. De lijnennetvisie is geïmplementeerd in een nieuw lijnennet dat goed aansluit op de reispatronen vanuit deze concessie.

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 door middel van gerichte acties van het OV 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.

Investerings Rollende Activa

De post "investerings 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.

Wat mag het kosten?

Tabel 2.1.1: Overzicht baten en lasten Programma 1: Openbaar vervoer

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Baten	BDU-jaarbijdrage	282.009	289.699	290.806	292.957	294.128	295.108	295.108
	Werk voor derden uitgevoerd	10.625	0	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700
	Bijdrage voor personeel	0	0	92	0	0	0	0
	Rente	821	0	0	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	25	0	0	0	0	0	0
	Totaal Baten	293.481	289.699	296.598	298.657	299.828	300.808	300.808
Lasten	Subsidies Uitvoering:							
	* <i>Concessie Amsterdam: Exploitatie</i>	100.453	81.500	50.605	48.605	45.705	39.205	38.405
	* <i>Concessie A'dam: Beheer en onderhoud</i>	88.860	160.300	92.500	150.900	130.800	93.800	93.300
	* <i>Concessie A'dam: proefrijden NZlijn & AVL</i>	0	0	2.600	5.100	2.500	0	3.000
	* <i>Concessie A'dam: Sociale Veiligheid</i>	0	18.300	18.300	18.300	18.300	18.300	18.300
	* <i>Concessie Amstelland Meerlanden</i>	40.748	38.100	42.700	42.700	42.100	42.100	42.100
	* <i>Concessie Zaanstreek</i>	11.151	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
	* <i>Concessie Waterland</i>	16.021	16.500	16.500	16.500	16.562	16.562	16.562
	* <i>Investeringssubsidie t.b.v. rollend materieel</i>	204.832	35.200	132.579	10.092	6.395	55.164	35.000
	* <i>OV overig</i>	1.105	4.400	7.700	7.600	10.300	13.100	13.100
	Onderzoek en Studie	1.556	2.020	2.020	2.020	2.020	2.020	2.020
	Personeel:							
	* <i>In vaste dienst</i>	1.378	1.420	1.699	2.273	2.273	2.273	2.273
	* <i>Van derden</i>	261	1.001	827	91	91	91	91
	Doorbelaste overhead	1.120	1.020	1.269	1.573	1.515	1.499	1.499
	Rente	0	1.400	2.500	4.100	4.300	4.000	3.900
	Lasten voorgaande jaren	-1.366	0	0	0	0	0	0
	Totaal Lasten	466.119	373.161	383.798	321.855	294.863	300.115	281.551
Saldo	voor resultaatbestemming	-172.638	-83.462	-87.200	-23.198	4.965	693	19.257
Baten	Onttrekking aan reserves	6.593	0	0	0	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	-166.045	-83.462	-87.200	-23.198	4.965	693	19.257

Verrekening van resultaat met BDU-saldo OV

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
	Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo	166.045	5.516	5.516	0	0	0	0
	Benodigde financiering	0	77.946	81.684	23.198	0	0	0
	Toevoeging aan BDU-saldo	0	0	0	0	-4.965	-693	-19.257
	Totale verrekening	166.045	83.462	87.200	23.198	-4.965	-693	-19.257

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 1.4 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 'BDU-jaarbijdrage'. Onder werk voor derden zijn de bijdragen van Schiphol opgenomen voor een bedrag van € 4,6 mln. en een verwachte bijdrage van de gemeente Amsterdam voor de conducteurs op de tram bij GVB.

Toelichting Lasten:

Concessie Amsterdam exploitatie:

In de begroting 2017 is rekening gehouden met de aflossing van de lening van de gemeente Amsterdam aan het GVB voor de investeringen in rollend materieel. Hierdoor komen de jaarlijkse exploitatiekosten op een lager niveau te liggen. Het voordeel voor de exploitatierekening blijkt uit de daling van de exploitatiekosten van € 82 mln. in 2015 naar een verwachte subsidie van € 48,6 mln. in 2017.

De omvang van de lasten voor deze post is in de jaarrekeningkolom beduidend hoger dan de begrotingskolommen. De bijdrage voor sociale veiligheid (€18,3 mln) is in de jaarrekening namelijk onder deze post in plaats van de specifieke begrotingspost die hiervoor is.

Concessie Amsterdam Beheer en Onderhoud

In 2017 worden forse uitgaven verwacht door RvE Metro en Tram van de gemeente Amsterdam in het kader van het groot metrovervangingsonderhoud. De uitgaven voor dit project passen binnen de totale 25 jaarsbegroting en kunnen per jaar fluctueren.

Concessie A'dam: proefrijden NoordZuidlijn

In de tweede helft van 2016 zal een aanvang worden gemaakt met het proefrijden op de NoordZuidlijn. In 2017 zal dit tot aanvang dienstregeling voortgezet worden.

Concessie A'dam: Sociale Veiligheid

Sociale Veiligheid blijft in 2017 op hetzelfde niveau bekostigd worden als in de jaren ervoor. Hiervoor zijn geen beleidswijzigingen.

Concessie Amstelland Meerlanden

De ophoging van het budget voor Amstelland Meerlanden wordt veroorzaakt door de overdracht van de provincie Noord Holland van de bevoegdheid voor de Zuidtangent. De hiermee samenhangende afkoopsom die in 2015 is ontvangen is aan het budget van de concessie toegevoegd.

Concessie Zaanstreek en Waterland

Financieel zijn voor beide concessies geen bijzonderheden te melden

Investeringen Rollende Activa

GVB heeft een opgaaf gedaan van de investeringen die waarschijnlijk in 2017 plaats zullen gaan vinden. Dit betreft interieur en exterieur tram en metro's.

OV overig

Onder OV overig is voornamelijk de voorziening voor tegenvallende BDU indexatie uitkeringen opgenomen. De reservering is getroffen om niet direct te hoeven bezuinigen wanneer I en M een lagere indexatie verstrekt dan de Stadsregio aan de Concessiehouders dient uit te keren.

Personeel

Met ingang 2017 is er sprake van formatieuitbreiding die bekostigd wordt uit bestaande inhuurbudgetten. Hierdoor is zichtbaar dat de middelen voor personeel in vaste dienst toenemen en voor het personeel van derden af.

Onttrekking reserves

Rente-effecten vinden met ingang van 2016 rechtstreeks zijn afwikkeling in de exploitatie. In 2015 is het volledige bedrag van de rentereserve van Openbaar Vervoer daarom vrijgevallen. Daarmee is deze enige reserve van OV ultimo 2015 nihil. Mutaties op deze reserve zijn in de komende jaren niet aan de orde.

Tabel 2.1.2: Prognose verloop BDU-saldo: Openbaar vervoer

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Stand op 1 januari van het jaar	29.867	5.516	5.516	-81.684	-104.883	-99.917	-99.225
Af: Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo	-166.045	-5.516	-5.516	0	0	0	0
Af: Afwikkeling voorgaande jaren BOS gelden	-234	0	0	0	0	0	0
Af: Benodigde financiering	0	-77.946	-81.684	-23.198	0	0	0
Bij: interne financiering BDU Infra	141.929	0	0	0	0	0	0
Bij: Toevoeging aan BDU-saldo	0	0	0	0	4.965	693	19.257
Stand BDU-saldo OV op 31 december	5.516	-77.946	-81.684	-104.883	-99.917	-99.225	-79.968

Net als in 2016 en in 2015 is de verwachting dat er in 2017 meer aan Openbaar Vervoer wordt uitgegeven dan het aandeel dat OV vanuit de BDU middelen toebedeeld krijgt. Daarom wordt jaarlijks een deel gedekt uit de gespaarde middelen. Echter vanaf 2015 heeft OV niet meer genoeg gespaarde middelen in verband met de aflossing van de lening van rollend materieel die de gemeente Amsterdam heeft verstrekt aan het GVB en heeft ze een beroep gedaan op de gespaarde middelen van Infrastructuur. Op termijn zal moeten blijken of Infrastructuur in de negatieve stand kan voorzien of dat er extern zal moeten worden geleend. Zie voor meer hierover paragraaf 1.9 over de Meerjarenraming.

2.2 Programma 2: Infrastructuur

Portefeuillehouders: Verkeer en Openbaar Vervoer
Budgethouder: A. Colthoff

Omschrijving van het programma

Programma Infrastructuur werkt aan een betere bereikbaarheid in de regio door het voorbereiden, uitvoeren en financieren van nieuw aan te leggen infrastructuur en het beheren en uitvoeren van infrastructuurprogramma's. Het kan gaan om infrastructuur voor auto en OV, fietspaden en tramrails binnen het regionale verkeer- en vervoernetwerk.

Wat willen we bereiken (in 2017)?

De doelstellingen van de SRA zijn niet uniek toe te schrijven naar één begrotingsprogramma. Daarom zijn deze overkoepelde doelstellingen in het voorafgaande algemene deel beschreven. Voor het onderdeel 'wat willen we bereiken?' verwijzen we naar dit algemene deel. De doelstellingen van dit begrotingsprogramma maken daar onderdeel van uit.

Relevante beleidskaders/beleidsnota's

- Investeringsagenda OV, en het bijbehorende uitvoeringsprogramma
- Investeringsagenda Weg, en het bijbehorende uitvoeringsprogramma
- Investeringsagenda Fiets, en het bijbehorende uitvoeringsprogramma

Wat gaan we doen?

Op het gebied van Infrastructuur is de inzet van de Stadsregio gericht op verschillende projecten en opgaven: verbeteren van de kwaliteit, beschikbaarheid en capaciteit voor zowel (OV-)reizigers als ook de diverse gebruikers van de auto- en fietsinfrastructuur. Het gaat om oplossen van (toekomstige) knelpunten of inspelen op kansen die zich voordoen in relatie tot bijvoorbeeld (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter te benutten.

Voor projecten en taken kan de Stadsregio initiatiefnemer en trekker zijn. Bij projecten van de provincie Noord-Holland of één van de 15 stadsregiogemeenten kan de Stadsregio projectbegeleider en financier zijn. 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 2017 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.

De Stadsregio ontvangt BDU-budget van het Rijk. Volgens onze prognoses en verdeelsystematiek stelt het Rijk voor Infrastructuur in 2017 € 84 miljoen beschikbaar. Hierbovenop zetten we BDU-middelen van voorgaande jaren. De financiële toedeling van dit budget ontvangt de Regioraad ter besluitvorming in december 2016 (Uitvoeringsprogramma UVP).

De financiële toedeling gebeurt over de volgende subprogramma's:

1. Investeringsagenda OV
 - a. Programma OV Amsterdam Plusnet
 - b. Programma OV Amsterdam Comfortnet
 - c. Programma OV Streek
 - d. Programma OV: Amstelveenlijn en Uithoornlijn
 - e. Programma metro Amsterdam
 - f. ZuidasDok
 - g. OV-knooppunten en overstappunten

2. Investeringsagenda Fiets
 - a. Fietsnetwerk
 - b. Fietsenstallingen
3. Investeringsagenda Weg
 - a. Programma Weg (overig)
 - b. Programma Weg: A8-A9
 - c. Programma Weg: Duinpolderweg
4. Onderzoek en studie
5. Personeel

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 2017 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 de realisatie van plusnet trajecten, het verbeteren van een aantal knooppunten en het nemen van generieke maatregelen. Voor de Investeringsagenda OV-streek geldt dat verdere stappen worden gezet met de realisatie van diverse projecten als Ombouw Amstelveenlijn, Uithoornlijn, ZaanIJtangent, Westtangent, HOV A9, Schiphol Oost en busbaan in Aalsmeer, in combinatie met knoop Schiphol Zuid. Daarnaast wordt in 2017 gekeken naar de inrichting van de tweede tranche, die vanaf 2020 zal gaan lopen. De uitvoering van de maatregelen die vallen onder het Programma Wayfinding (fase II) zal in 2017 plaatsvinden.

Investeringsagenda Fiets

De focus van de Stadsregio zit voor een belangrijk deel ook in fietsprojecten: de aanpak van zwakke schakels, ontbrekende schakels en aanleg van fietsenstallingen nabij treinstations en HOV knooppunten. Op basis van het in 2016 vastgestelde Investeringsprogramma Fiets ligt de focus in 2017 op de belangrijke en urgente fietsprojecten uit dit programma.

Investeringsagenda Weg

In het kader van het investeringsprogramma Weg wordt in 2017 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. Grote weg dossiers waar ook in 2017 nadere studie en besluitvorming plaatsvindt, zijn de A8-A9, de Duinpolderweg en de corridor Amsterdam-Hoorn. Naast verkenningen en planstudies van infrastructuurprojecten is er ook in 2017 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).

Wat mag het kosten?

Tabel 2.2.1: Overzicht baten en lasten Programma 2: Infrastructuur

Bedragen x € 1.000		Rekening	UVP	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2015	2016	2016 (na wijziging)	2017	2018	2019	2020
Baten	BDU-jaarbijdrage	88.005	92.569	92.215	84.830	85.169	85.453	85.453
	Werk voor derden uitgevoerd	140	0	0	0	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	80	80	80	80	80	80	80
	Rente	1.629	296	2.408	2.258	1.152	0	0
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal Baten	89.854	92.945	94.703	87.168	86.401	85.533	85.533
Lasten	Subsidies Uitvoering:	76.114						
	* <i>Investeringsagenda Weg</i>		31.100	31.100	48.600	91.600	82.600	38.200
	* <i>Investeringsagenda OV</i>		241.600	241.600	184.500	172.400	248.200	149.800
	* <i>Investeringsagenda Fiets</i>		43.500	43.500	46.100	37.700	22.400	10.100
	* <i>Kleine projecten</i>		18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
	* <i>Overige verkenningen en studies</i>		0	0	0	0	0	0
	* <i>Af: Correctie ivm Overplanning</i>		-80.600	-80.600	-84.700	-117.400	-132.500	-71.700
	Onderzoek en Studie	214	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	Personeel:							
	* <i>In vaste dienst</i>	1.924	1.927	2.200	2.755	2.755	2.755	2.755
	* <i>Van derden</i>	983	1.802	1.542	649	649	649	649
	Doorbelaste overhead	1.995	2.016	2.129	2.265	2.181	2.158	2.158
	Lasten voorgaande jaren	-55	0	0	0	0	0	0
	Totaal Lasten	81.176	260.345	260.471	219.168	208.885	245.262	150.962
Saldo	voor resultaatbestemming	8.678	-167.399	-165.768	-132.001	-122.484	-159.729	-65.429
Baten	Onttrekking aan reserves	9.074	0	0	0	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	17.752	-167.399	-165.768	-132.001	-122.484	-159.729	-65.429

Verrekening van resultaat met BDU-saldo Infrastructuur

Bedragen x € 1.000		Rekening	UVP	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2015	2016	2016 (na wijziging)	2017	2018	2019	2020
	Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo	0	167.399	165.768	47.579	0	0	0
	Benodigde financiering	0	0	0	84.422	122.484	159.729	65.429
	Toevoeging aan BDU-saldo	-17.752	0	0	0	0	0	0
	Verrekening met BDU-saldo voorgaande jaren	-17.752	167.399	165.768	132.001	122.484	159.729	65.429

Toelichting Baten:

BDU-jaarbijdrage

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. Het deel dat bestemd is voor een bepaald programma wordt in het overzicht aangeduid met de term 'BDU-jaarbijdrage'.

Verrekening van resultaat met BDU-saldo infrastructuur

In de afgelopen jaren was de jaarbijdrage 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.

Toelichting Lasten:

Subsidies Uitvoering

In deze post worden de jaarlijks uitgegeven subsidies per programma, weg, OV, fiets en kleinere maatregelen die voorlopig niet aan een programma zijn verbonden, begroot.

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.

Onderzoek en Studie

Sinds 2015 is in de begroting duidelijker onderscheid gemaakt tussen studiekosten voor uitvoeringsprojecten (begroot in de post "subsidies uitvoering") en meer algemene studiekosten.

Voor deze algemene studies is een jaarlijks bedrag van € 1 miljoen gereserveerd. Voor 2016 is dit bedrag geormerkt voor dossiers als "ruimte voor de stad Amsterdam", "van "subsidiëren naar financieren", "spoor" (o.a. MRA coördinatie), en het opbouwen en het in stand houden van specifieke kennis en expertise op terreinen als MKBA en moderne marktbenadering.

Personeel

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 en programma's.

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 2017 respectievelijk € 2.755.000 en € 649.000 begroot. Daarnaast is een post van € 2.265.000 begroot ten behoeve van de dekking van de doorbelaste overhead van Stadsregio Amsterdam. Deze doorbelasting betreft naast personele lasten ook o.a. de lasten voor huisvesting en ICT.

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

Tabel 2.2.2: Prognose verloop Gespaarde BDU middelen Programma 2: Infrastructuur

Bedragen x € 1.000	Rekening	UVP	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2015	2016	2016 (na wijziging)	2017	2018	2019	2020
Stand op 1 januari van het jaar	337.524	213.347	213.347	47.579	-84.422	-206.906	-366.634
Af: Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo	0	-167.399	-165.768	-47.579	0	0	0
Af: Interne financiering aan BDU-saldo OV	-141.929	0	0	0	0	0	0
Af: Benodigde financiering	0	0	0	-84.422	-122.484	-159.729	-65.429
Bij: Toevoeging aan BDU-saldo	17.752	0	0	0	0	0	0
Stand op 31 december van het jaar	213.347	45.948	47.579	-84.422	-206.906	-366.634	-432.063

In deze tabel wordt weergegeven dat als in een jaar meer aan Infrastructuur projecten wordt uitgegeven dan het aandeel dat Infrastructuur jaarlijks aan BDU beschikbaar heeft, het verschil gedekt wordt uit de gespaarde BDU-middelen voor Infrastructuur.

Bovenstaande prognoses laten zien dat in het jaar 2017 de gespaarde BDU-middelen voor Infrastructuur ontoereikend zijn. Deze inschatting is gebaseerd op het meerjaren inzicht gekregen in het UVP 2016 dat in oktober 2015 is opgesteld en waarin voor 2016 een totaal bedrag van € 255 miljoen, na aftrek van overplanning, aan verwachte subsidies is verwacht.

De besteding van middelen bij dit programma wordt hoofdzakelijk bepaald door het tempo waarin de subsidie-aanvragers, dat zijn de wegbeheerders in de Stadsregio, de uitvoering van projecten weten te realiseren. De ervaring van de afgelopen jaren leert ons echter dat de geraamde en voorgenomen bestedingen een verschil laten zien met de realisatie. Omdat deze prognose hoofdzakelijk de opsomming van de prognoses van de subsidie-aanvragers is, wil de Stadsregio aangepaste prognoses presenteren waarbij mogelijk een nieuwe systematiek van begroten geïmplementeerd zal worden. Naar verwachting zal dit leiden tot een aangepaste meerjaren raming waar de nu opgenomen prognoses zullen worden getemporiseerd.

Hier komt de Stadsregio in de rapportage over de halfjaar 2016 op terug.

De aangepaste prognoses zullen laten zien dat de uitputting van de gespaarde BDU gelden op een later moment dan 2017 ontoereikend zullen zijn. Op 17 maart jl. is de rekeningcommissie geïnformeerd over de financieringsbehoefte van de Stadsregio. Indien noodzakelijk zal worden onderzocht op welk moment en met welk omvang externe financiering noodzakelijk is om de tijdelijke financieringsbehoefte te voldoen. Tevens heeft de Stadsregio meerdere scenario's ontwikkeld om hiermee om te gaan, onder andere het gesprek aangaan met het rijk over ophoging van de jaarlijkse BDU, gezien ook het belang van stedelijke gebieden, en een beroep doen op externe financiering.

2.3 Programma 3: Mobiliteit

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

Omschrijving van het programma

Het programma Mobiliteitsbeleid bestaat uit de strategische beleidsvorming voor de Stadsregio Amsterdam in de breedte. Ook de contacten met medeoverheden: gemeenten, MRA-partijen en het Rijk onderhouden en de voorbereiding van de ambtelijke en bestuurlijke overleggen met gemeenten vallen hieronder. Ook beleidsvorming en-uitvoering op het gebied van fiets, verkeersveiligheid en goederenvervoer maken deel uit van dit programma. De ontwikkeling van het MRA verkeersmodel VENOM en data en informatie maken hier ook deel van uit, evenals duurzame mobiliteit.

Wat willen we bereiken?

De doelstellingen van de SRA zijn niet uniek toe te schrijven naar één begrotingsprogramma. Daarom zijn deze overkoepelde doelstellingen in het voorafgaande algemene deel beschreven. Voor het onderdeel 'wat willen we bereiken?' verwijzen we naar dit algemene deel. De doelstellingen van dit begrotingsprogramma maken daar onderdeel van uit.

Relevante beleidskaders/beleidsnota's

- Regionaal Verkeer-en Vervoerplan (in 2016 nog de beleidsmatige basis)
- Strategisch Kader (vast te stellen in 2016)
- Investeringsagenda Fiets
- Investeringsagenda Verkeersveiligheid
- Notitie 'Duurzaamheid in de Regionale Agenda 2014 – 2018'
- Verkenning 'Duurzaam OV in de Stadsregio Amsterdam'

Wat gaan we doen in 2017?

In 2016 stelt de Vervoerregio samen met de convenantpartners een Strategisch Kader Verkeer en Vervoer op. Dit kan leiden tot accentverschuivingen en begrotingswijzigingen voor 2017. Het Strategisch kader wordt in december 2016 aan de Regioraad voorgelegd ter besluitvorming.

Netwerken weg, OV, fiets en goederen

- Het verbeteren van het functioneren alle drie de regionale netwerken: Weg, OV en Fiets. Deze regionale netwerken moeten bijdragen aan betrouwbare en acceptabele reistijden per modaliteit, en aan de onderlinge verknoping ervan. Er zijn nog beperkte mogelijkheden tot uitbreiding, maar het kan ook gerealiseerd worden door verbetering van het bestaande en bewustwording en gedragsbeïnvloeding: kortom, het beter benutten van netwerken. In 2017 worden de Beter Benutten projecten van rijksweg afgerond, maar wordt binnen de Vervoerregio gekeken naar mogelijkheden om de bestaande infrastructuur optimaal te blijven benutten
- 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 en extra aandacht voor informatie. Verhogen van het fietsgebruik en inspelen op de sterke groei hiervan door verbeteringen aan het netwerk van fietspaden. Accent ligt op het aanpakken van 40 schakels per jaar, vooral op de drukste plekken binnen het netwerk.
- 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. Samen met wegbeheerders worden diverse knelpunten voor het vrachtverkeer in het regionale wegennetwerk aangepakt, waaronder in 2017 de realisatie van een extra verbinding tussen de Greenport Aalsmeer en N201. Tevens uitvoering van diverse projecten in het kader van Beter Benutten, die

bijdragen aan efficiëntie in het goederenvervoer (minder vrachtritten en voertuigkilometers) en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

- Zorgen voor een optimale keten door samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV, 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

Zorgen voor een reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit willen wij onder andere bereiken door het verkeersveiliger maken van de infrastructuur. Daarnaast zetten wij samen met onze partners in op het stimuleren van verkeersveilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en handhaving. Er zal meer accent worden gelegd op de kwetsbare doelgroepen fietsers en ouderen en op 50 km/uur wegen.

Gebiedsgericht samenwerken

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. Ook in 2017 wordt in het reguliere proces met gemeenten, MRA-partners en Rijk gewerkt aan gebiedsgerichte oplossingen.

Monitoring en onderzoek

Faciliterend aan bovenstaande 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. In 2016 bepalen de partners de vorm en inhoud van de vernieuwde samenwerking voor VENOM, en dat zal de basis vormen voor de activiteiten in 2017. Omdat het landelijke regionale model vernieuwd is, zal ook VENOM in 2017 vernieuwd worden.

Duurzame mobiliteit

Werken aan duurzame mobiliteit, door binnen het beleid en de investeringen te kiezen voor toepassingen die leiden tot efficiënter gebruik van energie en grondstoffen, en vermindering van CO₂ –uitstoot. Daarbij kijken we vooral naar de baten en het rendement. Voorbeelden van werken aan duurzame mobiliteit zijn:

- We gaan nauwer samenwerken met de Amsterdam Economic Board op het gebied van Verkeer en Vervoer via de Challenge Mobiliteit. Dit programma heeft als doel om schadelijke emissies in de regio te minimaliseren en daarbij optimaal gebruik te maken van slimme (ICT-)oplossingen in personen- en goederenverkeer. Samen met de Board kunnen we de contacten met bedrijfsleven en kennisinstellingen versterken.
- We werken uit hoe we het OV samen met vervoerders en gemeenten verder kunnen verduurzamen, n.a.v. de Verkenning 'Duurzaam OV in de Stadsregio' uit 2015. Technische en financiële haalbaarheid speelt daarbij een belangrijke rol.
- We kijken hoe we via bijdragen aan rendabele toepassingen in infrastructuurprojecten CO₂ –uitstoot kunnen beperken.

Wat mag het kosten?

Tabel 2.3.1: Overzicht baten en lasten Progr. 3: Mobiliteitsbeleid

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Baten	BDU-jaarbijdrage	5.959	6.024	6.059	6.116	6.146	6.172	6.172
	Inzet Luchtkwaliteit	66	0	0	0	0	0	0
	Werk voor derden uitgevoerd	285	195	195	195	195	195	195
	Bijdrage voor personeel	0	0	0	0	0	0	0
	Rente	0	10	10	10	9	9	9
	Baten voorgaande jaren	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal Baten	6.310	6.228	6.263	6.320	6.350	6.376	6.376
Lasten	Subsidies Uitvoering:							
	* Nat. Databank Wegverkeergegevens	709	264	440	471	471	471	471
	* Luchtkwaliteit	66	0	0	0	0	0	0
	* Verkeerseducatie, verkeerscampagnes en verkeershandhaving	2.650	2.957	2.957	2.957	2.957	2.957	2.957
	* Venom (overige lasten)	125	130	84	98	98	98	98
	* Subsidies overig	0	0	350	0	0	0	0
	Onderzoek en Studie	665	2.080	2.108	2.025	1.545	1.545	1.545
	Personeel:							
	* In vaste dienst	932	889	1.071	1.551	1.551	1.551	1.551
	* Van derden	245	323	322	0	0	0	0
	Doorbelaste overhead	726	734	979	1.032	994	984	984
	Lasten voorgaande jaren	12	0	0	0	0	0	0
	Totaal Lasten	6.129	7.377	8.310	8.134	7.616	7.605	7.605
Saldo	voor resultaatbestemming	181	-1.149	-2.047	-1.813	-1.266	-1.229	-1.229
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	181	-1.149	-2.047	-1.813	-1.266	-1.229	-1.229

Verrekening van resultaat met BDU-saldo Mobiliteit

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
	Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo	0	1.149	2.047	1.813	1.266	1.229	1.229
	Benodigde financiering	0	0	0	0	0	0	0
	Toevoeging aan BDU-saldo	-181	0	0	0	0	0	0
	Verrekening met BDU-saldo voorgaande jaren	-181	1.149	2.047	1.813	1.266	1.229	1.229

Toelichting Baten: BDU-jaarbijdrage

Het programma 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. 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 BDU-jaarbijdrage 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.

Toelichting Lasten:

Bij subsidie uitvoering is in lijn met een DB-besluit voor 2016 een Stadsregionale bijdrage opgenomen voor een aanbesteding van laadpalen in het kader van het project MRA Elektrisch.

Daarnaast heeft een kleine begrotingswijziging 2016-2020 plaatsgevonden in verband met de SRA-bijdrage aan het project Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Dit betreft een bijdrage voor het verwerven, opslaan, beheren en distribueren van gegevens en een bijdrage voor de data-inwinning.

Tabel 2.3.2: Prognose verloop BDU-saldo Programma 3: Mobiliteit

In onderstaande tabel is het verloop opgenomen van het BDU-saldo voor Mobiliteit.

Bedragen x € 1.000	Rekening 2015	UVP 2016	Begroting 2016 (na wijziging)	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Stand op 1 januari van het jaar	10.001	10.181	10.181	8.134	6.321	5.055	3.826
Af: Onttrekking uit aanwezig BDU-saldo voorgaande jaren	0	-1.149	-2.047	-1.813	-1.266	-1.229	-1.229
Bij: Toevoeging aan BDU-saldo voorgaande jaren	181	0	0	0	0	0	0
Stand op 31 december van het jaar	10.181	9.032	8.134	6.321	5.055	3.826	2.597

2.4 Programma 4: Overhead

De BBV (regelgeving voor financiële verslaglegging) schrijft met ingang van 2017 voor dat de kosten van overhead centraal worden gepresenteerd en onderdeel vormen van de programmaverantwoording. We vullen dit in met een nieuw programma Overhead. Hieronder worden alle kosten verstaan die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Dit wordt uitgevoerd door de afdelingen Bedrijfsvoering en Bestuursondersteuning & Communicatie en vormen daardoor de hoofdbestanddelen van dit programma.

Bedrijfsvoering

Wat willen we bereiken?

Met de functies financiën, juridische zaken, informatievoorziening, personeel en organisatie, ICT en huisvesting beoogt Bedrijfsvoering de organisatie optimaal te ondersteunen in haar kerntaken. Het gaat daarbij vooral om de behoeften en beleving in de organisatie. Daarin zijn de belangrijkste criteria doelmatigheid, betrouwbaarheid en klantgerichtheid.

Wat gaan we doen?

In de afgelopen jaren hebben we verbeteringen tot stand gebracht in de juridische advisering, personeelsbeheer en in de digitalisering. Zo is er een integraal opleidingsplan in uitvoering, integriteitsbeleid is geformuleerd en het ziekteverzuim krijgt actief aandacht. Projecten 'vervanging Financieel systeem' en invoering e-HRM zijn in uitvoering. De implementatie van de Vervoersregio als nieuwe organisatievorm krijgt zijn beslag. Hiervoor zal een nieuwe organisatievisie worden ontwikkeld en een nieuw functiehuis. De gemeenschappelijke regeling wordt aangepast. Daarnaast is er aandacht voor een soepele overgang naar de nieuwe basissystemen en werkwijzen. Projecten/activiteiten die zorgen voor meer kwaliteit en een verdere beheersing van de bedrijfsvoering worden voortgezet of /ingang gezet. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Uitwerking van de visie op Controlling
- Invoering van nieuwe HR-gesprekcyclus
- Uitvoering van het vervangingsbesluit (van papier naar digitaal)
- Verdere inrichting en ontwikkeling van de nieuwe organisatie (structuur en cultuur)
- 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

De behoefte aan specifieke juridische advisering in het kader van WGR/Vervoersregio en samenwerking in convenanten is groot. Daarnaast is er sprake van juridisch advisering gekoppeld aan deelname in projecten zoals de Amstelveenlijn en Uithoornlijn. Bezwaar- en beroepschriften worden ook afgewikkeld door juridische zaken. Dit gaat over vervoersplannen, Wob-verzoeken en vragen op gebied van Wet lokaal spoor. Een toenemende tendens is hierin waar te nemen.

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. Het lopend jaar staat dan ook in het teken van verdere optimaliseren van het basisinformatiesysteem Join.

Huisvesting en Informatie

De stadsregio Amsterdam is 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 (Join, ICT en telefonie). Voor iedere medewerker is er een iPad. Samen met de invoering van het bestuurlijk proces in JOIN en Ibabs is het "papierloos" werken en vergaderen in de organisatie mogelijk gemaakt.

Richting 2017 wordt verder voorgesorteerd op een nieuwe ICT omgeving. Deze is dan inmiddels 5 jaar oud en naar verwachting aan vervanging toe. Onder ander hiervoor wordt jaarlijks € 60.000 toegevoegd aan de Reserve ICT. De ontwikkeling van de deze reserve wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Ontwikkeling Reserve vervanging ICT

(bedragen x € 1.000)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beginstand 1/1	246	306	236	31	91	151
Bij	60	60	60	60	60	60
Af		130	265	0	0	0
Eindstand 31/12	306	236	31	91	151	211

Jaarlijks wordt € 60.000 toegevoegd aan de reserve ter bekostiging van ICT-investeringen. De geraamde onttrekkingen zijn voor de aanschaf van een nieuw financieel systeem en de vervanging van de serveromgeving.

Personeel en organisatie

In 2016 wordt een nieuwe organisatievisie voor de Vervoersregio ontwikkeld. Voor een succesvolle doorontwikkeling is aanpassing van het functiehuis nodig. Daarnaast leidt het aanwijzen als Vervoersregio tot de behoefte tot meer en zwaardere functies (projectleiders en projectsecretarissen resp. programmamanagers). In deze begroting is dan ook voorgesteld om een groot deel van het inhuurbudget in te zetten om de reguliere formatie uit te breiden. Dit komt de continuïteit van de werkzaamheden ten goede samen met een uitbreiding van de arbeidscapaciteit. Aanpassing van het functiehuis zal plaatsvinden in goed overleg met de organisatie en de OR. 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.

Op 1 januari 2015 is het convenant in werking getreden ter voorbereiding op de uitbreiding van de Vervoersregio. De toetreding van nieuwe partners leidt er al toe dat regionale taken, zoals het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan, gezamenlijk worden opgepakt. De uitwisseling van kennis en capaciteit in de regio blijft een hoog streven. Detachering en poolvorming van personeel is daarbij een belangrijk HR-instrument. Op dit moment neemt de stadsregio bijvoorbeeld twee trainees van de pool MRA.

Ook de aandacht voor vermindering van het ziekteverzuim en blijvende inzetbaarheid wordt een belangrijk speerpunt.

Financiën

De financiële functie is er op gericht om 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. Op het gebied van controlling en financiën worden belangrijke stappen gezet in de monitoring van de meerjarenraming, de treasuryfunctie

waaronder financieringsarrangementen, de uitvoering van de interne controle en verbetering van het betaalproces.

Richting 2017 staat de verdere verbetering van de bestuurlijke informatievoorziening centraal. Dit wordt onder andere gerealiseerd door een financiële inrichting die meer aansluit bij de informatiebehoefte van de organisatie, een grote aansluiting tussen het beleidsproces en financieel proces, het ontwikkelen van instrumenten voor betere analyses en door aanvullende kaderstelling binnen de P&C-functie. Hiervoor is een Visie op Controlling in ontwikkeling. Een ander belangrijke bijdrage hierin verwachten we van het nieuwe financieel systeem. In de loop van 2016 wordt dit geïmplementeerd met de verwachting op 1 januari 2017 operationeel te zijn.

Wat mag het kosten?

Tabel: Overzicht baten en lasten Bedrijfsvoering

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	Begroot 2016		Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019	Begroot 2020
			1 ^e	2 ^e				
			Gewijzigde					
Baten	Doorbelastingen	3.382	3.277	3.637	3.706	3.627	3.627	3.627
	Bijdrage derden	21	0	20	20	20	20	20
Totaal Baten		3.404	3.277	3.657	3.726	3.647	3.647	3.647
Lasten	Algemene zaken	128	150	105	105	105	105	105
	Huisvesting	832	853	853	853	853	853	853
	Informatie en communicatie	339	350	425	538	253	253	253
	Personeel en Organisatie	439	513	564	617	557	557	557
	Financiën	67	81	81	81	81	81	81
	Personeel:							
	* In vaste dienst	1.211	1.228	1.257	1.679	1.679	1.679	1.679
	* Van derden	0	143	442	58	58	58	58
	Lasten voorgaande jaren	-52	0	0	0	0	0	0
Totaal Lasten		2.963	3.317	3.727	3.931	3.587	3.587	3.587
Saldo	voor resultaatbestemming	440	-40	-70	-205	60	60	60
Baten	Onttrekking aan reserves	0	100	130	265	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	60	60	60	60	60	60	60
Saldo	na resultaatbestemming	380	0	0	0	0	0	0

Toelichting baten:

De doorbelastingen betreft de doorbelasting van de bedrijfsvoeringskosten aan de drie beleidsprogramma's. Op basis van een verdeling naar ratio van het personeelsbudget zijn deze kosten toegedeeld naar deze programma's.

Bijdrage derden zijn de ontvangsten van het UWV voor ziekte- en zwangerschapsverlof.

Toelichting lasten:

De lasten onder de verschillende bedrijfsvoeringsfuncties spreken voor zich. Deze hebben een bestendig karakter (jaarlijks dezelfde omvang). Een incidentele toename is te constateren voor Informatie&Communicatie en voor Personeel&Organisatie. Voor Informatie&Communicatie is in 2016 en 2017 is de vervanging van het financieel systeem respectievelijk de ICT-servers extra begroot. De lasten voor Personeel en Organisatie nemen in 2017 toe in verband met de implementatie van e-HRM en werving voor nieuwe medewerkers als gevolg van de omzetting van inhuurbudget naar vaste formatie.

De personele capaciteit voor bedrijfsvoering neemt met ingang van 2016 toe. Deze uitbreiding is als voorbereiding op de Vervoersregio en nodig voor de toenemende vraag om ondersteuning vanuit een groeiende organisatie.

Bestuursondersteuning en Communicatie (B&C)

Wat willen we bereiken?

Bestuursondersteuning en Communicatie is verantwoordelijk voor 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, regioraadscommissies, raadsessies en portefeuillehoudersoverleggen (poho's). Voor de Stadsregio, als een samenwerkingsverband van vijftien 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.

Wat gaan we doen?

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 nieuwe organisatie van de regionale samenwerking (Vervoerregio).
6. Invulling geven aan omgevingscommunicatie rondom projecten.
7. Positioneren van en communiceren over de regionale samenwerking richting bredere doelgroepen.

Ad. 1 Bijdrage besluitvormingsproces

Bestuursondersteuning en Communicatie levert een bijdrage aan een adequaat besluitvormingsproces door het verzorgen en voorbereiden van de vergaderingen van het dagelijks bestuur, de regioraad, de raadsessies en de commissies (o.a. het beheren van de jaar vergaderkalender, verzorgen van de strategische termijnplanning voor het dagelijks bestuur en de regioraad, 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

Bestuursondersteuning en Communicatie verzorgt een vooruitblik op de te nemen besluiten en communiceert over de genomen besluiten van het dagelijks bestuur en de regioraad. 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 15 stadsregiogemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de provincies (Noord-Holland, Flevoland), ministeries (I&M, Wonen, EZ), Rijkswaterstaat etc. Bestuursondersteuning 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. Bestuursondersteuning 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 rondom nieuwe organisatie van de regionale samenwerking (Vervoerregio)

Bestuursondersteuning en Communicatie informeert de betrokken partijen over de nieuwe organisatie van de regionale samenwerking als de huidige wijze van samenwerken de regio vanaf 1 januari 2017 voor de stadsregiogemeenten gaat veranderen. De 15 gemeenten van de huidige Stadsregio blijven gezamenlijk verkeer en vervoer taken uitoefenen, binnen een formeel samenwerkingsverband met wettelijke bevoegdheden en budgetten (de Vervoerregio). De economie samenwerking van de 15 gemeenten gaat onderdeel uitmaken van een versterkte Metropoolregio samenwerking. Voor de wonen samenwerking worden de eerste stappen gezet om dit te organiseren op het schaalniveau van de Metropoolregio. Verder continueren de 15 gemeenten voor een aantal onderwerpen in een lichte vorm van samenwerking op basis van een samenwerkingsagenda.

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

Bestuursondersteuning en Communicatie is ook verantwoordelijk voor de corporate identiteit van de Stadsregio/Vervoerregio 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 en raadsleden), 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 op een goede manier en tijdig over de besluitvorming in de Stadsregio te informeren.

De belangrijkste middelen hiervoor zijn: mediawoordvoering, persbijeenkomsten rondom bestuurlijke momenten, het Regiojournaal (verschijnt sinds 2015 maandelijks als digitale nieuwsbrief), het Nieuws uit het DB en Nieuws uit de regiораad (verschijnen direct na de betreffende vergadering en bevatten de genomen besluiten, met toelichting) en de website www.stadsregioamsterdam.nl. De website is in 2016 vernieuwd en geactualiseerd, inclusief een vergaderkalender, waardoor informatie beter ontsloten en vindbaar is.

Wat mag het kosten?

Tabel 3.e.3: Overzicht baten en lasten Bestuursondersteuning en Communicatie

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	Begroot 2016		Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019	Begroot 2020
			1 ^e	2 ^e				
		Gewijzigde						
Baten	Doorbelastingen	843	882	1.176	1.164	1.064	1.014	1.014
	Totaal Baten	843	882	1.176	1.164	1.064	1.014	1.014
Lasten	Bestuur	61	102	102	102	102	102	102
	Communicatie	127	165	205	205	255	205	205
	Personeel:							
	* In vaste dienst	506	523	529	627	627	627	627
	* Van derden	149	92	340	230	80	80	80
	Totaal Lasten	843	882	1.176	1.164	1.064	1.014	1.014
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0	0	0	0	0
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting baten:

De doorbelastingen betreft de doorbelasting van de kosten van Bestuursondersteuning en communicatie aan de drie beleidsprogramma's. Op basis van een verdeling naar ratio van het personeelsbudget zijn deze kosten toegedeeld naar deze programma's.

Toelichting lasten:

De lasten voor bestuur omvatten algemene bestuurskosten, vergader- en representatie en de vergoeding raadsleden. De jaarlijkse omvang varieert niet of nauwelijks.

Onder communicatie vallen de reguliere voorlichting en public relations, de jaarlijkse Regiodag en vierjaarlijks het introductieprogramma/congres voor de nieuwe raad. In verband met de voorbereiding op de Vervoersregio zijn in 2016 extra transitiekosten opgenomen. In 2018 is de raming incidenteel hoger in verband met de nieuwe raadsperiode/nieuwe raad.

Kostenverdeling

In de vernieuwing van de BBV is opgenomen dat het niet wenselijk is om de kosten van de overhead om te slaan naar de beleidsinhoudelijke programma's. In deze begroting is de doorberekening van de overhead naar de programma's nog wel opgenomen in de regel Doorbelasting. Zo wordt per programma zichtbaar dat de inzet van de BDU ook noodzakelijk is voor de dekking van de overhead kosten. Voor de halfjaarrapportage dan wel de komende begroting wordt een methode uitgewerkt waarbij de voldaan wordt aan de eisen van het BBV terwijl tevens per programma zichtbaar wordt hoe de relatie tussen inzet van de BDU en aandeel in de overhead financieel loopt. Omdat de dekking van de overhead hierdoor niet verandert zijn er geen budgettaire consequenties; het is uitsluitend een vraagstuk van presentatie.

In de begroting 2016 is als verdeelsleutel 'het aantal aanwezige fte's van vaste formatie en derden' gehanteerd. Hiervoor geldt per programma de berekening: *Het aantal FTE vast personeel verhoogd met het aantal FTE personeel van derden en verlaagd met de vacature ruimte in FTE*. Immers zowel het vaste personeel als personeel van derden maakt gebruik van de faciliteiten die de afdelingen Bedrijfsvoering en Bestuur en Communicatie leveren.

Voor de begroting 2017 hebben we de verdeelsleutel vereenvoudigd, mede ingegeven door de omzetting van de inhuurbudgetten naar vaste formatie. Deze omzetting is organisatiebreed budgettair –neutraal maar op afdelingsniveau zijn verschuivingen opgetreden. Daarnaast neemt naar verwachting het aantal FTE personeel derden fors af en wordt daarmee minder relevant. Daarom is voor de begroting 2017 als verdeelsleutel de budgetten voor de personele capaciteit genomen (salaris en inhuurbudget).

De omvang hiervan is in onderstaande tabel weergegeven (zie ook het onderdeel personeel bij de verplichte paragrafen)

Tabel: Basis voor doorbelasting: personele capaciteit in €

Bedragen x € 1.000	Rekening	Begroting	2e	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2015	2016	Gewijzigde	2017	2018	2019	2020
			B2016				
01 Openbaar vervoer	1.640	2.421	2.434	2.364	2.364	2.364	2.364
02 Infrastructuur	2.907	3.728	3.742	3.403	3.403	3.403	3.403
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	1.177	1.212	1.393	1.551	1.551	1.551	1.551
04 Economie	255	362	365				
05 Regionale woningmarkt	700	611	613				
Totaal programma's	6.680	8.334	8.547	7.319	7.319	7.319	7.319
Bedrijfsvoering	1.591	1.371	1.700	1.738	1.738	1.738	1.738
Bestuur en Communicatie	655	615	869	857	707	707	707
Totaal Stadsregio	8.926	10.320	11.116	9.914	9.764	9.764	9.764

Deze basis wordt vervolgens omgerekend naar een percentage van het totaal. In onderstaande tabel zijn deze percentages opgenomen. De percentages voor de begroting 2016 blijven gebaseerd op de oude verdeelsleutel en blijven ongewijzigd.

Tabel: Aandeel in %

	Aandeel in %						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	25,04%	28,21%	28,21%	32,31%	32,31%	32,31%	32,31%
02 Infrastructuur	48,87%	47,34%	47,34%	46,50%	46,50%	46,50%	46,50%
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	12,75%	20,42%	20,42%	21,19%	21,19%	21,19%	21,19%
03 Venom	1,76%	1,38%	1,38%	Lump sum bedrag. Onderdeel van percentage progr. 3			
04 Economie	3,80%	0,88%	0,88%				
05 Regionale woningmarkt	7,79%	1,77%	1,77%				
Totaal programma's	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Door het verdwijnen van de programma's Economie en Regionale Woningmarkt nemen de doorbelastingpercentages logischerwijs toe. De verlaging van het aandeel van programma Infrastructuur is hiermee in tegenspraak. Deze verlaging is het gevolg van de verlaging van het inhuurbudget ten gunste van formatietoename bij de andere twee afdelingen.

Deze percentages zijn losgelaten op de totale door te belasten budgetten van Bedrijfsvoering (tabel Baten en Lasten Bedrijfsvoering) en Bestuursondersteuning&Communicatie (tabel Baten en lasten Bestuursondersteuning en Communicatie). Hieruit volgt de kostenverdeling naar de beleidsinhoudelijke programma's. De volgende drie tabellen geeft achtereenvolgens de kostenverdeling van Bedrijfsvoering, die van Bestuursondersteuning&Communicatie en de kostenverdeling van de gehele overhead.

Tabel: Kostenverdeling Bedrijfsvoering

Bedragen x € 1.000	Ramingen in € Bedrijfsvoering						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	897	804	1.026	1.197	1.172	1.172	1.172
02 Infrastructuur	1.597	1.589	1.722	1.723	1.686	1.686	1.686
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	525	522	743	729	713	713	713
03 Venom	56	56	56	56	56	56	56
04 Economie	122	121	32	0	0	0	0
05 Regionale woningmarkt	186	185	64	0	0	0	0
Totaal programma's	3.382	3.277	3.643	3.706	3.627	3.627	3.627

Tabel: Kostenverdeling Bestuur en Communicatie

Bedragen x € 1.000	Ramingen in € Bestuurs en Communicatie						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	224	216	332	376	344	328	328
02 Infrastructuur	398	427	557	541	495	472	472
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	131	142	240	233	212	201	201
03 Venom	14	14	14	14	14	14	14
04 Economie	30	33	10	0	0	0	0
05 Regionale woningmarkt	46	50	21	0	0	0	0
Totaal programma's	843	882	1.174	1.164	1.064	1.014	1.014

Tabel: Kostenverdeling Totaal

Bedragen x € 1.000	Ramingen in € Totaal						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	1.120	1.020	1.358	1.573	1.515	1.499	1.499
02 Infrastructuur	1.995	2.016	2.279	2.265	2.181	2.158	2.158
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	656	664	983	962	924	914	914
03 Venom	70	70	70	70	70	70	70
04 Economie	152	154	42	0	0	0	0
05 Regionale woningmarkt	232	235	85	0	0	0	0
Totaal programma's	4.225	4.159	4.817	4.871	4.691	4.641	4.641

Deel 3: (Verplichte) Paragrafen

A. Weerstandsvermogen

Inleiding

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 en, de inzet van gespaarde BDU middelen die nog niet beschikt zijn..

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:

1. 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.
2. 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

Deze paragraaf richt zich op een beschrijving van de onderkende risico's en de maatregelen die de Stadsregio inzet om de risico's te beheersen. De paragraaf wordt afgesloten met de in het BBV verplicht gestelde kengetallen .

Risico's en maatregelen

I. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

De Stadsregio belegt een deel van de gespaarde BDU middelen bij de Bank Nederlandse Gemeenten. Bij 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.

De wet schatkistbankieren is 15 december 2013 ingegaan. Een gevolg van deze wet is dat het Kapitaalmarktselectfonds in 7 jaar afgebouwd moet worden. De eerste stap is in 2013 gerealiseerd en de laatste stap in 2019.

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.

II. a. 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.

II.b. 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.

In de contacten met de vervoerders zijn bepalingen opgenomen dat de Stadsregio tegen vooraf vastgestelde tarieven minder vervoer mag inkopen bij de vervoerders. Financieel kunnen de gevolgen van achterblijvende indexatie dus opgevangen worden. Minder inkoop van vervoer betekent echter wel dat het vervoeraanbod minder wordt.

II. c. 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 financiële risico van failliet gaan van een streekvervoerder kan afgedekt 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. Ook de verstrekte investeringssubsidies voor de concessie Amsterdam en de bussenlening voor EBS dragen bij aan de continuïteit van het openbaar vervoer omdat de Stadsregio pandrecht heeft op de betreffende activa. Dat houdt in dat bij faillissement deze activa – metro's en trams van het GVB en bussen van EBS – beschikbaar blijven voor het openbaar vervoer in de Stadsregio.

III. 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.

III. b. Infrastructuur: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU

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 onvoldoende prijscompensatie zichtbaar gemaakt worden zodat tijdig maatregelen genomen kunnen worden. In de subsidiebeschikking is opgenomen dat de Stadsregio de uitgaven indexeert met de zogeheten Index brutot Overheids Investeringen (IBOI). Wanneer deze index meer stijgt dan de indexatie van de BDU blijft er dus minder over voor projecten die nog niet in de realisatiefase zitten.

In de meerjarenraming van de infrastructuurprojecten van de Stadsregio kan per investeringsprogramma zichtbaar gemaakt worden hoe onvolledige prijscompensatie doorwerkt.

III. c. 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.

III.d. Infrastructuur: hardheid van de ramingen

De besteding van middelen bij het programma Infrastructuur wordt hoofdzakelijk bepaald door het tempo waarin de subsidie-aanvragers, dat zijn de wegbeheerders in de Stadsregio, de uitvoering van projecten weten te realiseren. De ervaring van de afgelopen jaren leert ons echter dat de geraamde en voorgenomen bestedingen een verschil laten zien met de realisatie. Omdat deze prognose hoofdzakelijk de opsomming van de prognoses van de subsidie-aanvragers is, wil de Stadsregio aangepaste prognoses presenteren waarbij mogelijk een nieuwe systematiek van begroten geïmplementeerd zal worden. Naar verwachting zal dit leiden tot een aangepaste meerjaren raming waar de nu opgenomen prognoses zullen worden getemporeerd.

Maatregelen

In voorbereiding op de halfjaarrapportage 2016 brengen we een schifting aan tussen gestelde ambities en de reële verwachting. Projecten met een reële verwachtingswaarden nemen we op in het financieel meerjarenbeeld. Dit zal in afstemming met de wegbeheerders plaatsvinden.

Financiële kengetallen

In het Besluit Begroting en Verantwoording is voorgeschreven dat decentrale overheden kengetallen over hun financiële weerstand moeten opnemen die vergelijking met andere decentrale overheden mogelijk maken.

Voor de Stadsregio zijn de volgende:

Kengetallen weerstandsvermogen	2015	2016	2017
- netto schuldquote	25,5%	1,4%	31,7%
- netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,0%	1,7%	31,9%
- solvabiliteitsratio	0,6%	5,9%	0,6%
- structurele exploitatieruimte	0,4%	0,6%	0,5%

De netto schuldquote loopt op omdat de Stadsregio leningen moet aantrekken voor onder meer de directe financiering van strategische activa voor het openbaar vervoer.

Het kengetal grondexploitatie en het kengetal woonlasten ten opzichte van het landelijk gemiddelde zijn niet van toepassing op de Stadsregio omdat de Stadsregio geen taken heeft op dit vlak.

B. Financiering

Het financieringsvraagstuk

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikt elk jaar de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. Deze uitkering is de belangrijkste inkomstenbron van de Stadsregio. De BDU wordt ingezet voor de subsidiebijdragen aan de 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. Op de balans is het nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruitontvangen doeluitkering.

Vanaf 2005, het jaar waarin de BDU is ingegaan, is het gespaarde saldo elk jaar toegenomen tot € 500 miljoen in 2011 en op dat niveau gebleven tot 2013. Van € 377 miljoen in 2014 is in dit verslagjaar de gespaarde BDU verder afgenomen tot € 177 miljoen.

Het omslagpunt in de ontwikkeling van de gespaarde BDU betekent dat het financieringsvraagstuk van karakter verandert. Was het tot 2011 vooral van belang de gespaarde BDU tegen een redelijk rendement te beleggen, vanaf 2013 verschuift de aandacht naar het tijdig beschikbaar hebben van middelen om de uitgaven te financieren.

Uitgangspunten treasurybeleid

Het dagelijks bestuur heeft de uitgangspunten voor het treasurybeleid in een besluit van 13 maart 2014 vastgelegd:

- per programma staat realisatie 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

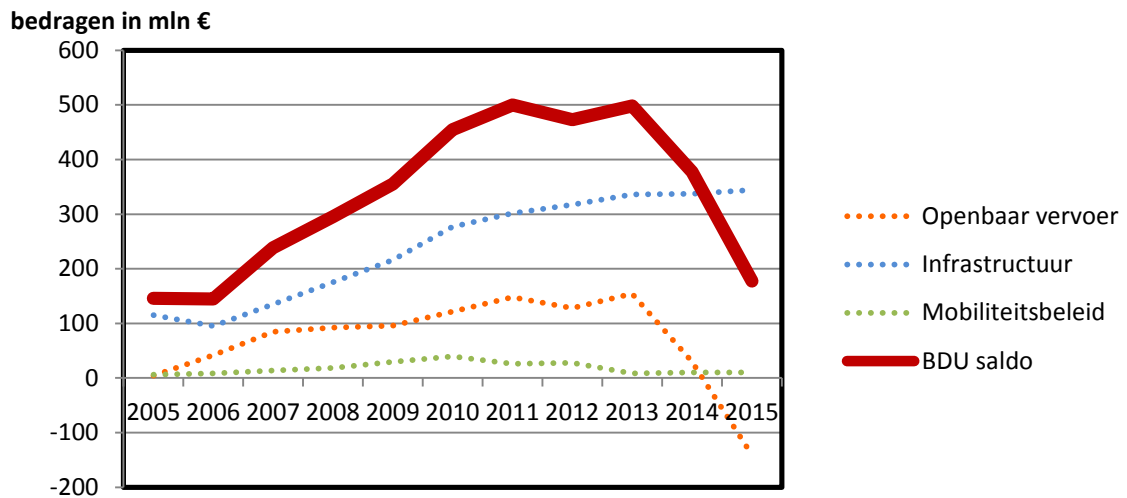
Deze uitgangspunten houden in dat het treasurybeleid het realiseren van de beleidsdoelstellingen moet ondersteunen. Realiseren van rendement is dus ondergeschikt aan het realiseren van beleid.

Verandering in opgave voor het treasurybeleid

De afgelopen jaren was het treasurybeleid gericht op het tegen zo gunstig mogelijke tarieven uitzetten van de tijdelijk niet benodigde middelen. Daar gaat de komende jaren verandering in komen.

Naast de jaarlijks beschikte BDU wordt nu ook de gespaarde BDU ingezet voor bestedingen. Met name de investeringssubsidies voor strategische activa in het openbaar vervoer dragen bij aan een hoog bestedingsniveau. Onderstaande grafiek laat deze ontwikkeling zien.

BDU saldo per programma en BDU totaal



De verwachting in de meerjarenraming is dat de Stadsregio in de loop van 2016 externe financiering moet aantrekken. In plaats van zo goed mogelijk middelen uitzetten verandert het financieringsvraagstuk in ervoor zorgen dat tijdig de benodigde middelen worden aangetrokken zodat de uitgaven gedekt zijn.

In een presentatie is aan de hand van de directe financiering van de strategische activa voor het openbaar vervoer de rekeningcommissie geïnformeerd over de financieringsopgave van de Stadsregio. Met de rekeningcommissie zullen de mogelijkheden voor externe financiering worden doorgenomen zodat de raad tijdig betrokken wordt bij de mogelijkheden en risico's van externe financiering.

Doordat de rentestand begin 2016 bijzonder laag is zijn er geen grote rente effecten te verwachten wanneer bij de overgang naar externe financiering er kortlopend meer middelen worden aangetrokken dan stikt noodzakelijk. De lage rentestand maakt een wat ruimere financiële buffer mogelijk zodat de financiering geen belemmering wordt voor de voortgang in de realisatie van beleid.

Wat is het resultaat voor 2017?

Tabel: Rentebaten en renteverdeling

Bedragen x € 1.000		Rekening 2015	Begroot 2016		2017	2018	2019	2020
			1 ^e	2 ^e				
Baten	Rente leningen Amsterdam		0		0	0	0	0
	Rente BNG Kapitaalmarktselect	1.410	0	0	0	0	0	0
	Rente BNG Geldmarktselect	96	0		0	0	0	0
	Rente liquide middelen	0	10	10	10	10	10	10
	Rente tlv 01 Openbaar Vervoer	0	1.400	2.500	4.100	4.300	4.000	3.900
	Resultaat voorgaande jaren	515						
	Totaal rentebaten	2.021	1.410	2.510	4.110	4.310	4.010	3.910
Lasten	Beheerkosten	191	0	0	0	0	0	0
	Rente 01 Openbaar Vervoer	105	0	0	0	0	0	0
	Rente 02 Infrastructuur	1.574	1.308	2.408	2.258	1.152	0	0
	Rente 03 Mobiliteitsbeleid	58	10	10	10	9	9	9
	Rente Algemene middelen	94	10	10	11	11	12	12
	Te betalen rente derden	0	82	82	1.832	3.138	3.989	3.889
	Totaal rentelasten	2.021	1.410	2.510	4.110	4.310	4.010	3.910
Saldo	Rentebaten min rentelasten	0	0	0	0	0	0	0

De rentebaten en de renteverdeling in deze tabel zijn opgesteld inclusief de rente die het programma openbaar vervoer vergoedt over de gespaarde BDU die met interne financiering door het programma Infrastructuur beschikbaar is gesteld. Daarbij is een marktconform rentepercentage gehanteerd.

Bij het verder uitwerken van de mogelijkheden voor externe financiering zal ook de methode voor renteverrekening in het kader van interne financiering worden uitgewerkt. Dat kan betekenen dat de interne renteverrekening in dit overzicht vervalt: aan de batenkant en de lastenkant vervalt het deel van de rente die openbaar vervoer vergoedt aan infrastructuur. Het hierbij gaat dus om een technische wijziging die geen budgettaire gevolgen heeft.

C. Personeel

In onderstaande tabellen is de ontwikkeling van de personele capaciteit weergegeven. Hierbij maken we onderscheid in vaste formatie en personeel van derden.

In deze begroting wordt voorgesteld om een fors deel van de flexibele schil in te zetten (door middel van verlaging van inhuurbudgetten) voor vaste formatie. Dit is in de raadsvoordracht bij deze begroting toegelicht. Deze omzetting is in onderstaande tabellen verwerkt. De formatie van de ondersteunende functies neemt toe met ingang van 2016 ter voorbereiding op de vorming van de Vervoersregio. De omzetting bij de beleidsafdelingen treedt op per 2017.

De bij de programma's opgenomen personeelskosten zijn gebaseerd op de volgende formatie:

Tabel: Formatie in FTE

	Formatie in FTE						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	20,94	20,94	20,94	25,44	25,44	25,44	25,44
02 Infrastructuur	25,35	25,35	25,35	31,80	31,80	31,80	31,80
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	11,46	11,46	11,46	18,41	18,41	18,41	18,41
04 Economie	3,13	3,13	3,13				
05 Regionale woningmarkt	3,96	3,96	3,96				
Totaal programma's	64,84	64,84	64,84	75,65	75,65	75,65	75,65
Bedrijfsvoering	16,30	16,30	21,06	21,06	21,06	21,06	21,06
Bestuur en Communicatie	6,40	6,40	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
Totaal Stadsregio	87,54	87,54	92,86	103,67	103,67	103,67	103,67

Met deze formatie zijn de volgende bedragen gemoeid:

Tabel: Formatie in €

Bedragen x € 1.000	Formatie in €						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	1.378	1.845	1.858	2.273	2.273	2.273	2.273
02 Infrastructuur	1.924	2.160	2.174	2.755	2.755	2.755	2.755
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	932	964	1.145	1.551	1.551	1.551	1.551
04 Economie	182	268	271				
05 Regionale woningmarkt	240	355	357				
Totaal programma's	4.656	5.592	5.805	6.579	6.579	6.579	6.579
Bedrijfsvoering	1.211	1.253	1.641	1.679	1.679	1.679	1.679
Bestuur en Communicatie	506	575	609	627	627	627	627
Totaal Stadsregio	6.373	7.419	8.055	8.886	8.886	8.886	8.886

Naast het vaste formatie, is er sprake van een flexibele schil in de vorm van inhuurbudgetten. Eén van de redenen is dat op deze wijze specifieke op projecten gerichte deskundigheid kan worden verkregen. Onderstaande tabel geeft de voor de flexibele schil opgenomen bedragen weer.

Tabel: Personeel van derden in €

Bedragen x € 1.000							
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	261	576	576	91	91	91	91
02 Infrastructuur	983	1.569	1.569	649	649	649	649
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	245	248	248	0	0	0	0
04 Economie	73	94	94				
05 Regionale woningmarkt	461	256	256				
Totaal programma's	2.024	2.743	2.743	740	740	740	740
Bedrijfsvoering	380	118	58	58	58	58	58
Bestuur en Communicatie	149	40	260	230	80	80	80
Totaal Stadsregio	2.553	2.901	3.061	1.028	878	878	878

De formatie en de flexibele schil gezamenlijk levert de personele capaciteit op. Het bedrag dat met deze personele capaciteit is gemoeid, laat onderstaande tabel zien.

Tabel: Totale personele capaciteit in €

Bedragen x € 1.000	Ramingen in €						
	Rekening 2015	Begroting 2016	2e Gewijzigde B2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
01 Openbaar vervoer	1.640	2.421	2.434	2.364	2.364	2.364	2.364
02 Infrastructuur	2.907	3.728	3.742	3.403	3.403	3.403	3.403
03 Ruim. Proj. + Mobiliteitsbeleid	1.177	1.212	1.393	1.551	1.551	1.551	1.551
04 Economie	255	362	365				
05 Regionale woningmarkt	700	611	613				
Totaal programma's	6.680	8.334	8.547	7.319	7.319	7.319	7.319
Bedrijfsvoering	1.591	1.371	1.700	1.738	1.738	1.738	1.738
Bestuur en Communicatie	655	615	869	857	707	707	707
Totaal Stadsregio	8.926	10.320	11.116	9.914	9.764	9.764	9.764

D. 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 kent op het moment van het opstellen van de Begroting 2017 geen verbonden partijen.

E. 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 2016

De 1^e wijziging van de begroting 2016 vloeide voort uit het Uitvoeringsprogramma 2016. De Regioraad heeft dit in december 2015 vastgesteld. Hieronder treft u 2^e wijziging en betreffen actualisaties die zich in het begrotingsproces 2017 hebben voorgedaan en (ook) betrekking hebben op jaarschijf 2016. Zowel voor de programma's als kostenplaatsen leggen we deze aan u voor.

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotingswijziging 2016
Programma 01: Openbaar vervoer				
Baten	Aandeel in BDU beschikking	289.699	290.806	1.107
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	83.462	87.200	3.738
	Werk voor derden uitgevoerd	0	5.700	5.700
	Bijdrage voor personeel	0	92	92
	Rente	0	0	0
	Totaal Baten	373.161	383.798	10.637
Lasten	Subsidies Uitvoering:			
	* Concessie Amsterdam: Exploitatie	81.500	50.605	-30.895
	* Concessie A'dam: Beheer en onderhoud	160.300	92.500	-67.800
	* Concessie A'dam: Proefrijden NZ-lijn en AV-lijn	0	2.600	2.600
	* Concessie A'dam: Sociale Veiligheid	18.300	18.300	0
	* Concessie Amstelland Meerlanden	38.100	42.700	4.600
	* Concessie Zaanstreek	12.000	12.000	0
	* Concessie Waterland	16.500	16.500	0
	* Investerings Rollende Activa	35.200	132.578	97.378
	* OV overig	4.400	7.700	3.300
	Onderzoek en Studie	2.020	2.020	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.420	1.699	279
	* Van derden	1.001	827	-174
	Doorbelaste overhead	1.020	1.269	249
	Rente	1.400	2.500	1.100
	Totaal Lasten	373.161	383.798	10.637
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotingswijziging 2016
Programma 02: Infrastructuur				
Baten	Aandeel in BDU beschikking	92.569	92.215	-354
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	167.400	165.768	-1.632
	Werk voor derden uitgevoerd	0	0	0
	Bijdrage voor personeel	80	80	0
	Rente	296	2.408	2.112
	Totaal Baten	260.345	260.471	126
Lasten	Subsidies Uitvoering:			0
	* Investeringsagenda Weg	31.100	31.100	0
	* Investeringsagenda OV	241.600	241.600	0
	* Investeringsagenda Fiets	43.500	43.500	0
	* Kleine projecten	18.000	18.000	0
	* Overige verkenningen en studies	0	0	0
	* Af: Correctie ivm Overplanning	-80.600	-80.600	0
	Onderzoek en Studie	1.000	1.000	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.927	2.200	273
	* Van derden	1.802	1.542	-260
	Doorbelaste overhead	2.016	2.129	113
	Totaal Lasten	260.345	260.471	126
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0
Programma 03: Mobiliteit				
Baten	Aandeel in BDU beschikking	6.024	6.059	35
	Af: Toevoeging aan gespaarde BDU	0	0	0
	Bij: Dekking uit gespaarde BDU	1.148	2.047	899
	Inzet Luchtkwaliteit	0	0	0
	Werk voor derden uitgevoerd	195	195	0
	Rente	10	10	0
	Totaal Baten	7.377	8.311	934
Lasten	Subsidies Uitvoering:			
	* Nat. Databank Wegverkeergegevens	264	440	176
	* Luchtkwaliteit	0	0	0
	* Verkeerseducatie, verkeerscampagnes en verkeershandhaving	2.957	2.957	0
	* Venom (overige lasten)	130	84	-46
	* Subsidies overig	0	350	350

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotingswijziging 2016
	Onderzoek en Studie	2.080	2.108	28
	Personeel:			
	* In vaste dienst	889	1.071	182
	* Van derden	323	322	-1
	Doorbelaste overhead	734	979	245
	Totaal Lasten	7.377	8.311	934
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0
Baten	Onttrekking aan reserves			0
Lasten	Toevoeging aan reserves			0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0

Programma 04: Economie				
Baten	Penvoerderprojecten	53	53	0
	Werk voor derden uitgevoerd	250	250	0
	Totaal Baten	303	303	0
Lasten	Subsidies Uitvoering:			
	* Kennis en Innovatie stimulering	1.890	1.890	0
	Penvoedersprojecten	53	53	0
	Onderzoek en Studie			
	* Kennis en Innovatie stimulering	258	258	0
	* Ruimtelijk – Economisch Beleid	177	177	0
	* (Zakelijk) Toerisme & Recreatie	75	75	0
	* Onderwijs en Arbeidsmarkt	0	0	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	187	198	11
	* Van derden	175	167	-8
	Doorbelaste overhead	154	179	25
	Lasten voorgaande jaren	0	0	0
	Totaal Lasten	2.969	2.997	28
Saldo	voor resultaatbestemming	-2.666	-2.694	-28
Baten	Onttrekking aan reserves	674	674	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	-1.992	-2.020	-28

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotingswijziging 2016
Programma 05: Regionale Woningmarkt				
Baten	Werk voor derden uitgevoerd	0	35	35
	Rente	0	0	0
	Totaal Baten	0	35	35
Lasten	Subsidies Uitvoering			0
	Onderzoek en Studie:			
	* Toegankelijke woningmarkt	58	30	-28
	* Samenwerking woningbouwopgaven	168	290	122
	* Inzicht in de werking vd woningmarkt	123	93	-30
	* Nog te verdelen	91	62	-29
	Personeel:			
	* In vaste dienst	250	254	4
	* Van derden	361	359	-2
	Doorbelaste overhead	235	256	21
	Totaal Lasten	1.286	1.344	58
Saldo	voor resultaatbestemming	-1.286	-1.309	-23
Baten	Onttrekking aan reserves			0
Lasten	Toevoeging aan reserves			0
Saldo	na resultaatbestemming	-1.286	-1.309	-23

Kostenplaatsen

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotingswijziging 2016
Kostenplaats 91: Bestuur en Communicatie				
Baten	Doorbelastingen	882	1.176	294
	Totaal Baten	882	1.176	294
Lasten	Bestuur	102	102	0
	Communicatie	165	205	40
	Personeel:			
	* In vaste dienst	523	529	6
	* Van derden	92	340	248
	Totaal Lasten	882	1.176	294
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0

	Bedragen x € 1.000	UVP 2016	Actualisatie begroting 2016	2e Begrotings- wijziging 2016
Kostenplaats 92: Renteverdeling				
Baten	Rentebaten	1.410	2.510	1.100
	Totaal Baten	1.410	2.510	1.100
Lasten	Rentelasten	1.410	2.510	1.100
	Totaal Lasten	1.410	2.510	1.100
Saldo	voor resultaatbestemming	0	0	0

Kostenplaats 97: Algemene Middelen				
Baten	Gemeentelijke bijdragen	3.267	3.267	0
	Rente	11	11	0
	Totaal Baten	3.278	3.278	0
Lasten	4. Economie	1.992	2.020	28
	5 Regionale woningmarkt	1.286	1.309	23
	Vrije ruimte	0	0	0
	Totaal Lasten	3.278	3.329	51
Saldo	voor resultaatbestemming	0	-51	-51
Baten	Onttrekking aan reserves	0	0	0
Lasten	Toevoeging aan reserves	0	0	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	-51	-51

Kostenplaats 99: Bedrijfsvoering				
Baten	Doorbelastingen	3.277	3.637	360
	Baten voorgaande jaren	0	20	20
	Totaal Baten	3.277	3.657	380
Lasten	Algemene zaken	150	105	-45
	Huisvesting	853	853	0
	Informatie en communicatie	350	425	75
	Personeel en Organisatie	513	564	51
	Financiën	81	81	0
	Personeel:			
	* In vaste dienst	1.228	1.257	29
	* Van derden	142	442	300
	Totaal Lasten	3.317	3.727	410
Saldo	voor resultaatbestemming	-40	-70	-30
Baten	Onttrekking aan reserves	100	130	30
Lasten	Toevoeging aan reserves	60	60	0
Saldo	na resultaatbestemming	0	0	0

Bijlage 2: Afkortingenlijst

	Afkorting	Betekenis
A	AMSYS	Amsterdam Metro System
	AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
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 Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad
	BTW	Belasting over Toegevoegde Waarde
C	Cie	Commissie
D	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
E	EKC	Eigen Kracht Conferenties
	EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
	EZ	Economische Zaken
G	GGB	Gebiedsgericht Benutten
	GGM	Generiek Gezinsmanagement
	GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
	GVI	Geo en Vastgoedinformatie
H	HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
	HSL	Hoge Snelheidslijn
I	IBA	Ingenieursbureau Amsterdam (gemeente Amsterdam)
	ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
J	JZ	Juridische Zaken of Jeugdzorg
K	KAR	Korte Afstandsradio
	KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
L	LWI	Landelijk Werkende Instellingen

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