



concept 24.07
Programmabegroting
2019-2022

Programmabegroting 2019-2022 - Wat gaan we doen in 2019?

Investeringsagenda's

Verbeteren bereikbaarheid Schiphol en Zuidas
Optimaliseren mobiliteitsnetwerken
Lange afstand fietsroutes en HOV-stallingen
Toename verkeersveiligheid

Amsteltram

Uitvoeringswerkzaamheden
Amstelveenlijn en Uithoornlijn

Onderzoek, studie, Samenwerking

Programma Bereikbaarheid van,
naar en in de MRA

Duurzaam en Slim

Bijdragen aan Zero Emissie Mobiliteit
Inspelen op Smart Mobility
toepassingen

Investeringen activa

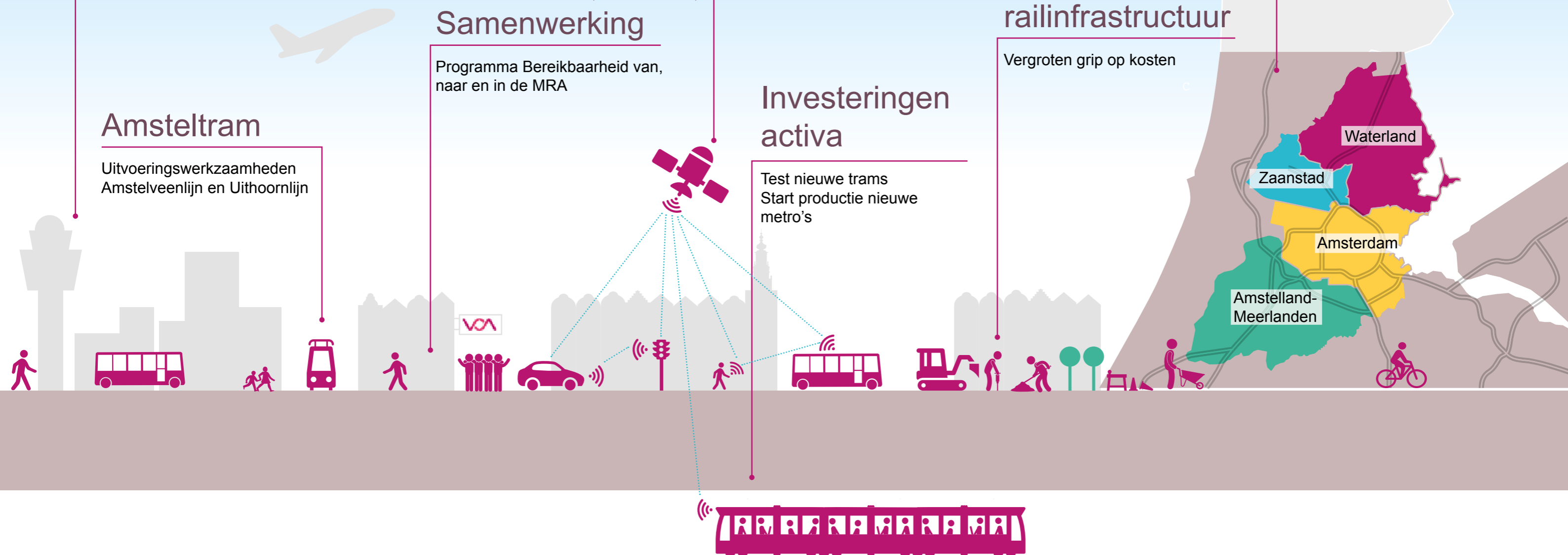
Test nieuwe trams
Start productie nieuwe
metro's

Beheer en onderhoud railinfrastructuur

Vergroten grip op kosten

Concessies

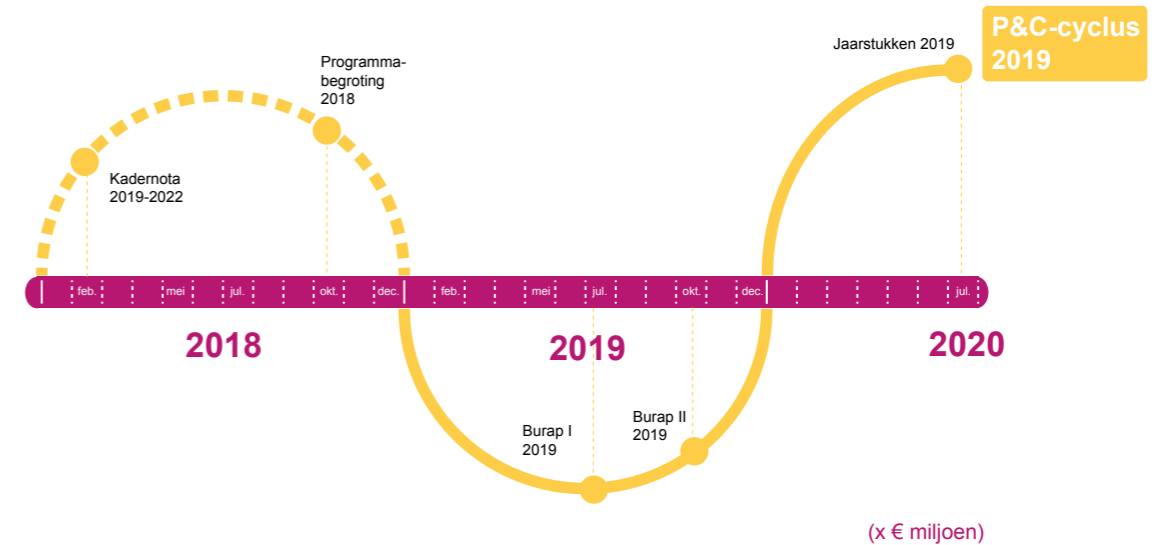
Opdrachtgever van de
vervoerders in het stad- en
streekvervoer



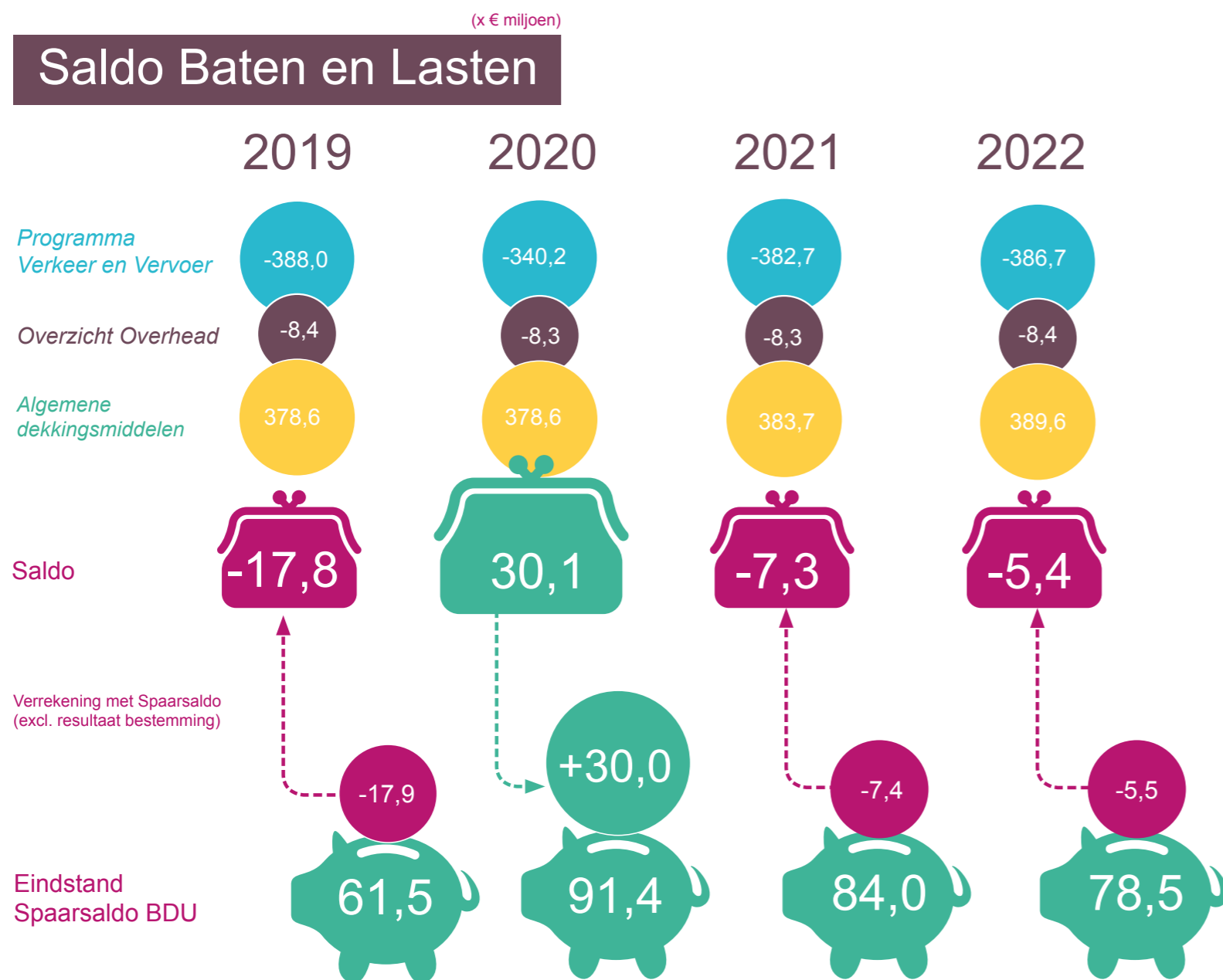
De Vervoerregio zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Verbinden is onze missie. We staan voor een forse bereikbaarheidsopgave. Er dienen zich nieuwe vraagstukken aan op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie. De programmabegroting maakt duidelijk wat we komend jaar gaan doen en welke bedragen we daarvoor inzetten.

Wat gaat het kosten?

De Programmabegroting 2019-2022 geeft op basis van het financieel perspectief uit de Kadernota een nadere detaillering van de Meerjarenraming 2019-2022. De Vervoerregio beschikt nog steeds over een positief Spaarsaldo BDU maar heeft de lasten, in relatie tot de baten, zodanig in evenwicht gebracht dat er een sluitende begroting kan worden gepresenteerd. Er is wel spanning tussen de ambities en de beschikbare middelen. Ter voorbereidingen op de Kadernota 2019-2023 worden diverse oplossingsrichtingen voor de financierbaarheid van onze ambities in kaart gebracht, waaronder temporiseren van de programmering, het vergroten van de inkomsten en het benutten van andere vormen van financiering. De uitkomsten van deze analyse worden betrokken bij de keuzes die het bestuur vastlegt in de Kadernota 2020-2023 (vaststelling in februari 2019).



Programma Verkeer en Vervoer



| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Baten | 57,2 | 69,5 | 6,2 | 5,3 |
| Lasten | | | | |
| 01 Investeringsagenda Verkeer & Vervoer | -86,2 | -129,0 | -136,0 | -81,4 |
| 02 Amsteltram | -138,2 | -91,5 | -30,2 | -57,0 |
| 03 Concessies | -114,6 | -104,9 | -101,1 | -94,8 |
| 04 Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur | -79,9 | -63,5 | -100,7 | -124,4 |
| 05 Investerings activa | -10,0 | -4,5 | -5,9 | -18,4 |
| 06 Duurzaam & Slim | -1,2 | -1,2 | -1,2 | -1,2 |
| 07 Onderzoek, Studie en Samenwerking | -7,5 | -7,5 | -7,3 | -7,3 |
| Apparaatskosten | -7,5 | -7,5 | -7,5 | -7,5 |
| Saldo | -388,0 | -340,2 | -382,7 | -386,7 |



Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Algemeen | 5 |
| 1.1 | Inleiding | 6 |
| 1.2 | Bestuurlijke speerpunten | 6 |
| 1.3 | Financieel perspectief | 7 |
| 2 | Beleidsbegroting | 9 |
| | Programmaplan | 10 |
| 2.1 | Programma Verkeer en vervoer | 11 |
| | Investeringsagenda Verkeer en Vervoer | |
| | Amsteltram | |
| | Concessies | |
| | Beheer en onderhoud railinfrastructuur | |
| | Investeringen activa | |
| | Duurzaam en Slim | |
| | Onderzoek, Studie en Samenwerking | |
| | Programma Verkeer en Vervoer - Wat gaat het kosten? | |
| 2.2 | Overzicht Overhead | 20 |
| | Overzicht Overhead - Wat gaat het kosten? | |
| 2.3 | Algemene dekkingsmiddelen | 22 |
| | Algemene dekkingsmiddelen - Wat is beschikbaar? | |
| | De Paragrafen | 23 |
| 2.4 | Weerstandsvermogen en risicobeheersing | 24 |
| 2.5 | Financiering | 25 |
| 3 | Financiële begroting | 27 |
| 3.1 | Overzicht baten en lasten 2019 | 28 |
| 3.2 | Ontwikkeling spaarsaldo BDU 2019-2022 | 28 |
| | Bijlagen | 29 |
| A. | Afkortingenlijst | 30 |
| B. | Overzicht achtergrondinformatie | 31 |



Algemeen

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Bestuurlijke speerpunten 2019
- 1.3 Financieel perspectief

1.1 Inleiding

De Vervoerregio zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Verbinden is onze missie. We hebben daarbij verschillende rollen. Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer dragen we bij aan goede verbindingen tussen bestemmingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Daarvoor bundelen we met vijftien gemeenten onze kennis en bestuurlijke kracht.

Voor u ligt de Programmabegroting 2019-2022 van de Vervoerregio Amsterdam, om duidelijk te maken wat we in het komend jaar gaan doen en welke bedragen we daarvoor inzetten. De programmabegroting is een volgende stap in de implementatie van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Met de gewijzigde indeling wordt invulling gegeven aan de opgave om meer vanuit mobiliteit en minder vanuit de verschillende modaliteiten te werken.

Dit krijgt verder vorm in de Kadernota 2020-2023, waarin het bestuur begin 2019 nieuwe kaderstellende beleidskeuzes maakt.

1.2 Bestuurlijke speerpunten

In de dynamische Amsterdamse regio, met daarin luchthaven Schiphol, zit de economische kracht. Een regio die een forse groei doormaakt. De komende jaren worden meer inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen verwacht en dus meer vliegverkeer, wegverkeer, openbaar vervoer, fietsers en loopstromen. Deze groei is gunstig voor de economie maar leidt tegelijkertijd tot stevige uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het zet het mobiliteitssysteem in onze regio nog meer onder druk. We staan voor een forse bereikbaarheidsopgave. Er dienen zich nieuwe vraagstukken aan op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie. Dit zijn vraagstukken die we alleen gezamenlijk effectief kunnen oplossen. Hier zijn vele partijen bij betrokken, met de Vervoerregio als verbindende organisatie. Om richting te geven aan de activiteiten van de Vervoerregio in de komende jaren hebben we een Beleidskader Mobiliteit opgesteld. Daarin zijn vijf strategische opgaven benoemd waaraan de

inspanningen en investeringen van de Vervoerregio een bijdrage moeten leveren. In het verlengde van deze opgaven richten we ons met de Programmabegroting 2019-2022 op een aantal bestuurlijke speerpunten voor 2019.

Bestuurlijke speerpunten 2019

Programma bereikbaarheid van, naar en in de Metropool Regio Amsterdam (MRA)

De Vervoerregio heeft een actieve sturende rol in het programma van de MRA-partijen en het Rijk om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren.

Verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en Zuidas

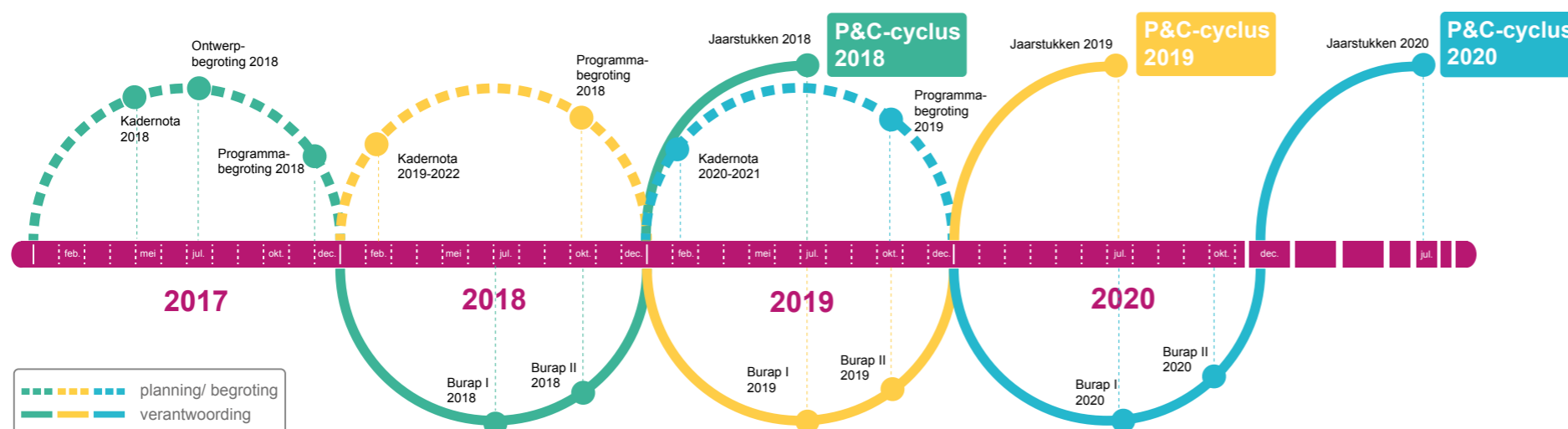
Een ontwikkelstrategie opstellen voor de kerncorridor Schiphol-Amsterdam. Andere onderzoeken richten zich op het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid, onder andere een MIRT-verkenning Multimodale knoop Schiphol en onderzoeken naar de optimalisatie van het openbaar vervoer.

Werkzaamheden Amsteltram

Zwaartepunt van de uitvoeringswerkzaamheden van de Amstelveenlijn en voorbereiding Uithoornlijn.

Duurzaam en Slim

Het uitvoeren van projecten die bijdragen aan programma-doelen Zero Emissie Mobiliteit. Zicht krijgen op de Smart Mobility oplossingen die bij kunnen dragen aan de strategische opgaven binnen de Vervoerregio en de rol van de overheid en markt bij deze ontwikkelingen.



1.3 Financieel perspectief

Vele jaren bleek er een onderbesteding te zijn en liep het spaarsaldo op voor toekomstige investeringen. De groei van de regio en economie leidt ertoe dat we projecten kunnen, willen en moeten realiseren.

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks van het Rijk, na bezuinigingen in de laatste vier jaar, een bedrag van ca. 390 miljoen Euro (zonder indexatie), de Brede Doeluitkering (BDU). Gelet op de jaarlijkse BDU en het spaarsaldo is in het verleden besloten dat de Vervoerregio geen geld leent, maar zijn spaarsaldo aanwendt voor investeringen en directe financiering van activa. In plaats van de kapitaallasten te bekostigen aan de subsidie aanvrager en daarmee meerjarig te spreiden, zoals te doen gebruikelijk, is enkele jaren geleden gekozen voor directe financiering om op de rentelasten te besparen.

De komende jaren investeert de Vervoerregio veel in de bereikbaarheid van de regio. Voorbeelden van investeringen zijn: Amsteltram (Amstelveenlijn/ Uithoornlijn) en Zuidasdok. Een voorbeeld van directe financiering is de aanschaf van het nieuwe metro materieel (M5/M6) ter waarde van 280 miljoen euro.

Hoge reguliere uitgaven zijn er voor het Meerjaren Vervangingsonderhoud Programma Metro (MVP) en het Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur (BORI). De uitgaven hiervoor zijn vanwege de renovatie van de metrolijnen en de komst van de Noord/Zuidlijn in de jaren 2018 en 2019 beduidend hoger dan normaal. De investeringen in Activa, zoals de financiering van nieuw metromateriaal (15G en M7), worden niet meer direct gefinancierd (besluitvorming 2e helft 2018). In de programmabegroting is aangegeven dat de Vervoerregio weer terugkeert naar de reguliere vorm van kapitaallasten.

De activiteiten die volgen uit de ambities/ opgaven dienen te passen in het meerjarenperspectief. In het najaar 2018 starten de voorbereidingen op de Kadernota 2020-2023. Diverse oplossings-richtingen voor de financierbaarheid van onze ambities worden in kaart gebracht, waaronder temporiseren van de programmering, het vergroten van de inkomsten, en het benutten van andere vormen van financiering. De uitkomsten van deze analyse worden betrokken bij de keuzes die het bestuur vastlegt in de Kadernota 2020-2023 (vaststelling in februari 2019).

Saldo baten en lasten (x € miljoen)

| Programma's (*+= voordelig, *-=-nadelig saldo) | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------------------|--------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Verkeer & Vervoer | -413,2 | -492,7 | -388,0 | -340,2 | -382,7 | -386,7 |
| Overzicht Overhead | -5,4 | -7,0 | -8,4 | -8,3 | -8,3 | -8,4 |
| Algemene Dekkingsmiddelen | 382,8 | 390,5 | 378,6 | 378,6 | 383,7 | 389,6 |
| Saldo | -35,8 | -109,2 | -17,8 | 30,1 | -7,3 | -5,4 |

Ontwikkeling van het Spaarsaldo (x € miljoen)

| Programma's | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | Ultimo 2019 | Ultimo 2020 | Ultimo 2021 | Ultimo 2022 |
|---|------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Beginstand vooruitontvangen BDU | 224,4 | 188,7 | 79,5 | 61,7 | 91,7 | 84,4 |
| Beschikte BDU-jaarbijdrage | 426,3 | 399,0 | 386,6 | 386,7 | 383,7 | 389,6 |
| Totaal beschikbare BDU | 650,7 | 587,7 | 466,0 | 448,1 | 475,1 | 473,6 |
| AF: Inzet BDU | -462,0 | -508,3 | -404,6 | -356,7 | -391,1 | -395,1 |
| Eindstand vooruitontvangen BDU | 188,7 | 79,4 | 61,5 | 91,4 | 84,0 | 78,5 |
| Verrekening met Spaarsaldo BDU (excl. resultaatberekening) | | -109,3 | -17,9 | 30,0 | -7,4 | -5,5 |



De Programmabegroting 2019-2022 geeft op basis van het financieel perspectief uit de Kadernota (vastgesteld februari 2018) een nadere detaillering van de Meerjarenraming 2019-2022. Ook zijn sommige ramingen geactualiseerd. De financiële consequentie wordt in onderstaande tabellen uitgedrukt. De meerjarenraming van het programma 'Verkeer en vervoer' en het 'Overzicht overhead' zijn in de bijlage verbijzonderd. In de financiële begroting zijn de baten en lasten toegelicht.

Het Saldo baten en lasten (Exploitatiesaldo), de Ontwikkeling van het Spaarsaldo BDU en het Saldo Liquide middelen zijn financiële waarden die elkaar beïnvloeden. Het exploitatiesaldo wordt verrekend met het spaarsaldo en het spaarsaldo is (mede) bepalend voor de hoogte van het liquiditeitssaldo. Op basis van de meerjarenraming (2019-2022) kan gesteld worden dat op de korte termijn (tijdelijk) hoge(re) uitgaven ten behoeve van BORI/MVP, Investeringsagenda V&V (OV en Fiets) en Amsteltram samenkomen. En dat voor de verdere toekomst duidelijk moet zijn wat de financiële effecten zijn van de huidige projecten in de initiatief-, verkenning- en planstudiefase, waarvoor de Vervoerregio een prioriteringsmethodiek in ontwikkeling heeft.

De Vervoerregio heeft met een sluitende programmabegroting en meerjarenraming (2019-2022) strategisch gekozen voor het in standhouden van een positief Spaarsaldo BDU. Hiermee is de programmabegroting structureel in evenwicht. Het onttrekken uit het Spaarsaldo BDU ten behoeve van de exploitatie is waar de vooruitontvangen BDU voor bedoeld is en kan zolang het spaarsaldo positief is worden toegepast. De lasten zijn, in relatie tot de baten, zodanig in evenwicht gebracht dat het liquiditeitssaldo in de meerjarenraming positief blijft. In deze begroting zijn daarvoor financiële maatregelen verwerkt, denk aan het temporeren van de lasten/ uitgaven en het bekostigen van de kapi-

taalslasten van investeringen in plaats van direct financieren. De Vervoerregio brengt in beeld in hoeverre dit mogelijk effect heeft op het te realiseren uitvoerings- en ambitieniveau vanaf 2019. We onderzoeken daarbij ook mogelijkheden voor het vergroten van de inkomsten en het benutten van andere vormen van financiering. Voor de Liquiditeitsprognose 2019-2022 geldt dat het Saldo Liquide middelen niet onder "0" daalt om daarmee externe financiering niet nodig te laten zijn. Deze mogelijkheid wordt in het proces van de Kadernota 2020-2023 wel nader onderzocht als één van de mogelijke oplossingsrichting om de ambities op termijn te realiseren. Indien daartoe besloten wordt, wordt altijd voor de meest spaarzame oplossing gekozen.

Voor de investeringen in de 15G en de M7 is uitgegaan van bekostiging. Met andere woorden; het GVB zorgt zelf voor de financiering en de Vervoerregio bekostigt de kapitaallasten of de Vervoerregio gaat een externe lening aan en spreekt met de bank het ritme en de looptijd van de aflossing af.

Liquiditeitsprognose 2019-2022 (x € miljoen)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--------------|---------------|------------|-------------|-------------|------------|
| Kasstroom uit exploitatieactiviteiten | | -183,7 | -17,9 | 30,0 | -7,4 | -5,5 |
| Kasstroom uit financieringsactiviteiten | | 21,2 | 19,7 | -30,1 | 7,3 | 7,3 |
| Totale kasstroom | | -162,5 | 1,8 | -0,1 | -0,1 | 1,8 |
| Saldo Liquide middelen (Ultimo) | 160,8 | -1,7 | 0,1 | 0,0 | -0,2 | 1,6 |



Beleidsbegroting

Programmaplan

2.1 Programma Verkeer en Vervoer

2.2 Overzicht Overhead

2.3 Algemene Dekkingsmiddelen

De paragrafen

2.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

2.5 Financiering

Programmaplan

De strategische opgaven uit het nieuwe Beleidskader Mobiliteit worden de komende jaren vertaald naar maatregelen en projecten in de verschillende programma's en financiële documenten van de Vervoerregio Amsterdam. Deze programmabegroting speelt daarop in met een gewijzigde indeling. Daarmee wordt invulling gegeven aan de opgave meer vanuit mobiliteit en minder vanuit de verschillende modaliteiten te werken.

In de Programmabegroting 2019-2022 zijn alle activiteiten van de Vervoerregio gebundeld in een begrotingsprogramma Verkeer en Vervoer. Binnen dat programma geven subprogramma's inzicht in de activiteiten van de Vervoerregio en de verschillende rollen die we daarbij kunnen hanteren.

Het Overzicht Overhead geeft inzicht in de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het Overzicht Algemene Dekkingsmiddelen bevat de algemene inkomsten van de Vervoerregio die dienen ter dekking van de lasten van het Programma Verkeer & Vervoer en de Overhead.

Rollen Vervoerregio Amsterdam



Beleidsmaker

De Vervoerregio maakt beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in afstemming met andere overheden en andere beleidsterreinen.



Beleidsmaker

De Vervoerregio maakt beleid op het gebied van verkeer en vervoer, in afstemming met andere overheden en andere beleidsterreinen.



Regisseur

De Vervoerregio brengt partijen bij elkaar om regionale verkeer en vervoeropgaven op te pakken. Dat gebeurt onder meer door het initiëren en trekken van verkenningen en planstudies voor regionale infrastructuur-projecten en bereikbaarheidsmaatregelen, het delen van kennis en ervaring om vernieuwing en innovatie te stimuleren en het coördineren van de regionale plannen richting het Rijk.



Belangenbehartiger

De Vervoerregio vertegenwoordigt de belangen van het verkeer en vervoer en van de Amsterdamse regio aan de verschillende overlegtafels.



Facilitator

De Vervoerregio deelt kennis en informatie met betrokken partijen om ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer mogelijk te maken.



Opdrachtgever

De Vervoerregio geeft opdracht voor de uitvoering van het regionaal openbaar vervoer, de realisatie van maatregelen en infrastructuurprojecten en geeft invulling aan de zorgplicht voor het beheer, onderhoud en aanleg van de lokale railinfrastructuur vanuit de Wet lokaal spoor.

Vijf strategische opgaven (Beleidskader Mobiliteit)



Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen



Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid



Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie



Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit



Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven

Maatregelen voor OV, Weg, Fiets en Verkeers- veiligheid

2.1 Programma Verkeer en vervoer

Investeringsagenda Verkeer en Vervoer

De Vervoerregio werkt aan een betere bereikbaarheid (infrastructuur) in de regio door het voorbereiden, uitvoeren en/of financieren van bereikbaarheidsmaatregelen die gebundeld zijn in vier investeringsagenda's; OV, Weg, Fiets en Verkeersveiligheid. De rol van de Vervoerregio daarbij is die van financier en regisseur. Binnen de investeringsagenda's verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en initieert samen met de partners nieuwe projecten. In voorkomende gevallen kunnen zelf verkenningen of planstudies worden uitgevoerd.

De maatregelen in de investeringsagenda's worden in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit, de reis van deur tot deur, centraal te stellen. In de beoordeling om de juiste oplossingen te kiezen wordt nadrukkelijk gekeken naar de CO2-balans, de beleving van de reis en de beste vervoerwijze passend bij de omgeving. Ook wordt door een vroegtijdige betrokkenheid bij ruimtelijke plannen bereikbaarheid en nabijheid geoptimaliseerd en een integrale financiële afweging gemaakt.

Wat gaan we doen in 2019?

Optimaliseren mobiliteitsnetwerken in verband met de verdere verstedelijking

De investeringsagenda's OV, Fiets, Weg en Verkeersveiligheid richten zich naast het verbeteren van doorstroming en betrouwbaarheid op het bestaande netwerk ook op de bereikbaarheid

van 'nieuwe' gebieden. De eerste projecten uit de 1e tranche Investeringsagenda OV worden opgeleverd, waarmee op deze plekken doorstroming en betrouwbaarheid op het tram- en busnet verbetert (onder andere Weteringcircuit, Frederiksplein, Routewijziging lijn 7 en de eerste delen van de HOV Westtangent). De uitvoering HOV Aalsmeer Schiphol-Zuid (HOVASZ) start en van de HOV Schiphol Oost - Oude Meer – Schiphol Rijk (SO-OMR) wordt de planuitwerking afgerond. Daarmee komen Schiphol en Aalsmeer 'dichter' bij Amsterdam te liggen. Het ingezette beleid om de fiets een volwaardig alternatief te laten zijn in mobiliteitsopgaven wordt onverkort voortgezet. Nadruk ligt op de lange afstand fietsroutes in de regio Amsterdam en grote en kleine HOV-stallingen. Op het regionaal wegennet start onder andere de uitvoering van de verbeterde doorstroming van de N247. Automobilisten, fietsers en OV-reizigers zijn daardoor minuten sneller op hun bestemming.

Tweede tranche Investeringsagenda OV

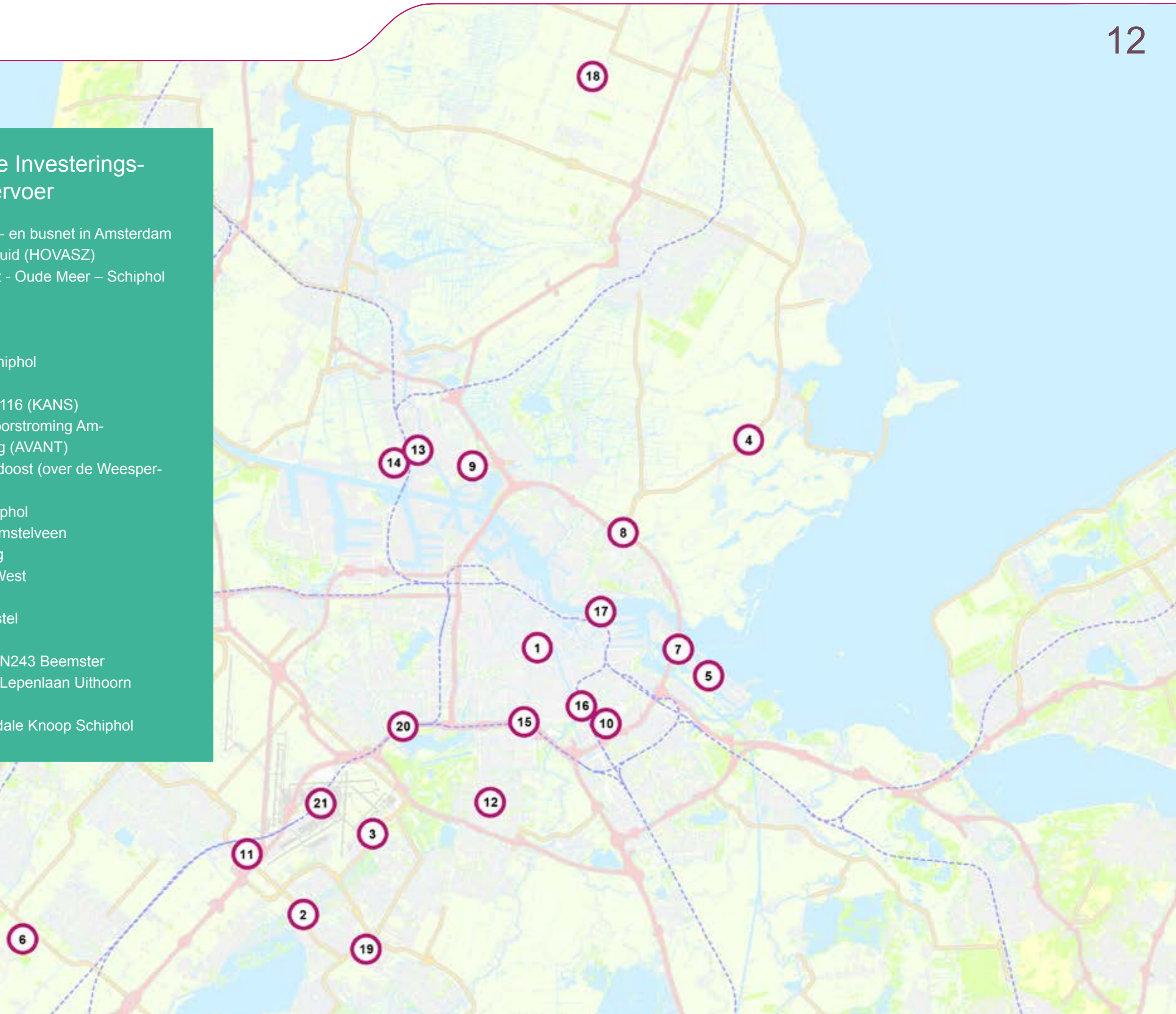
Er wordt een start gemaakt met de opgaven uit de 2e tranche Investeringsagenda OV knooppunten, trajecten en generieke maatregelen zowel Regio als Stad, waarbinnen ook de nieuwe categorie Metro. Deze projecten gaan hand in hand met de verstedelijkingsopgaven, zodat bestaande en nieuwe gebieden op een passende manier bereikbaar zijn. Onder andere planstudies voor de HOV Oostflank in samenhang met de ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg en uitwerking van de HOV Noordwijk-Schiphol in samenhang met woningbouw in de Haarlemmermeer.

Verbeteren aansluitingen hoofdwegennet – onderliggend wegennet

Als onderdeel van het programma Bereikbaarheid wordt door Rijk en regio binnen de programmalijs Netwerken, Ringen en de Stad gekeken naar het functioneren van het mobiliteitsnetwerk op lange termijn in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling. Knelpunten op korte termijn worden onder andere aangepakt in het project S114/IJburglaan en wordt voor de Knoop A10/N247/S116 (KANS), het voorkeursalternatief vastgesteld en gestart met de volgende fase. Voor de invalswegen van Zaans-tad worden deelprojecten uit de Aanpak Verkeersdoorstroming

Enkele projecten uit de Investeringsagenda Verkeer en Vervoer

1. Diverse projecten tbv tram- en busnet in Amsterdam
2. HOV Aalsmeer Schiphol-Zuid (HOVASZ)
3. Studie HOV Schiphol Oost - Oude Meer – Schiphol Rijk (SOOMR)
4. Verbeteren N247
5. Studie HOV Oostflank
6. Studie HOV Noordwijk-Schiphol
7. S114/IJburglaan
8. Studie Knoop A10/N247/S116 (KANS)
9. Studie Aanpak Verkeersdoorstroming Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT)
10. Fietsroute Amsterdam Zuidoost (over de Weesper-trekvaart)
11. Fietsroute Hoofddorp-Schiphol
12. Fietsnetwerkverbetering Amstelveen
13. Fietsverbinding De Buiging
14. Fietsenstalling Zaandam West
15. Fietsenstalling station Rai
16. Fietsenstalling station Amstel
17. Studie Sprong over het IJ
18. Duurzaam Veilig Inrichten N243 Beemster
19. Duurzaam Veilig Inrichten Lepenlaan Uithoorn
20. Studie Airportsprinter
21. MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol



Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) verder uitgewerkt. In de Haarlemmermeer wordt de verkenning met integrale oplossingsrichtingen voor de Kruiswegcorridor-A4 afgerond.

Verbeteren van het fietsgebruik en fietsinfrastructuur

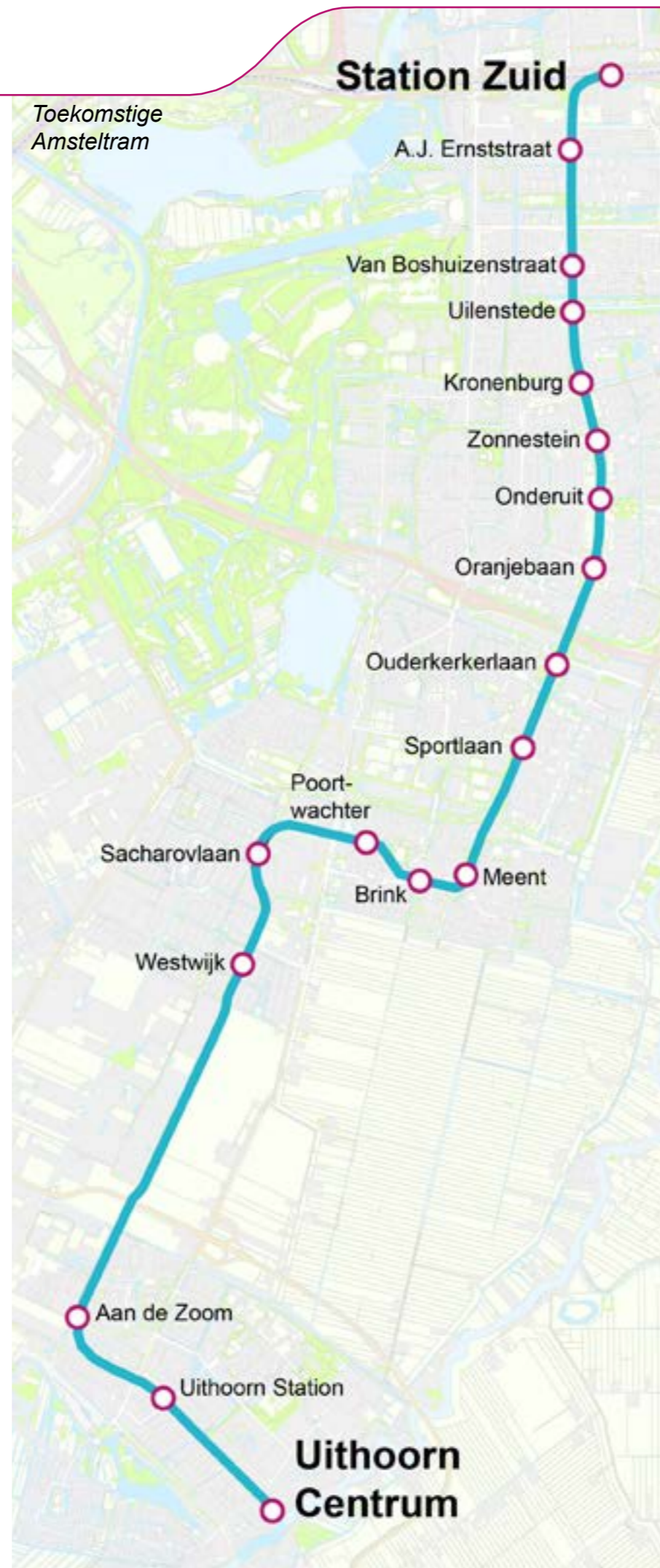
Inzet op lange afstand fietsroutes en HOV-stallingen
Uitvoering van verbetering fietsroutes naar Amsterdam Zuidoost (over de Weespertrekvaart), Hoofddorp-Schiphol en een vijftal netwerkverbeteringen in Amstelveen. Daarmee wordt de fiets aantrekkelijker als alternatief. Realisatie van fietsverbinding De Buiging en stalling Zaandam West en oplevering van de stallingen bij de stations Rai en Amstel. Hiermee wordt de fiets beter gefaciliteerd in de keten. In 2019 wordt een het programma Sprong over het IJ verder uitgewerkt.

Toename van de verkeersveiligheid in de regio

Inzet op een veilige inrichting van de infrastructuur
Om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen levert de Vervoerregio bijdragen aan het veiliger maken van infrastructuur op vier onderdelen; Duurzaam Veilig, Veilige Fietsinfra, Veilige schoolomgeving en Aanpak ongevallenlocaties. Hiervoor worden bijdragen gereserveerd die nader worden ingevuld met concrete projecten op basis van uitvoeringsplannen van gemeenten. Voorbeelden in 2019 zijn: Duurzaam Veilig inrichten van de N243 in Beemster en de Lepenlaan in Uithoorn, Veilige fietsinfra op de Lindenlaan in Amstelveen en Haven Amsterdam, Schoolzones en Ongevallenlocaties (o.a. aanpak Black Spot Amsterdam). Het realiseren van de beleidsdoelen voor verkeersveiligheid krijgt tevens een plek in de andere infrastructuurprojecten. In Amsterdam wordt het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan ingevoerd met een bijdrage van de Vervoerregio.

Stimuleren van verkeersveilig gedrag

De Vervoerregio stimuleert verkeersveilig gedrag door het financieren en faciliteren van verkeerseducatie en campagnes. Verkeerseducatie richt zich op de doelgroepen 0-18 jaar en 65+. Voorbeelden van campagnes in 2019 zijn alcohol in het verkeer (BOB), snelheid, smartphonegebruik en zichtbaarheid op de fiets. Verder draagt de Vervoerregio bij aan betere verkeershandhaving in samenspraak met gemeenten, politie en het OM, onder



andere door samen met deze partijen te werken aan regionale handhavingsplannen. Door het verstrekken van data (zoals snelheidsdata) geven de Vervoerregio en de gemeenten inzicht waar de handhaving het meeste effect zal hebben.

Verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en Zuidas

Als onderdeel van het programma Bereikbaarheid MRA wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de AirportSprinter in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en het 3e perron op station Amsterdam Zuid en wordt de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol voortgezet met een aangepaste scope voor een oplossing voor middellange termijn. De bereikbaarheid op deze belangrijke economische as wordt zo gewaarborgd.

Amsteltram

De Vervoerregio is de opdrachtgever voor de uitwerking en realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn. De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat gaan we doen in 2019?

Zwaartepunt uitvoeringswerkzaamheden Amstelveenlijn

Vanaf maart 2019 wordt de exploitatie van lijn 51 gestopt en start een nieuwe lijnvoering op het metronetwerk. Lijn 5 blijft rijden naar Amstelveen Binnenhof met uitzondering van enkele buitendienststellingen, waarvan die in de zomer van 2019 het langst

Opdracht- gever voor stad- en streekvervoer

is. Op de trajecten waar geen tram of sneltram meer rijdt wordt voorzien in vervangend busvervoer. In 2019 start de voorbereiding van het proces tot acceptatie en overdracht van een werkend vervoersysteem in het 4e kwartaal 2020. De verlenging van de Amsteltram naar Uithoorn wordt aanbesteed en de voorbereidende werkzaamheden zullen starten. Ingebruikname is voorzien in 2022/2023, zodat het zuidelijk deel van de regio snel en hoogwaardig verbonden wordt met Amsterdam.

Concessies

De Vervoerregio is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de vijftien Vervoerregiogemeenten. Hiervoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven en subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro, de trein valt er niet onder. Er zijn vier concessiegebieden: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. De concessies worden op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed en in het concessiegebied Amsterdam onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die per concessie worden vastgelegd in programma's van eisen. Wij streven door middel van onze concessies en aansturing naar een groei van het aantal reizigerskilometers en klantwaardering van onze vervoerders van een 7,8 of hoger en in Amsterdam een 7,5.

Wat gaan we doen in 2019?

Concessie Amstelland-Meerlanden

In december 2017 is de nieuwe concessie voor Amstelland-Meerlanden ingegaan. Voorafgaand heeft de Vervoerregio bij de aanbestedingsprocedure geen traditionele busconcessie uitgevraagd maar heeft zij er voor gekozen om een 'mobiliteitsconcessie' uit vragen. Daarbij ervaart de reiziger de totale reisketen als één geheel. Als antwoord hierop heeft Connexxion als win-

nende partij van de concessie, een aanbod gedaan die het openbaar vervoer integreert met andere vormen van mobiliteit, zoals deelauto's en -fietsen en flexibele vormen van openbaar vervoer. De nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden heeft tevens geleid tot een forse verduurzaming van de bussenvloot. Per april 2018 zijn er in deze concessie 100 nieuwe zero-emissie bussen ingestroomd. In de toekomst zal een aanzienlijk deel van de vloot verder verduurzaamt worden. Het aanbestedingsresultaat pas goed bij de uitgangspunten van ons beleidskader Mobiliteit.

Concessie Amsterdam

Ook in de concessie Amsterdam zal de komende jaren worden bekeken op welke wijze er stappen gezet kunnen worden om van een modaliteitsconcessie naar een mobiliteitsconcessie te komen. Tevens werkt binnen de concessie Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam samen met de gemeente Amsterdam en het GVB aan het verduurzamen van de Amsterdamse bussenvloot.

Concessie Waterland en Concessie Zaanstreek

Op 5 april heeft het Dagelijks Bestuur besloten om de concessie Zaanstreek en Waterland per december 2021 samen te voegen. Op dat moment vervallen de huidige twee concessie en gaat de nieuwe gecombineerde concessie in. Vanaf najaar 2018 wordt er gestart met de voorbereidingen van de nieuwe concessie. De bovengenoemde ontwikkelingen zullen onderdeel zijn bij de aanbesteding van deze concessie.

Vergroten grip op kosten

Beheer en onderhoud railinfrastructuur

De beschikbaarheid van goede, functionele en veilige infrastructuur voor tram en metro is essentieel voor het vervoer van reizigers. De Vervoerregio financiert het beheer en onderhoud van de metro- en traminfrastructuur. Aandacht voor dit systeem en de betaalbaarheid ervan zijn de komende jaren daarom cruciaal. Het beheer en onderhoud wordt gesubsidieerd door de Vervoerregio en uitgevoerd door de gemeente Amsterdam.

Wat gaan we doen in 2019?

Vervoerregio vraagt een uitvoeriger financiële verantwoording over BORI/MVP van de gemeente Amsterdam. Betere voortgangsrapportages door gemeente over meerjarenvervangingsprogramma's metro en tram. Op basis van onderzoeken uit 2018 over value for money en verhouding strategisch en operationeel beheer met gemeente en GVB afspraken maken over mogelijke verbeteringen van effectiviteit en financiële aansturing. Samen met gemeente en GVB werken aan betere kritieke prestatie indicatoren (KPI's) over beschikbaarheid, functionaliteit, veiligheid en financiën.



Investeringen activa

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio speciale afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te voeren. De strategische activa zijn nodig voor de uitvoering van de concessie Amsterdam en dus voor het openbaar vervoer. In dit kader lopen drie grote materieelbestellingen door GVB, die de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit gaat zowel om trams, metro's als elektrische bussen. Nieuw materieel draagt bij aan de opgave om te komen tot een CO2 neutraal mobiliteitssysteem en het verbeteren van de OV-reis.

Wat gaan we doen in 2019?

De levering van de 63 nieuwe 15G trams ligt op schema. In 2019 vindt het proces van test en toelating plaats van de nieuwe 15G trams, waarna de instroom van deze serie voertuigen gaat beginnen. Voor de aanschaf van 30 nieuwe M7-metrovoertuigen wordt in het najaar van 2018 een subsidiebeschikking afgegeven door de Vervoerregio en wordt het contract getekend tussen GVB en de metroleverancier. In 2019 wordt hieraan uitvoering gegeven. De nadruk in 2019 zal liggen op het verder uitwerken van het ontwerp, waarna eind 2019 de productie gaat starten. Eind 2020 zal het eerste M7-voertuig naar Amsterdam komen. Verder subsidieert de Vervoerregio een aantal kleinere investeringen in activa, zoals opknappbeurten van ouder tram- en metromaterieel.

Inspelen op nieuwe technologie

Duurzaam en Slim

Een investeringsagenda Smart Mobility draagt bij aan de beleidsdoelstelling van modaliteit naar mobiliteit door Mobility as a Service-toepassingen en door het slim verknopen van data uit verschillende bronnen. Het verminderen van de CO2-uitstoot van het mobiliteitssysteem vraagt de komende jaren om onze inzet. Er wordt een programma door de Vervoerregio opgesteld om uiteindelijk in 2030 het hele openbaar vervoer Zero Emissie te hebben conform de landelijke afspraken rondom duurzaamheid en de doelstelling van het Nationaal Bestuursakkoord. De transitie naar duurzame mobiliteit moet passen bij de nieuwe trends zoals Mobility as a Service (MaaS). Smart Mobility-projecten kunnen in potentie bijdragen aan een verlaging van de CO2-uitstoot. MaaS-toepassingen kunnen autoverplaatsingen terugdringen, voertuigtechnologie kan bijdragen aan efficiënter rijgedrag, fysieke en digitale infrastructuur en data kunnen bijdragen aan het verminderen van files (en bijhorende uitstoot) door het realiseren van een verbeterde doorstroming.

Projecten op het gebied van voertuigtechnologie kunnen bijdragen aan slimmere voertuigen en een hogere verkeersveiligheid. Het verbeteren van de informatievoorziening aan de hand van data kan bijdragen aan een prettigere reis. Daarnaast kunnen bepaalde databronnen veel informatie geven over reizigerservaringen. Bepaalde smart mobility-toepassingen zijn voor verschillende gebiedstypen inzetbaar. In gebieden met 'dunne' OV-lijnen kan vraaggestuurd (zelfrijdend) vervoer bijvoorbeeld een rol spelen. In hoogstedelijke gebieden kunnen deeldiensten een oplossing bieden. De Vervoerregio werkt vanuit haar rol als financier en regisseur aan een Investeringsagenda Smart Mobility. Deze wordt onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit en maakt het mogelijk aan de hand van het gezamenlijke afwegingskader investeringen in slimme technologische mobiliteitstoepassingen te doen.

De Vervoerregio is vanuit haar rol als regisseur, facilitator en belangenbehartiger tevens trekker van het Smart Mobility-programma van de Metropoolregio Amsterdam. Naast het programma-management is de Vervoerregio ook verantwoordelijk voor een deel van de inhoudelijke uitvoer van het programma.

Wat gaan we doen in 2019?

Uitvoeren projecten die bijdragen aan programmadoelen Zero Emissie Mobiliteit Begeleiden projecten Zero Emissie Busvervoer Amsterdam: 31 elektrische bussen met snelladen op Schiphol. Voorbereidingen treffen voor aanbesteding Zaanstreek-Waterland. Benoemen mogelijke locaties voor laadinfrastructuur in de gehele vervoerregio en samenwerkingsovereenkomsten ontwikkelen met gemeenten en andere partijen.

Smart Mobility Investeringsagenda

We willen als regio zicht krijgen op de Smart Mobility oplossingen die bij kunnen dragen aan de strategische opgaven binnen de Vervoerregio. Ook willen we zicht krijgen op onze rol en de rol van de markt. Daarnaast geven we aandacht aan mogelijk ongewenste ontwikkelingen en de interventies die we als Vervoerregio samen met andere overheden moeten ontwikkelen om deze ongewenste ontwikkelingen tegen te houden. De verschillende activiteiten zijn samengebracht in een investeringsagenda Smart Mobility:

- De Vervoerregio werkt in 2019 met gemeenten en andere partijen mee aan pilots en de uitrol daarvan op het gebied van MaaS, Smart Mobility, voertuigtechnologie en toepassingen op het gebied van digitale en fysieke infrastructuur.
- Samen met de gemeente Amsterdam worden mogelijkheden verkend voor het ontwikkelen van een platform met gebundelde budgetten van het doelgroepenvervoer waarbij gebruikers zelf vervoer kunnen kiezen.
- In 2019 wordt op het gebied van data gewerkt aan een beter overzicht en ontsluiting van regionale mobiliteitsdata.
- Op basis van een leidraad voor gebiedsontwikkeling en mobiliteit kan de Vervoerregio in 2019 projecten ondersteunen indien ze een bijdrage leveren aan de strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit



MRA programma Smart Mobility

De Vervoerregio coördineert de uitvoering van een MRA programma Smart Mobility waarmee de regio kansrijke Smart Mobility toepassingen in de MRA wil aanjagen en beter wil inspelen op de technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit.

Agenda Logistiek voor de MRA: implementatie.

Concrete activiteiten voor 2019 worden uitgewerkt in de Agenda Logistiek voor de MRA (deze agenda is in de tweede helft van 2018 gereed).

Onderzoek, Studie en Samenwerking

De Vervoerregio werkt samen met andere partijen om de bereikbaarheid van de regio goed te organiseren en daarmee bij te dragen aan een sterke regio. Met het opstellen, uitvoeren, monitoren en evalueren van de (beleids) doelstellingen van de Vervoerregio wordt bijgedragen aan het implementeren van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. De Vervoerregio werkt als regisseur, financier, belangenbehartiger en facilitator op het gebied van verkeersmodellen (VENOM) en mobiliteitsonderzoek (OVin/ODiN) in de MRA nauw samen met veertien partners.

Wat gaan we doen in 2019?

Metropoolregio Amsterdam

De Vervoerregio neemt deel aan de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en heeft een actieve rol bij de uitvoering van acties van het Platform Mobiliteit. De Vervoerregio coördineert namens alle Metropoolregio-partijen de regionale inzet richting het rijk over

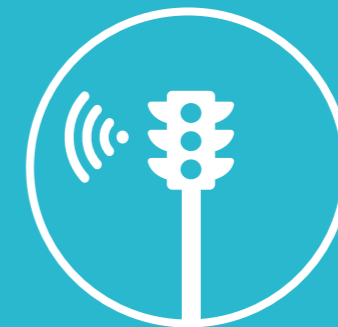
Thema's MRA programma Smart Mobility



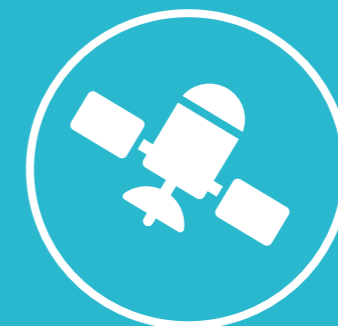
mobility as a service



voertuigen technologie



fysieke infrastructuur



data

het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ook bij acties van de andere platforms speelt de Vervoerregio waar nodig een rol.

Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA

De Vervoerregio heeft een actieve en sturende rol in het programma Bereikbaarheid van de MRA-partijen en het Rijk. De Vervoerregio handelt binnen het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA vanuit haar rollen als regisseur, beleidsmaker en financier.

- Een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen, omdat het programma Bereikbaarheid MRA de deur-tot-deurreizen centraal stelt.
- Meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid. Door uitvoering van de acties van de programmalijn Slimme & Duurzame Mobiliteit zullen er in 2021 28.000 spitsmijdingen gerealiseerd zijn en daarmee 115-230 kiloton CO2 reductie per jaar.
- Meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie. Vooral in de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid is 'beleving' één van de criteria voor de concrete verbeteracties.
- Meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit. Binnen de programmalijnen Netwerken, Ringen en Stad en Zuidwest-Amsterdam/Schiphol wordt dit verder uitgewerkt in de op te stellen ontwikkelingsrichtingen
- Ondersteuning van verdichtingsopgaven. Vooral binnen de programmalijnen Netwerken, ringen en stad wordt toegewerkt naar samenhangende besluiten over woon/werklocaties en mobiliteit

In 2019 worden verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven verbonden, waardoor er betere deur-tot-deurverbindingen ontstaan. Het MIRT-onderzoek Zuidwest-Amsterdam/Schiphol en de MIRT-verkenning Rottepolderplein worden uitgevoerd. Keuzes worden voorbereid voor weg-, openbaar vervoer- en fietsnetwerken in de MRA. Slimme en duurzame mobiliteitsacties worden uitgevoerd, evenals projecten die de stedelijke bereikbaarheid verbeteren.

Convenant Verkeer en Vervoer

De Vervoerregio heeft binnen het Convenant Verkeer en Vervoer met de regionale partners de gezamenlijke Strategische Visie Mobiliteit opgesteld, die heeft geleid tot de nadere uitwerking in het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio en de 5 strategische opgaven.

Implementatie aanbevelingen onderzoek competenties data en digitale infrastructuur

Digitalisering heeft ook in de wereld van mobiliteit ingrijpende gevolgen. In 2018 is daarom gewerkt aan een onderzoek naar de competenties die de Vervoerregio nodig heeft om de ontwikkelingen op het gebied van data en digitale infrastructuur goed te kunnen bijbenen. Hieruit is een serie aanbevelingen gekomen die in 2019 hun beslag moeten krijgen in de organisatie. Voor een belangrijk deel gaat het om het toevoegen van expertise aan het team Kennis & Onderzoek. Het gaat hierbij zowel om extra mankracht, als om het 'optrainen' van bestaande vaardigheden. Aan dit laatste wordt concreet invulling gegeven door een test met het online leerplatform Datacamp. Vanaf het voorjaar van 2018 volgt een klein groepje medewerkers een aantal cursussen via dit platform.

Gebruik gekoppelde OV-chipkaartdata

De Vervoerregio wil met OV-chipkaartdata (anoniem en geaggregeerd) zo goed mogelijk de reizigersstromen monitoren in het gehele gebied van haar vier OV-concessies Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Waterland en Zaanstreek. Op dit moment kunnen de Vervoerregio en de vervoerders de OV-chipkaartdata alleen gebruiken binnen de afzonderlijke concessies. Voor de stromen met overstap tussen verschillende concessies gebruiken we onder andere enquêtes. Landelijk wordt gewerkt aan betere mogelijkheden om binnen de regels voor privacy OV-chipkaartdata van verschillende concessies en vervoerders te koppelen. De Vervoerregio doet hierin mee met een verzoek voor koppeling van de data in haar gebied, inclusief de overstappers van en naar de treinen van NS.

Dashboards Mobiliteit en Deur-tot-deur

De Vervoerregio gebruikt data over mobiliteit in enkele 'dashboards'. Deze geven reizigers en andere belangstellenden, en ook overheden en vervoerders zelf, overzichtelijke en visueel aantrekkelijke informatie over mobiliteit in de regio. In het Dashboard Mobiliteit (naar verwachting medio 2018 online) laat de Vervoerregio maandelijkse trendinformatie uit de ov-concessies zien, zoals reizigerskilometers, punctualiteit, duurzaamheid en klanttevredenheid. Het Dashboard Deur-tot-deur is een landelijke samenwerking rond informatie waarmee overheden, vervoerders en concessieverleners de kwaliteit van de gehele OV-keten kunnen monitoren (o.a. aansluitingen, gebruiksgemak, 'first and last mile').



Programma Verkeer en Vervoer - Wat gaat het kosten?

Het onderstaande globale overzicht geeft inzicht in de kosten voor de uitvoering van het programma Verkeer en Vervoer, inclusief de Apparaatskosten Programma Verkeer en Vervoer. Waar in de Programmabegroting van 2018-2021 de hoofdprogramma's een afzonderlijk budget hadden voor apparaatskosten is dat in de Programmabegroting 2019-2022 bij elkaar gevoegd.

Overzicht lasten (x € miljoen)

| Programma Verkeer & Vervoer | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------------------|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lasten | | | | | | |
| 01 Investeringsagenda Verkeer & Vervoer | 142,1 | 164,0 | 86,2 | 129,0 | 136,0 | 81,4 |
| 02 Amsteltram | 22,9 | 30,0 | 138,2 | 91,5 | 30,2 | 57,0 |
| 03 Concessies | 139,8 | 136,4 | 114,6 | 104,9 | 101,1 | 94,8 |
| 04 Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur (BORI/ MVP) | 134,9 | 147,6 | 79,9 | 63,5 | 100,7 | 124,4 |
| 05 Investerings activa | 37,3 | 22,0 | 10,0 | 4,5 | 5,9 | 18,4 |
| 06 Duurzaam & Slim | 0,3 | 0,8 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| 07 Onderzoek, Studie en Samenwerking | 3,0 | 5,4 | 7,5 | 7,5 | 7,3 | 7,3 |
| Apparaatskosten | 6,9 | 8,6 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 |
| Totale lasten | 487,3 | 514,8 | 445,2 | 409,7 | 389,9 | 392,0 |

In de begroting van het programma Verkeer en Vervoer zijn, zoals eerder aangegeven, financiële maatregelen verwerkt om de lasten in evenwicht te brengen met de baten. De tabel hierboven laat de effecten vanaf 2019 zien van het temporiseren en het inzetten van een andere vorm van financieren te opzichte van voorgaande jaren.

01 Investeringsagenda Verkeer & Vervoer Door het temporiseren (verschuiven in de tijd van de lasten) van de projecten in de Realisatiefase en de Planuitwerkingsfase is financieel ruimte te creëren in de meerjarenraming. De lasten over de tijdsperiode 2019-2022 nemen nauwelijks af maar worden later geëffectueerd.

04 Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur Binnen dit deelprogramma worden lasten getemporeerd of anders gefinancierd. Dat laatste houdt in dat de lasten voor de Vervoerregio voortaan gelijke tred houden met de kapitaalslasten van de subsidieaanvrager (bekostiging) en niet direct worden (voor)gefinancierd. De (lagere) lasten lopen daarentegen wel veel langer door in de programmabegroting wat beslag legt op toekomstige inkomsten. Het temporiseren is sec een financieel planningsinstrument want er wordt niet minder uitgegeven wel meer verspreid in de tijd.

05 Investerings activa Hiervoor geldt hetzelfde als bij 04, dat de directe financiering is omgezet naar bekostiging.

2.2 Overzicht Overhead

Onder Overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het hoofdprogramma bevat drie onderdelen: Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

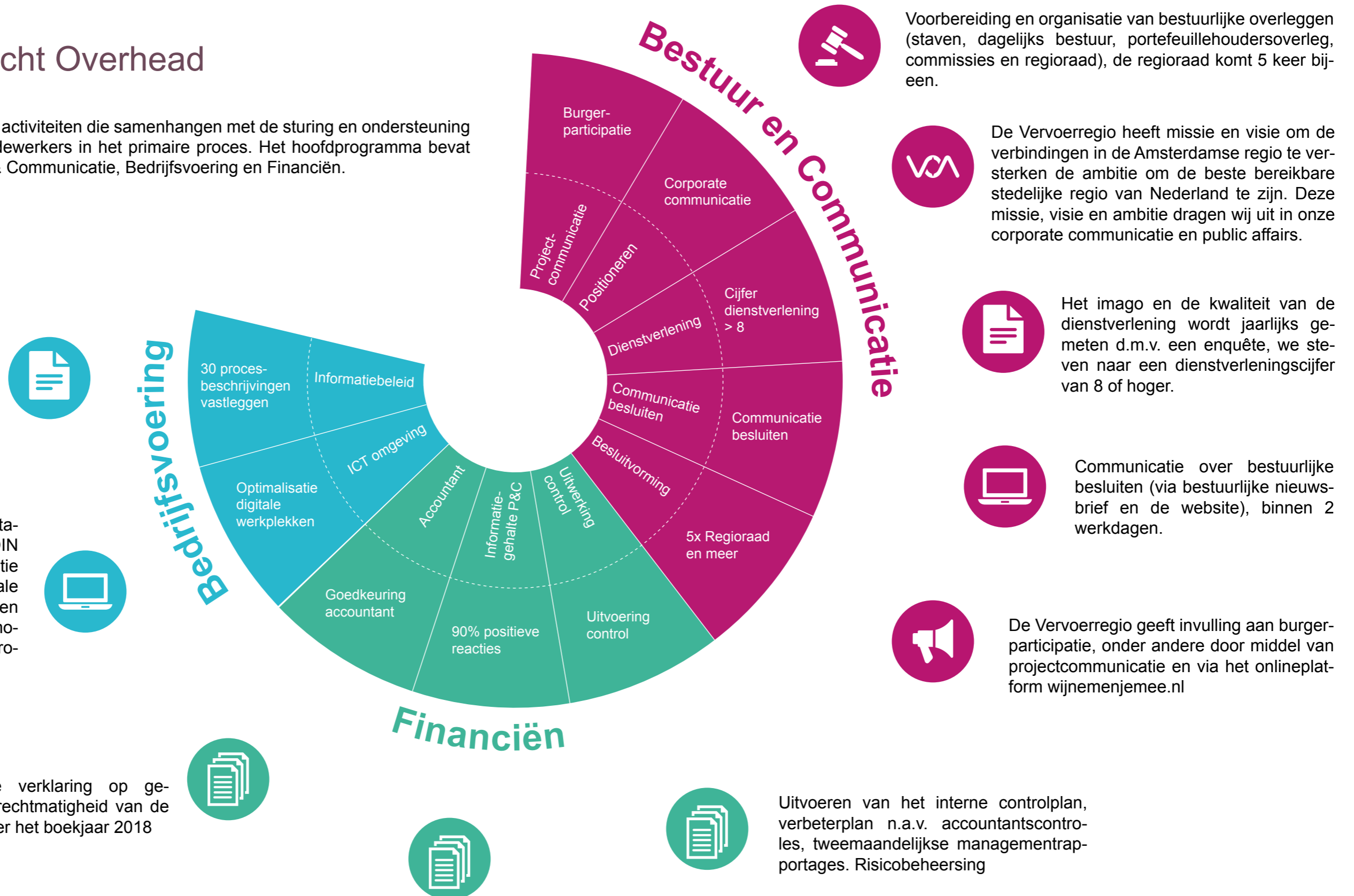
Het actualiseren en uniform vastleggen van proces-beschrijvingen met stroomschema voor 30 Bedrijfsvoering processen ten behoeve van de administratieve organisatie.

Optimalisatie van de digitale werkprocessen in JOIN waaronder de inventarisatie van het gebruik van digitale handreiking, webformulieren en het gebruik van JOIN mobile voor de bestuurlijke processen.

Goedkeurende verklaring op getrouwheid en rechtmatigheid van de accountant over het boekjaar 2018

90% positieve reacties van dagelijks bestuur, regioraad en deelnemende gemeenten over de informatiewaarde van het P&C-instrumentarium

Uitvoeren van het interne controlplan, verbeterplan n.a.v. accountantscontroles, tweemaandelijks managementrapportages. Risicobeheersing



Vorbereiding en organisatie van bestuurlijke overleggen (staven, dagelijks bestuur, portefeuillehoudersoverleg, commissies en regioraad), de regioraad komt 5 keer bijeen.

De Vervoerregio heeft missie en visie om de verbindingen in de Amsterdamse regio te versterken de ambitie om de beste bereikbare stedelijke regio van Nederland te zijn. Deze missie, visie en ambitie dragen wij uit in onze corporate communicatie en public affairs.

Het imago en de kwaliteit van de dienstverlening wordt jaarlijks gemeten d.m.v. een enquête, we streven naar een dienstverleningscijfer van 8 of hoger.

Communicatie over bestuurlijke besluiten (via bestuurlijke nieuwsbrief en de website), binnen 2 werkdagen.

De Vervoerregio geeft invulling aan burgerparticipatie, onder andere door middel van projectcommunicatie en via het onlineplatform wijnemenjemee.nl



Overzicht Overhead - Wat gaat het kosten?

Overzicht lasten (x € miljoen)

| Overhead | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------------------------|------------------|--------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Lasten | | | | | | |
| Bestuur- en bestuursondersteuning | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Communicatie | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Bedrijfsvoering | 2,2 | 2,3 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 |
| Financiën | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Apparaatskosten | 3,5 | 4,3 | 5,8 | 5,8 | 5,8 | 5,8 |
| Totale lasten | 6,6 | 7,2 | 8,4 | 8,3 | 8,3 | 8,4 |



2.3 Algemene dekkingsmiddelen

Met de nieuwe herindeling van de programmabegroting conform BBV is ook het Overzicht Algemene Dekkingsmiddelen ingevoerd. De algemene inkomsten van de Vervoerregio worden als baten hier begroot/ geboekt en dienen ter dekking van de lasten van het Programma Verkeer & Vervoer en de Overhead. Specifieke baten worden niet binnen de Algemene Dekkingsmiddelen opgenomen maar rechtstreeks binnen het programma. Het totaal van baten en lasten over de drie begrotingsonderdelen wordt verrekend met het Spaarsaldo BDU.

Algemene dekkingsmiddelen - Wat is beschikbaar?

Overzicht baten (x € miljoen)

| Algemene Dekkings Middelen | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---------------------------------------|------------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Baten | | | | | | |
| BDU-jaarbijdrage (niet-geormerkt) | 382,8 | 390,5 | 378,6 | 378,6 | 383,7 | 389,6 |
| Rentebaten | - | - | - | - | - | - |
| Overige baten/ baten voorgaande jaren | - | - | - | - | - | - |
| Totale baten | 382,8 | 390,5 | 378,6 | 378,6 | 383,7 | 389,6 |

De Paragrafen

Beheerstaken zoals bedrijfsvoering en financiering horen tot de bevoegdheid van het dagelijks bestuur. Om de raad zeggenschap te geven over het beleid dat het dagelijks bestuur voert bij deze beheertaken heeft het BBV voorgeschreven in de begroting aparte paragrafen op te nemen. Deze paragrafen bevatten de beleidsuitgangspunten die het dagelijks bestuur bij de uitvoering in acht moet nemen.

Het aantal relevante paragrafen voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering. De paragrafen Lokale heffingen en Verbonden partijen zijn niet van toepassing omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt respectievelijk geen verbonden partijen denkt te hebben in 2019. De bedrijfsvoeringparagraaf is vervangen door het Overzicht Overhead. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde doordat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

2.4 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandsvermogen

Het financieel weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

Risicobeheersing

Voor de Vervoerregio staan de risicostrategie en gekozen maatregelen centraal. Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat het de uitdaging is om deze paragraaf ten tijde van het opstellen van de begroting niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). In 2017 is om die reden nog eens kritisch gekeken naar de tekst met betrekking tot de risico's die zich kunnen voordoen voor de Vervoerregio bij de uitvoering van haar taken. Dit krijgt zijn weerklap in de Programmabegroting 2019-2022 in een beschrijving van de risico's die mogelijk gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen daarbij worden toegepast. De risico's zijn:

- a. Financieringswijze Vervoerregio
- b. Waarderingsrisico beleggingsportefeuille
- c. Failliet gaan vervoerder
- d. Bezuinigingen in de BDU - concessies
- e. Onvoldoende prijscompensatie in de BDU - concessies
- f. Bezuinigingen in de BDU - projecten
- g. Overschrijdingen bij een infrastructuurproject

Overzicht van de weerstandscapaciteit in relatie tot de risico's inclusief maatregelen om de risico's te beheersen.

a. Financieringswijze Vervoerregio

Het verkeer en vervoerbeleid wordt gefinancierd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer. Deze regeling stelt dat gelden die via deze weg zijn beschikt daadwerkelijk ook aan de gestelde taken wordt uitgegeven.

b. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

Bij één van de financiële instrumenten waarin de Vervoerregio belegt, het zogeheten Kapitaalmarktselectfonds van ASR, bestaat een koersrisico doordat de marktwaarde, afhankelijk van de renteontwikkeling, fluctueert. Beheersmaatregel(en): De Vervoerregio heeft hiervoor een koersrisicoreserve opgenomen van 4% van de portefeuillewaarde om mogelijk negatieve rendementen ten aanzien van deze renteontwikkelingen op te vangen. Deze is voor het begrotingsjaar 2019 begroot op 0,5 miljoen euro aflopend naar 0 ultimo 2019.

c. Failliet gaan van vervoerder

Er is een kans dat een vervoerbedrijf, dat binnen de regio het openbaar vervoer verzorgt, failliet gaat. De mogelijke gevolgen kunnen zijn dat de bediening op straat in de betreffende concessie stil te vallen. Het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Het risico van failliet gaan van een streekvervoerder blijft nog steeds aanwezig. De kans hierop achten wij echter zeer klein. Beheersmaatregel(en): Om de dienstregeling te garande-

ren is er een calamiteitenplan opgesteld. Het daaruit voortvloeiende financieel risico komt ten laste van de post vooruit ontvangen middelen van de Vervoerregio.

d. Bezuinigingen in de BDU - concessies

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kan het huidige dienstverleningsniveau niet op peil gehouden worden. Overigens wordt, gezien de economische vooruitzichten van dit moment, het risico klein geacht.

Beheersmaatregel(en): In de overeenkomsten met de vervoerders is vastgelegd dat de Vervoerregio 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 de verlaging van frequenties in de dienstregeling.

e. Onvoldoende prijscompensatie in de BDU - concessies

Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders navenant niet volledig compenseren voor loon- en prijsstijgingen zodat het aanbod van vervoer in stand kan blijven.

Beheersmaatregel(en): In overeenstemming met de Vervoerregio zal er binnen de begroting worden gekeken naar mogelijke bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf.

f. Bezuinigingen in de BDU - projecten

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kunnen mogelijk niet alle beschikte projecten binnen de afgesproken termijn(en) uitgekeerd worden. Beheersmaatregel(en): In de subsidieverordening is een begrotingsvoorbehoud gemaakt. De subsidie wordt toegekend onder de voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies later uit te keren.

g. Overschrijdingen bij een infrastructuurproject

De Vervoerregio subsidieert infrastructuurprojecten die door wegbeheerders worden uitgevoerd. Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. Wanneer de subsidieaanvrager echter geconfronteerd wordt met niet verwijtbare

overschrijdingen dan is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio vraagt. Voor de in eigen beheer uit te voeren projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn draagt de Vervoerregio zelf het risico ten aanzien van de overschrijdingen.

Beheersmaatregel(en):

- 1) De Vervoerregio zal de aanvullende aanvraag opnieuw beoordelen. De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag ter dekking van de overschrijdingen niet toe te kennen.
- 2) Beheersmaatregel(en): In het project Amstelveenlijn is een risicoservering opgenomen.

Financiële kengetallen

| | 2017 Rekening | 2019 Begroting |
|--|---------------|----------------|
| netto schuldquote | 4,9% | 0,2% |
| netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen | 10,7% | 5,0% |
| solvabiliteitsratio | 1,0% | 1,5% |
| structurele exploitatieruimte | 0,0% | 0,0% |

De netto schuldquote geeft inzicht in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie in welke mate rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt er ook een onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid te maken laten we zien wat het aandeel van verstrekte leningen is in de exploitatie.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in percentage aan ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. Doordat de Vervoerregio vooral wordt gefinancierd via de subsidie beschikking BDU (en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mag worden uitgeven), heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen te vormen ten laste van het resultaat. De ontvangen gelden worden als vooruit ontvangen post op de balans opgenomen en is hierdoor gekwalificeerd als vreemd vermogen.

Dit is daardoor ook de verklaring waarom de Vervoerregio een zeer lage solvabiliteitsratio heeft. De vooruit ontvangen post op de balans is voor begin 2019 geprognoseerd op 79,4 miljoen euro en eind 2019 op 61,5 miljoen euro.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken.

2.5 Financiering

Het financieringsvraagstuk

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer als belangrijkste inkomstenbron en keert deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen. De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Deze niet bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk maar worden doorgeschoven naar latere jaren. Bij de jaarafsluiting in de jaarrekening wordt dit zichtbaar op de balans onder het vreemd vermogen als 'vooruitontvangen middelen' (doorgaans uitgedrukt als 'spaarsaldo BDU').

Met de BDU als belangrijkste inkomstenbron worden alle gespaarde BDU-middelen als vooruitontvangen middelen geadmistreerd en heeft de Vervoerregio geen directe eigen middelen tot haar beschikking. De solvabiliteit van de Vervoerregio zal zonder mogelijkheden tot vermogensvorming laag zijn en eventueel naar nul gaan. Hierdoor kan het zijn dat externe financiers de Vervoerregio als een minder goede partner beoordelen om leningen aan te verstrekken. De Meerjarenraming 2019-2022 maakt zichtbaar dat de gespaarde BDU-middelen de komende jaren worden ingezet (lasten zijn hoger dan de baten, behalve in 2020). Uitvoering van deze meerjarenraming betekent dan ook dat het spaarsaldo BDU in 2022 op 78,5 miljoen euro wordt groot.

Uitgangspunten treasurybeleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden van en toezichhouden op de financiële vermogens-

waarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasury-functie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen. Het beleid van de Vervoerregio voor de treasury functie is vastgelegd in het treasurystatuut. Een randvoorwaarde dat uit de wettelijke kaders voortvloeit is het schatkistbankieren. Dit betekent dat lagere overheden hun overtollige liquide middelen verplicht bij het Rijk moeten plaatsen. Daarbij moeten de reeds lopende externe beleggingen vóór 2020 zijn afgewikkeld. De Vervoerregio heeft een aantal externe beleggingen. Met de externe beheerder van deze beleggingen, ASR, zijn afspraken gemaakt deze beleggingen binnen de gestelde termijn af te wikkelen. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Vervoerregio hiervoor heeft gevormd moet in 7 jaar worden afgebouwd. In 2019 wordt hierdoor weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve vrijgegeven.

De beleggingsportefeuille in 2019

De uitzettingen van het Geldmarktselectfonds en de Kapitaalmarktselectfondsen zullen in 2019 weer verder afnemen door de verplichte afbouw in het kader van schatkistbankieren.

Verwachte renteresultaat voor 2019

Door het aflopen van de investeringen in de kapitaalmarktselectfondsen en de huidige rente spreads verwacht de Vervoerregio geen noemenswaardig positief rendement op deze fondsen.

Liquiditeitsprognose

Voor een adequaat beheer van liquiditeiten hebben we een prognose opgesteld, gebaseerd op onze werkelijke liquiditeitspositie op 31 december 2017, de verwachte liquiditeitspositie op 31 december 2018 en de Meerjarenraming 2019-2029 in deze programmabegroting.

Voor de investeringen in de 15G en de M7 is uitgegaan van het bekostigen van de kapitaalslasten van het GVB. Met andere woorden; het GVB zorgt zelf voor de financiering van de investeringen. De mogelijkheid dat de Vervoerregio hiervoor een externe lening aangaat, om door te lenen aan het GVB, is optioneel.

Liquiditeitsprognose 2019-2022 (x € miljoen)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|--------------|---------------|------------|-------------|-------------|------------|
| Kasstroom uit exploitatieactiviteiten | | -183,7 | -17,9 | 30,0 | -7,4 | -5,5 |
| Kasstroom uit financieringsactiviteiten | | 21,2 | 19,7 | -30,1 | 7,3 | 7,3 |
| Totale kasstroom | | -162,5 | 1,8 | -0,1 | -0,1 | 1,8 |
| Saldo Liquide middelen (Ultimo) | 160,8 | -1,7 | 0,1 | 0,0 | -0,2 | 1,6 |



Financiële begroting

3.1 Overzicht baten en lasten 2019

3.2 Ontwikkeling spaarsaldo BDU
2019-2022

3 Financiële begroting

De Vervoerregio werkt aan een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Aan deze complexe opgave geven we invulling door het financieren en bewaken van de exploitatie van het regionaal en stedelijk openbaar vervoer en het realiseren van groot aantal infrastructurele projecten. Een groot aantal projecten wordt onderzocht op haalbaarheid, of uitgewerkt voor realisatie. Tegelijkertijd zien we door de groeiende economie de mobiliteitsbehoefte in de stedelijke regio's in snel tempo toenemen. Zonder extra inspanningen gaat het verkeer- en vervoernetwerk dan ook vastlopen, wat grote gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. In de aanpak van bereikbaarheid hebben we een stevige gezamenlijke opgave om deze problematiek bij het Rijk aan te kaarten om met goede plannen de vereiste middelen beschikbaar te krijgen. Buiten eventuele nieuwe ambities op de lange termijn, kunnen onze ambities niet binnen de beschikbare middelen worden gerealiseerd, tenzij ze worden getemporeerd of doorgeschoven naar latere jaren of anderszins gefinancierd.

Op de korte termijn (2019-2022) geven we uitvoering aan ons takenpakket volgens bestaand beleid en de vastgestelde programabegroting. Hierbij staan we voor een solide financieel beleid met de volgende uitgangspunten:

- De financiële meerjarenraming is sluitend, dus uitgaven worden niet gedaan als de BDU-jaarbijdrage en het BDU-spaarsaldo niet toereikend zijn;
- De Vervoerregio stuurt in beginsel op een structureel positief liquiditeitssaldo;
- Er kunnen omstandigheden voordoen dat de Vervoerregio tijdelijk moet gaan lenen o.a. indien de realisatie van een belangrijk project dreigt te stagneren of andere tegenvallers.

Het financieel perspectief heeft de volgende grondslag:

- De activiteiten van de Vervoerregio worden uitsluitend gefinancierd vanuit de BDU-bijdrage door het Ministerie van Infrastructuur. De Vervoerregio heeft geen eigen inkomsten en er is geen sprake van een (jaarlijkse) bijdrage van de deelnemende gemeenten;
- Het Rijk kan verstrekte BDU-middelen voor toekomstige uitgaven reserveren. Daarnaast is er ook sprake van 'gedwongen sparen' als subsidieaanvragers (gemeenten) niet de geplande voortgang in de infrastructuurprojecten kunnen realiseren;
- Naast de reguliere exploitatie-activiteiten zijn er financieringsactiviteiten: bij (meerjarige) overliquiditeit kunnen gelden uitgezet of ingezet worden voor de voorfinanciering van grote investeringen van derden/concessiehouders;
- Voor infrastructuurprojecten wordt uitgegaan van de projecten in de Realisatiefase en de Planuitwerkingsfase (dus waarvoor een beschikking is afgegeven en de uitvoering aan de orde is of respectievelijk afgegeven gaat worden en de uitvoering gestart kan worden).
- Bij een beschikking zijn in dat geval bestuurlijke afspraken vastgelegd over de te realiseren mijlpalen en financiële bijdragen. Hierbij moet helder zijn dat de Vervoerregio in staat is om, indien volgens afspraak de prestatie wordt geleverd, tot uitbetaling te komen. De begroting toont aan dat dit inderdaad het geval is, de Vervoerregio in control is en hier geen risico loopt.

In de uitwerking betekent dit het volgende:

- De tekorten (als de lasten hoger zijn dan de baten) op de korte termijn (in 2019, 2021 en 2022) worden opgevangen door verrekening met het spaarsaldo BDU;
- Het (integraal) spaarsaldo is blijvend positief begroot om eveneens een positief liquiditeitssaldo te behouden.

3.1 Overzicht baten en lasten 2019

Overzicht baten en lasten (x € miljoen)

| Programma's | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|------------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lasten | | | | | | |
| Verkeer & Vervoer* | 487,3 | 514,8 | 445,2 | 409,7 | 388,9 | 392,0 |
| Overzicht Overhead | 6,6 | 7,2 | 8,4 | 8,3 | 8,3 | 8,4 |
| Algemene Dekkingsmiddelen | - | - | - | - | - | - |
| Totale lasten | 493,8 | 522,0 | 453,6 | 418,0 | 397,2 | 400,4 |
| Baten | | | | | | |
| Verkeer & Vervoer | 74,1 | 22,1 | 57,2 | 69,5 | 6,2 | 5,3 |
| Overzicht Overhead | 1,1 | 0,2 | - | - | - | - |
| Algemene Dekkingsmiddelen | 382,8 | 390,5 | 378,6 | 378,6 | 383,7 | 389,6 |
| Totale baten | 458,1 | 412,8 | 435,8 | 448,1 | 389,9 | 394,9 |
| Verrekening (saldo baten en lasten) | | | | | | |
| Verkeer & Vervoer | -413,2 | -492,7 | -388,0 | -340,2 | -382,7 | -386,7 |
| Overzicht Overhead | -5,4 | -7,0 | -8,4 | -8,3 | -8,3 | -8,4 |
| Algemene Dekkingsmiddelen | 382,8 | 390,5 | 378,6 | 378,6 | 383,7 | 389,6 |
| Verrekening met spaarsaldo BDU ('+'= verhoging, '-'=vermindering) | -35,2 | -109,3 | -17,9 | 30,0 | -7,4 | -5,5 |
| Resultaat (voor resultaatbestemming) | -0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Reservemutaties (saldo) | | | | | | |
| Verkeer & Vervoer | 0,5 | - | - | - | - | - |
| Overzicht Overhead | 0,0 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 |
| Algemene Dekkingsmiddelen | - | - | - | - | - | - |
| Totale mutaties reserves | 0,6 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 |
| Resultaat | | | | | | |
| Verkeer & Vervoer | 0,5 | - | - | - | - | - |
| Overzicht Overhead | 0,0 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | -0,1 |
| Algemene Dekkingsmiddelen | - | - | - | - | - | - |
| Resultaat | -0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

3.2 Ontwikkeling spaarsaldo BDU 2019-2022

Ontwikkeling van het Spaarsaldo (x € miljoen)

| Programma's | Rekening 2017 | Begroting 2018 (Burap-1) | Ultimo 2019 | Ultimo 2020 | Ultimo 2021 | Ultimo 2022 |
|--|------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Beginstand vooruitontvangen BDU | 224,4 | 188,7 | 79,5 | 61,7 | 91,7 | 84,4 |
| Beschikte BDU-jaarbijdrage | 426,3 | 399,0 | 386,6 | 386,7 | 383,7 | 389,6 |
| Totaal beschikbare BDU | 650,7 | 587,7 | 466,0 | 448,1 | 475,1 | 473,6 |
| AF: Inzet BDU | -462,0 | -508,3 | -404,6 | -356,7 | -391,1 | -395,1 |
| Eindstand vooruitontvangen BDU | 188,7 | 79,4 | 61,5 | 91,4 | 84,0 | 78,5 |
| Verrekening met Spaarsaldo BDU (excl. resultaatberekening) | | -109,3 | -17,9 | 30,0 | -7,4 | -5,5 |



Bijlagen

- A. Afkortingenlijst
- B. Overzicht achtergrondinformatie

A. 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 |
| BONRoute | Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad |
| BTW | Belasting over Toegevoegde Waarde |
| C | |
| Cie | Commissie |
| D | |
| DB | Dagelijks Bestuur |
| DRIP | Dynamisch Route Informatie Paneel |
| DVM | Dynamisch verkeersmanagement |
| E | |
| EKC | Eigen Kracht Conferenties |
| EMTA | European Metropolitan Transport Authorities |
| EZ | Economische Zaken |
| G | |
| GGB | Gebiedsgericht Benutten |
| GVB | Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam) |
| GVI | Geo en Vastgoedinformatie |
| H | |
| HOV | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| I | |
| ICT | Informatie- en Communicatietechnologie |
| J | |
| JZ | Juridische Zaken |
| 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 |
| MaaS | Mobility as a Service |
| MOP | Meerjaren Ontwikkelingsplan |
| MT | Managementteam |
| MRA | Metropoolregio Amsterdam |
| O | |
| OV | Openbaar Vervoer |
| OV SAAL | Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad |
| P | |
| pho | Portefeuillehouderoverleg |
| PHS | Programma Hoogfrequent Spoor |
| 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 | Vorbereiding, Administratie en Toezicht |
| VENOM | Regionaal Verkeersprognosemodel voor de Metropoolregio Amsterdam |
| W | |
| Wgr | Wet Gemeenschappelijke Regeling |

B. Overzicht achtergrondinformatie

De begroting is gebaseerd op tal van beleidsdocumenten, waarvan de belangrijkste via de onderstaande hyperlinks online geraadpleegd kunnen worden.

- [Beleidskader Mobiliteit](#)
- [Investeringsagenda Fiets](#)
- [Investeringsagenda Verkeersveiligheid](#)
- [Investeringsagenda OV](#)
- [Investeringsagenda Weg](#)
- [Concessie Amsterdam](#)
- [Concessie Amstelland-Meerlanden](#)
- [Concessie Waterland](#)
- [Concessie Zaanstreek](#)
- [Convenant Beheer en onderhoud railinfrastructuur](#)
- [Convenant MVP-metro \(Meerjarig Vervangingsprogramma\)](#)
- [Amsteltram](#)