

# Ontwerpbegroting 2018-2021

Versie 3.0

## Versiegeschiedenis

		Planning	Datum aanlevering
0.0	1 <sup>e</sup> lezing MT	25 april	21 april
1.0	2 <sup>e</sup> lezing MT	2 mei	28 april
2.0	3 <sup>e</sup> lezing MT	9 mei	
2.0	Staf BFO	10 mei	4 mei
3.0	DB	18 mei	9 mei
	Rekeningcommissie	13 juni	5 juni
	DB (incl. zienswijzen)	6 juli	26 juni
	Regioraad	11 juli	18 juni

# Inhoudsopgave

<b>Deel 1. Algemeen.....</b>	<b>3</b>
1.1 Inleiding .....	3
1.2 Leeswijzer .....	3
1.3 Bestuurlijke perspectief .....	4
1.4 Financieel perspectief .....	5
<b>Deel 2: Beleidsbegroting .....</b>	<b>6</b>
A. Het programmaplan .....	6
2.0 Algemeen .....	6
2.1. Hoofdprogramma Mobiliteit .....	8
2.2 Hoofdprogramma Openbaar Vervoer .....	15
2.3 Hoofdprogramma Infrastructuur .....	22
2.4 Overzicht Overhead .....	28
B. De paragrafen .....	36
Weerstandsvermogen en risicobeheersing .....	36
Financiering .....	39
Personeel .....	41
Verantwoording niet opgenomen 'verplichte' paragrafen.....	41
<b>Deel 3: Financiële begroting.....</b>	<b>42</b>
3.1 Overzicht baten en lasten en de toelichting .....	42
3.2 Meerjarenraming 2018-2021 .....	44
3.3 Uiteenzetting van de financiële positie .....	45
<b>Bijlage .....</b>	<b>47</b>
Afkortingenlijst .....	47

# Deel 1. Algemeen

## 1.1 Inleiding

Voor u ligt het tweede P&C-product in de P&C-cyclus 2018 van de Vervoerregio, de Ontwerpbegroting 2018-2021. Waar het eerste P&C-product, de kadernota, de beleidsinhoudelijke en financiële kaders aangeeft, geeft de ontwerpbegroting de eerste inhoudelijke invulling van onze activiteiten en programmering voor de komende jaren. Deze ontwerpbegroting wordt ter consultatie ingestuurd naar de deelnemende gemeenten. Tegelijkertijd wordt deze begroting gebruikt om te voldoen aan de inzendplicht aan de toezichthouder, de provincie Noord-Holland.

Een volledige uitwerking van onze toekomstige activiteiten en programmering is bij het opstellen van de ontwerpbegroting, als gevolg van de afhankelijkheid van de voortgang in 2017, nog niet te geven. Deze volledige uitwerking volgt in het derde P&C-product van de cyclus, de Programmabegroting 2018-2021.

## 1.2 Leeswijzer

Met de begroting legt het Dagelijks Bestuur aan de Regioraad de ambities, doelstellingen en activiteiten voor. Tevens wordt een beeld geschetst van de financiële middelen die ter beschikking staan en de meerjarige ontwikkeling hiervan.

### Opbouw ontwerpbegroting

De opbouw van deze ontwerpbegroting is gewijzigd en een afgeleide van het BBV. Hiermee sluiten we aan bij opbouw en terminologie die gangbaar is bij andere lagere overheden.

De begroting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Algemeen
2. Beleidsbegroting
3. Financiële begroting
4. Bijlagen

### Algemeen

Het onderdeel 'Algemeen' bestaat uit het bestuurlijke perspectief en het financieel perspectief. In het bestuurlijk perspectief gaan we in op de kernthema's van 2018. Het financieel perspectief schetst de financiële omgeving en geeft de meerjarenontwikkeling van onze financiële situatie weer.

### Beleidsbegroting

Het onderdeel 'Beleidsbegroting' vormt het beleidsmatige gedeelte en bestaat uit twee hoofdstukken: het programmaplan en de paragrafen.

Het hoofdstuk programmaplan beschrijft onze programma's en geeft per programma antwoord op de 3 W-vragen:

1. wat willen we bereiken?
2. wat gaan we doen?
3. wat mag het kosten?

De paragrafen gaan in op ons weerstandsvermogen en risicobeheersing, personeel en financiering. We lichten toe waarom de overige (verplichte) paragrafen, lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen en grondbeleid voor de Vervoerregio niet van toepassing zijn. De informatie over het onderwerp Bedrijfsvoering is opgenomen in het overzicht Overhead.

### Financiële begroting

In dit deel treft u het overzicht van baten en lasten 2018, een toelichting op de financiële positie van de gemeente en een meerjarenoverzicht van de baten en lasten. Ook de ontwikkeling van de spaarsaldo BDU en een overzicht van de reserves en voorzieningen hebben hier een plek.

## 1.3 Bestuurlijke perspectief

2018 wordt een belangrijk jaar voor de regionale mobiliteit. Om ervoor te zorgen dat de Amsterdamse regio optimaal kan functioneren op het gebied van verkeer en vervoer, zorgt de Vervoerregio Amsterdam voor goede verbindingen tussen de verschillende gemeenten. In 2018 staat er een aantal belangrijke mijlpalen gepland die de bereikbaarheid en mobiliteit van de regio nog meer zullen versterken en verbeteren.

Eén van deze hoogtepunten is de Noord-Zuidlijn die in juli 2018 gaat rijden. Dit betekent ook dat alle vervoerders hun lijnvoering hierop gaan aanpassen, waarmee een samenhangend lijnennet ontstaat voor de hele regio. Ook gaat in 2018 het project Zuidasdok de volgende fase in: het voorontwerp wordt verder uitgewerkt, er vinden voorbereidende werkzaamheden plaats en de fietsparkeergarage De Vijfhoek wordt opgeleverd. Verder starten de werkzaamheden voor de vernieuwing en ombouw van de Amstelveenlijn en start de aanbestedingsprocedure voor de Uithoornlijn.

Om in te spelen op innovatieve ontwikkelingen en slimme oplossingen te bieden op het gebied van mobiliteit, ontwikkelt de Vervoerregio in MRA-verband het programma Smart Mobility 2018 – 2021. Vanaf 2018 worden er verschillende acties uit dit programma uitgevoerd. Ook zet de Vervoerregio nog meer in op duurzame mobiliteit door efficiënter gebruik te maken van energie en grondstoffen en vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit wordt onder andere bereikt door het verduurzamen van het openbaar vervoer in de vier OV-concessies. Vanaf 2018 gaat de concessie Amstelland-Meerlanden in, wat niet alleen duurzamer en veiliger OV betekent, maar ook een verbeterde bereikbaarheid van de regio in het algemeen en Schiphol in het bijzonder.

De Vervoerregio schenkt in 2018 veel aandacht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door meerdere succesvolle verkeersveiligheidscampagnes uit te voeren en effectief verkeerseducatie aan te bieden gericht op beginnende bestuurders, ouderen en schoolkinderen. Daarnaast investeert de Vervoerregio in onderzoek en samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid.

In 2018 vinden er gemeenteraadsverkiezingen plaats en gaat er een nieuwe bestuursperiode in met een andere omvang en samenstelling van de regiораad en het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Omdat de Vervoerregio zich sinds 1 januari 2017 uitsluitend richt op regionale verkeer- en vervoertaken (en niet meer op taken op het gebied van Wonen, Economie en de Jeugdzorg), wordt de omvang van de regiораad en dagelijks bestuur verkleind.

Wat de Vervoerregio Amsterdam in 2018 nog meer wil bereiken, concreet gaat doen en wat dit mag kosten, is te lezen in deze begroting.

### Effecten van vernieuwingen in de P&C-cyclus

In 2017 is begonnen met het doorvoeren van een aantal vernieuwingen in de P&C-cyclus (introduktie kadernota, twee bestuursrapportages in plaats van een halfjaarrapportage, Een volledige programmabegroting waarin de gangbare informatie uit het UVP is opgenomen, afzonderlijke begrotingswijzigingen). Het jaar 2017 is daarvoor als proefjaar genomen en in 2018 moeten de vernieuwingen in de volle omvang zichtbaar worden en zijn toegevoegde waarde bewijzen. Met name wijzigingen met een meer strategische reikwijdte zijn in 2018 aan de orde. Het nieuwe strategisch beleidskader Mobiliteit is vermoedelijk dan vastgesteld en kan worden verwerkt in de P&C-producten. De beleids- en P&C-cyclus worden hiermee aan elkaar verbonden waarmee de relatie tussen doelen, activiteiten en middelen meer zichtbaar wordt.

Daarnaast zal de kadernota eerder in het jaar worden vastgesteld. Dit geeft eerder zicht op het financieel kader en zorgt in operationele zin voor minder overlappende werkzaamheden.

## 1.4 Financieel perspectief

In de Kadernota 2018 hebben we het financieel perspectief voor de meerjarenraming 2018-2021 gegeven.

### Saldo van baten en lasten

Hoofdprogramma's	2017	(bedragen x € 1 mln)			
		2018	2019	2020	2021
1 Mobiliteit	-2,6	-1,3	-1,3	-1,3	-1,1
2 Openbaar Vervoer	-17,3	15,5	42,1	25,9	-7,1
3 Infrastructuur	-4,1	-108,8	-82,7	-35,2	-22,9
4 Overhead	0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
<b>Saldo van baten en lasten</b> (= te verrekenen met de 'spaarsaldo' BDU)	<b>-23,8</b>	<b>-94,7</b>	<b>-42,0</b>	<b>-10,6</b>	<b>-31,1</b>

### Ontwikkeling 'spaarsaldo BDU'

Hoofdprogramma's	2016 (JR 2016)	2017	(bedragen x € 1 mln)			
			ultimo 2018	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021
Omvang Mobiliteit	11,1	8,5	7,2	5,9	4,6	3,5
Omvang Openbaar Vervoer	-121,1	-138,5	-122,9	-80,8	-54,9	-61,9
Omvang Infrastructuur	334,0	329,9	221,1	138,4	103,2	80,3
<b>Omvang 'spaarsaldo' BDU</b>	<b>224,0</b>	<b>200,0</b>	<b>105,4</b>	<b>63,5</b>	<b>53,0</b>	<b>21,9</b>

Dit perspectief is in de ontwerpbegroting ongewijzigd gebleven, behoudens een aantal kleine bijstellingen voor loonindexatie en overheadkosten.

De meerjarenramingen van de 3 hoofdprogramma's (Mobiliteit, Openbaar Vervoer, Infrastructuur) en het Overzicht Overhead uit de Kadernota 2018 zijn in de verschillende hoofdprogrammabladen in het onderdeel 'wat mag het kosten?' verbijzonderd naar programma's. Waar relevant is een aantal programma's toegelicht.

# Deel 2: Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit het programmaplan en de paragrafen.

## A. Het programmaplan

Het programmaplan bestaat uit de te realiseren hoofdprogramma's Mobiliteit, Openbaar Vervoer, Infrastructuur en het Overzicht Overhead. Van de te realiseren programma's schetsen we onze beleidsvoornemens, te verrichten activiteiten/programmering en de in te zetten financiële middelen. De opbouw van ieder hoofdprogramma is gelijk aan vorige jaren. Het is gebaseerd op beantwoording van de drie W-vragen:

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

## 2.0 Algemeen

Het huidige beleidskader bestaat uit het Regionaal Verkeer- en VervoerPlan 2004 en Regionale agenda 2014-2018. De centrale doelstellingen hierin zijn:

1. Betrouwbare en acceptabele reistijden op het regionale wegennet, door investeringen, gedragsbeïnvloeding en het beter benutten van infrastructuur.
2. Verbinden van economische bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio, extra aandacht voor toerisme, winkelgebieden en evenementen.
3. Een kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden.
4. Reizigersgroei en stijgende klantwaardering van het Openbaar Vervoer, onder andere door investeringen in de OV-infrastructuur en verdere uitrol van R-net.
5. Verhogen van het fietsgebruik -al dan niet in combinatie met het OV- door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen.
6. Een vlotte doorstroming van het goederenvervoer over de weg, het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor, ruimte voor bevoorradersverkeer.
7. Samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie), onder andere door verbetering en uitbreiding van OV-knopen.
8. Minder verkeersslachtoffers, onder meer door gedragscampagnes en het aanbieden van verkeersveilige infrastructuur.
9. Samenwerking met andere overheden voor een optimale samenhang in het beleid.
10. Mobiliteitsonderzoek ter onderbouwing van beleid en investeringen.
11. Werken aan duurzame mobiliteit, door efficiënter gebruik van energie en grondstoffen en vermindering van de CO<sub>2</sub> -uitstoot.

Momenteel werken we aan actualisatie en aanscherping van het Beleidskader. In voorbereiding daarop heeft de Vervoerregio samen met de andere partijen uit het convenant Versterking Samenwerking Verkeer en Vervoer de Strategische Visie Mobiliteit opgesteld. De Regioraad heeft dit in december 2016 vastgesteld.

De Strategische Visie heeft als uitgangspunt de ambities:

- economische en sociale ontwikkeling
- leefkwaliteit
- duurzaamheid.

Deze ambities worden gerealiseerd via 5 strategieën:

- Vergemakkelijken en uitbreiden connectiviteit
- Zuiniger, schoner en stiller
- Veilig, betrouwbaar, toegankelijk
- Veraangename van verblijfsgebieden
- Nabijheid van activiteiten versterken

Afhankelijk van het gebiedstype kunnen binnen een strategie verschillende typen maatregelen wenselijk zijn. De Strategische Visie werkt met de volgende gebiedstypologieën:

- Metropolitaan centrumstedelijk gebied
- Centrumstedelijk gebied
- Stedelijk woon-en werkgebied
- Landelijk wonen en recreëren
- Mainports en greenport

In het nieuwe Beleidskader kijken we naar de mobiliteit als geheel in plaats van afzonderlijke modaliteiten, om te voorzien in verplaatsingsbehoeften van inwoners en bezoekers. Het Beleidskader zal voorzien in doelstellingen en kwaliteitswensen voor een integraal en optimaal samenhangend netwerk. Naast snelheid en betrouwbaarheid krijgen (verkeer)veiligheid, duurzaamheid en belevingswaarde meer aandacht. Het Beleidskader voorziet in een afwegingskader op hoofdlijnen. Naar verwachting zal de Regioraad het nieuwe beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio Amsterdam in december 2017 vaststellen.

## 2.1. Hoofdprogramma Mobiliteit

Portefeuillehouder: Verkeer  
Budgethouder: J.C. de Neef

---

### Omschrijving van het programma

In het programma Mobiliteit werkt de Vervoerregio aan het mobiliteitsbeleid in brede zin. In dit programma wordt de integraliteit verzorgd en zetten we de grote lijn uit voor de langere termijn. Ook werkt de Vervoerregio Amsterdam nauw samen met lokale en regionale partners en met het Rijk om een zo groot mogelijke samenhang in het beleid te bewerkstelligen

### Wat willen we bereiken?

Met het programma Mobiliteit werken we aan de volgende doelstellingen:

1. Betrouwbare en acceptabele reistijden op het regionale wegennet, door investeringen, gedragsbeïnvloeding en het beter benutten van infrastructuur.
5. Verhogen van het fietsgebruik (al dan niet in combinatie met het OV) door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen.
6. Vlotte doorstroming van het goederenvervoer over de weg, het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor en ruimte voor bevoorradingsverkeer.
8. Minder verkeersslachtoffers, onder andere door gedragscampagnes en door het realiseren van verkeersveilige infrastructuur.
9. Samenwerking met andere overheden voor een optimale samenhang in het beleid.
10. Mobiliteitsonderzoek ter onderbouwing van het beleid en de investeringen.
11. Werken aan duurzame mobiliteit, door efficiënter gebruik van energie en grondstoffen en vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

### Wat gaan we doen in 2018?

#### Betrouwbare reistijden en beter benutten van de infrastructuurnetwerken (doelstelling 1)

- **Programma 'Beter Benutten Vervolg'**

Doel is het zo efficiënt mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur op het totale verkeersnetwerk. Daarvoor hebben Rijk, regio en bedrijfsleven gezamenlijk op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het programma Beter Benutten Vervolg (2015-2017) ontwikkeld. Dit programma wil automobilisten stimuleren om tijdens de spits een ander vervoermiddel te kiezen of om eerder of later te vertrekken. De uitvoering van het programma is in volle gang en zal in 2017 resultaat opleveren. De ambitie is om de reistijd op de grootste knelpunten en bij zwaarst vertraagde autoritten in onze regio met 10% te verminderen. In 2018 zal er nog sprake zijn van een doorloop in de uitvoering van de Beter Benutten Vervolg activiteiten. De borging van de Beter Benutten-aanpak zal onderdeel worden van een op te stellen Korte Termijn aanpak van het nieuwe Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA. Gedragsbeïnvloeding, werkgeversaanpak, ITS/smart mobility en (bouw)logistiek zijn de voorgestelde prioritaire thema's binnen die Korte Termijn aanpak.

- **Smart Mobility**

De technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit gaan snel. Dit heeft invloed op het reisgedrag van mensen en de verplaatsing van goederen. Wat deze invloed is, weten we echter nog niet. We zien wel belangrijke kansen met Smart Mobility om de opgaven in de MRA aan te pakken. Daarom onderneemt de Vervoerregio de volgende activiteiten op dit onderwerp:

- Het ontwikkelen van het MRA programma Smart Mobility 2018-2021 samen met de partners uit de MRA
- Het verkennen van de rol van de Vervoerregio ten aanzien van Smart Mobility
- Aanhaking van de Vervoerregio op regionale en landelijke Smart Mobility overleggen en bijeenkomsten zoals het brede Mobility as a Service overleg (MaaS), bijeenkomsten van Connecting Mobility en de Innovatie Centrale



- Mede ontwikkelen van het simulatiemodel SimSmartMobility op basis waarvan een inschatting gemaakt kan worden van de effecten van Smart Mobility maatregelen. In 2018 worden acties, maatregelen uit het MRA-programma Smart Mobility uitgevoerd.

#### **Stimuleren fietsgebruik, investeringsagenda Fiets (doelstelling 5).**

De Investeringsagenda Fiets (vastgesteld in de Regioraad van december 2015) kiest voor extra inzet op het fietsbeleid in de vorm van meer aandacht, projecten, activiteiten en meer monitoring en rapportage. Fietsinfrastructuur en stallingen verbeteren we via het Programma Infrastructuur. Daarnaast onderneemt de Vervoerregio in 2018 de volgende activiteiten:

- Samen met MRA-partijen voeren we vanaf 2018 het programma voor hoogwaardige metropolitane fietsroutes uit. Deze routes krijgen behalve een uitstekende fietsinfrastructuur ook uniformiteit in bewegwijzering en herkenbaarheid voor de (internationale) gebruikers. De Vervoerregio coördineert het programma en draagt financieel bij.
- Beter benutten van bestaande en nieuwe fietsenstallingen bij de grootste stations door een slimme mix van exploitatie en handhaving. De Vervoerregio werkt samen met NS, Prorail en gemeente Amsterdam in 2018 aan samenwerkings- en financieringsafspraken voor alle treinstations in Amsterdam en met andere gemeenten aan afspraken in de regio.
- De Vervoerregio werkt mee aan wetenschappelijk onderzoek op het gebied van fietsthema's en verbetert de mogelijkheden voor monitoring (bijvoorbeeld van aandelen, aantallen en snelheden van fietsers). We werken mee aan innovatieve pilots zoals verkeersmanagement voor fietsers, data inwinning (onder meer met verwijssystemen in stallingen, traditionele telslangen, de Fiets-tel-Week om data te genereren over de belangrijkste fietscorridors en het monitoringssysteem Bikeprint) en nieuwe wegontwerpen en -inrichting.
- Communicatie over en promotie van het fietsen doen we met en via gemeenten en andere partijen, maar ook via eigen publicaties en congressen. Samen met de gemeente Amsterdam zetten we het in 2016 gestarte fietslab 'CycleSpace' door, een centrum voor fietspromotie, innovatie en de ontvangst van internationale delegaties.

#### **Vlotte doorstroming goederenvervoer en vrachtverkeer, vervoer per rail en over het water, bevoorradingsverkeer (doelstelling 6)**

Samen met de gemeenten, het regionale bedrijfsleven en andere partners werken we aan een betere bereikbaarheid, leefomgeving en verkeersveiligheid rond het vrachtverkeer in de regio. Zo worden doorlopend infrastructurele knelpunten in het vrachtverkeernetwerk aangepakt, waaronder de realisatie van een extra verbinding tussen de Greenport Aalsmeer en de N201. Ook zet de Vervoerregio in op het beter benutten van het vrachtverkeernetwerk door lokaal beleid af te stemmen, efficiëntie in het goederenvervoer te bevorderen (minder vrachtritten en voertuigkilometers), het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren en kennis over innovaties te delen. In 2017 verkent de Vervoerregio met gemeenten, provincies, het bedrijfsleven en kennisinstellingen de mogelijkheden om tot een samenhangend programma goederenvervoer voor de Metropoolregio Amsterdam te komen. Afhankelijk van de resultaten hiervan, kunnen acties hieruit vanaf 2018 worden uitgevoerd.

#### **Verkeersveiligheid (doelstelling 8)**

In de Investeringsagenda Verkeersveiligheid (vastgesteld door de Regioraad op 15 maart 2016) is vastgelegd hoe we de doelstelling 8: 'minder verkeersslachtoffers' willen bereiken. Dit is door:

- verkeersveilig inrichten van de infrastructuur (zie programma Infrastructuur),
- het stimuleren van verkeersveilig gedrag,
- onderzoek en samenwerking.

In 2018 gaat het om de volgende activiteiten, uit te voeren samen met de gemeenten:

- Verkeersveilig gedrag: verkeerseducatie op voorscholen en kinderdagverblijven (0-4 jaar), op basisscholen (4-12 jaar) en in het voortgezet onderwijs (12-18 jaar) en verkeerseducatie gericht op beginnende bestuurders (18-24 jaar) en ouderen (65+). Daarnaast voeren we met gemeenten en andere partners verkeersveiligheids campagnes uit. We sluiten daarbij aan op de landelijke campagnethema's: alcohol in het verkeer (BOB), snelheid binnen de bebouwde kom, het gebruik van smartphones (aandacht op de weg) en zichtbaarheid op de fiets. De campagnes gaan waar

nodig gepaard met handhaving door de politie. Doel in 2018: elke gemeente doet actief mee aan minimaal drie campagnes.

- Onderzoek en samenwerking: o.a. onderzoek naar de verkeersveiligheidssituatie rondom een aantal scholen (door een schouw en enquête), het verbeteren van inzicht in ongevalgegevens en het verbeteren van inzicht in weg- en gedragskenmerken.

### **Samenwerken voor optimale samenhang in het beleid (doelstelling 9)**

- **Convenantsamenwerking Verkeer en Vervoer**

De samenwerking van de Vervoerregio met de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad is vastgelegd in een convenant. In 2016 is het convenant verlengd en in 2018 voeren we het werkprogramma 2018/2019 uit. Om dat werkprogramma uit te voeren is in 2018 een werkbudget nodig voor onderzoek, studie en advisering. In 2018 zal de convenantsamenwerking worden geëvalueerd. In het convenant is afgesproken dit elke twee jaar te doen.

- **Programma Bereikbaarheid van, naar en in MRA**

In 2017 wordt de kwartiermakersfase van dit gezamenlijke rijks-regio programma afgerond door vaststelling van een Programmaplan tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT (november 2017). In 2018 zal vervolgens het Programma van start gaan, afhankelijk van die besluitvorming.

Met het programma wordt Invulling gegeven aan een breed gebiedsgericht programma in de Metropoolregio Amsterdam om de bereikbaarheidsopgaven in onderlinge samenhang en in samenhang met de andere beleidsterreinen (o.m. verstedelijkingsopgave) aan te pakken. Dit doen we op basis van gelijkwaardigheid samen met de andere MRA-partners én het Rijk.

Centraal doel van het programma is het versterken van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen door een betere deur-tot-deur bereikbaarheid, die bijdraagt aan de (inter)nationale concurrentiepositie van de MRA als economische topregio .

Het programma kijkt naar alle modaliteiten en combinaties daarvan en alle niveaus van infrastructuurnetten (rijk, regio, lokaal), onderlinge aansluitingen/afstemming, bijhorende voorzieningen en smart oplossingen.

Het programma wordt momenteel gevuld met lopende MIRT-trajecten, maar moet uiteindelijk zo gaan werken dat (toekomstige) investeringen, MIRT-projecten en/of regionale bereikbaarheidsprojecten voortkomen uit het programma. Het programma zal een korte termijn aanpak (0-4 jaar) kennen, met concrete maatregelen. Een actieprogramma voor de middellange termijn, denk aan MIRT-onderzoeken en – verkenningen en regionale projecten en een ontwikkelagenda voor de langere termijn.

- **Betrokkenheid bij rijksprojecten**

De Vervoerregio wil het rijksbeleid beïnvloeden waar dat in het belang is van onze regio of onze gemeenten. We zijn betrokken bij de volgende rijksprojecten: de Nationale Omgevingsvisie, de uitwerking van het Openbaar Vervoer Toekomstbeeld 2040, en algemeen rijksbeleid t.a.v. mobiliteit. Ook zijn we betrokken bij de 'Meer Bereiken'-studies in ons gebied: de MIRT-onderzoeken Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH), Noordwestkant Amsterdam (NoWA), Oostkant Amsterdam en de MIRT-verkenning Stedelijke Bereikbaarheid. Deze 'Meer Bereiken'- studies in ons gebied zullen in 2018 in hun onderlinge samenhang worden gezien, als deel van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA.

- **Samenwerking Metropoolregio Amsterdam (MRA)**

De Vervoerregio werkt met andere overheden in MRA-verband samen aan duurzame mobiliteit, betere benutting van de infrastructuur en samenhangende netwerken voor voetganger, fiets, auto en OV. Ook in 2018 zijn we een actieve partner van de versterkte MRA samenwerking: de Vervoerregio coördineert namens alle Metropoolregio-partijen de regionale inzet, uitvraag en lobby richting het rijk over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en bijbehorend Infrastructuurfonds. De Vervoerregio verzorgt het secretariaat van het Platform Bereikbaarheid van de MRA (PBMA).

- **Advisering en belangenbehartiging landelijk spoorstelsel**

Onverminderde aandacht heeft de koppeling van het stads- en streekvervoer met het landelijke spoor. De Vervoerregio behartigt de regionale belangen bij de spoorsector en Rijk (opdrachtgever

van ProRail en concessieverlener van NS) via de MRA-spoorgroep. We proberen daarbij op basis van betere monitoring, het borgen van voldoende expertise, een intensievere dialoog en een meer pro-actieve en agenderende rol te verwerven. We adviseren o.a. over dienstregelingszaken spoor, spoorstudies en -verkenningen, en de voorbereiding van de Noordvleugel OV- en Spoorafel (dat laatste in afstemming met de Regio Utrecht). Binnen het landelijke traject 'OV toekomstbeeld 2040' is voor het grondgebied van Noord-Holland en Flevoland een regionaal OV Ambitiebeeld 2040 opgesteld. Doel daarvan is een metropolitane doorontwikkeling van het openbaar vervoer met betere afstemming tussen trein, metro, tram en bus, en meer integratie van trein en metro om uiteindelijk een schaa sprong in het regionale OV te bereiken die past bij de karakteristieken van onze grootstedelijke regio. In 2017 en 2018 werken we in samenhang met het nieuwe Beleidskader Mobiliteit aan een concretisering (uitwerking regionaal Toekomstbeeld OV 2040) van de ambities tot een adaptief onderzoeks- en uitvoeringsprogramma.

- **Meedenken bij ruimtelijke plannen van andere overheden**

We adviseren de gemeenten en provincies over beleidsformuleringen in ruimtelijke plannen, zoals gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplannen (GVVP's) en bestemmingsplannen. Met de Omgevingswet moeten gemeenten en provincies hun ruimtelijke plannen vanaf 2019 vervangen door Omgevingsvisies. De Vervoerregio werkt mee aan de voorbereiding daarvan.

- **Overige lokale, regionale gebiedsgerichte samenwerking**

We adviseren bij het programma 'Maak Plaats in de Zaancorridor' van de Provincie Noord-Holland. Doel is om ruimtelijke functies te concentreren bij en rondom de NS-stations langs de lijn Amsterdam-Heerhugowaard, zodat deze treinverbinding optimaal wordt benut.

## **Beleidsontwikkeling en Mobiliteitsonderzoek ter onderbouwing van beleid en investeringen (doelstelling 10)**

- **Uitwerking Strategische Visie Mobiliteit naar een nieuw Beleidskader Mobiliteit**

De Vervoerregio actualiseert het mobiliteitsbeleid. Dit gebeurt in drie stappen: 1. Samen met de convenantpartners is in 2016 een vernieuwend, breed en toekomstvast beleidskader opgesteld: de Strategische Visie Mobiliteit (deze is vastgesteld in de Regioraad van 13 december 2016). 2. De Strategische Visie concretiseren we tot een beleidskader Mobiliteit specifiek voor de Vervoerregio. Deze zal eind december 2017 ter voorlopige vaststelling aan de huidige Regioraad aangeboden worden en in 2018 ter definitieve vaststelling aan de nieuwe Regioraad. Ondertussen bekijken we ook welke onderdelen we met welke partners gezamenlijk oppakken. 3. Daaruit volgen de activiteiten van de Vervoerregio vanaf 2018. Deze treft u aan in de toekomstige producten van de Planning & Controlcyclus, te beginnen met de Programmabegroting 2018-2021 (ter vaststelling in de Regioraad van december 2017).

- **Mobiliteitsonderzoek**

Mobiliteitsonderzoek helpt ons om beleid en projecten te ontwikkelen, onderbouwen, uit te voeren en bij te stellen. De wens om meer adaptief te programmeren (meebewegen met ontwikkelingen) vergroot de noodzaak om voldoende data en informatie beschikbaar te hebben. Vooral over fietsverkeer en goederenvervoer hebben we nog relatief weinig informatie. Bij het regionaal verkeersonderzoek werken we nauw samen met partners binnen en buiten de regio in het verzamelen, uitwisselen en zo goed mogelijk gebruiken van informatie.

Activiteiten in 2018:

- Voortzetten van lopend onderzoek naar Mobiliteit, Weg, Fiets en OV.
- Nadere afspraken maken voor onderzoek naar goederenvervoer.
- MRA-verkeersmodel VENOM (VERkeerskundig NOordvleugel Model): een regionaal verkeersprognosemodel voor strategische weg- en openbaar vervoerstudies, projecten en vraagstukken in de Metropoolregio Amsterdam. In 2018 werken we verder aan de actualisatie en ontwikkelkoers van VENOM, waaronder de implementatie van het nieuwe basisjaar, de modellering van kruispuntweerstand en de modellering van het fietsverkeer.
- De Vervoerregio neemt deel aan landelijke database-organisatie NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). We dragen financieel bij aan organisatie en inwin-kosten.

### **Duurzame mobiliteit (doelstelling 11)**

De inspanning voor duurzame mobiliteit krijgt een nieuwe impuls in het nieuwe beleid van de Vervoerregio. Uitgangspunt is de 'Trias Mobilica,' een variatie op de Trias Energetica uit het energiebeleid. De kern ervan is: 1. besparen van reiskilometers via slim ruimtegebruik (bijvoorbeeld het mengen van wonen en werken, knooppuntontwikkeling en verdichting), 2. vergroten van het aandeel duurzame vervoersmodaliteiten door aanbieden van uitstekende infrastructuur voor voetganger, fietser en openbaar vervoer, en 3. stimuleren van schone en zuinige gemotoriseerde mobiliteit (auto en OV). Duurzame mobiliteit bereiken we in belangrijke mate via de programma's Infrastructuur en Openbaar Vervoer. Projecten in 2018:

- Voortzetting financiële bijdrage aan MRA-elektrisch. Hiermee steunen we het elektrisch rijden in de regio samen met de MRA-partijen. De inzet, vanuit het Projectbureau MRA-Elektrisch, in 2018 is onder andere praktische ondersteuning van gemeenten bij het plaatsen en beheren van laadinfrastructuur.
- Verduurzaming van het OV in de vier OV-concessies. In het bestuursakkoord 'Zero emissie regionaal busvervoer' (vastgesteld op 15 april 2016) hebben het Rijk en de decentrale overheden de ambitie uitgesproken om het regionaal busvervoer in 2030, of zoveel eerder als mogelijk, volledig emissievrij te maken en nieuwe bussen vanaf 2025 uitsluitend nog te laten rijden op hernieuwbare energie of brandstof. Vanaf de start van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden rijden 100 elektrische bussen (zero emissie), aangedreven door groene stroom. Deze gaan onder andere rondom Schiphol rijden. In 2021 vervangt Connexxion nog veel meer dieselbussen door elektrische. Ook voor de andere concessies zoeken we steeds naar vermindering van de emissies. Nieuwe maatregelen toetsen we op technische en financiële haalbaarheid en op rendement.
- Aanvullende maatregelen bij infrastructuurprojecten. Voorbeelden in 2018:  
Een financiële bijdrage aan een groen dak op het nieuwe busstation Noord, dat zorgt voor betere luchtkwaliteit en waterafvoer en meer comfort voor de reizigers

## Wat mag het kosten?

### Meerjarenraming hoofdprogramma Mobiliteit

	Programma's	Rekening 2016	1. MJR Kadernota 2018				
			2017	2018	2019	2020	2021
<b>Lasten</b>	Beter Benutten Infrastructuur		620	620	620	620	620
	Stimulering Fiets/Investeringsagenda Fiets		900	900	900	900	900
	Goederenvervoer		100	100	100	100	100
	Verkeersveiligheid		3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	Gebiedsgericht samenw erken		300	300	300	300	300
	Beleidsontw ikkeling/Mobiliteitsonderzoek		640	640	640	640	640
	Venom	148	580	580	580	580	580
	Duurzame Mobiliteit		200	200	200	200	200
	Nat. Databank Wegverkeergegevens	388					
	Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	1.391					
	Subsidies overig	773					
	Onderzoek en Studie	798					
	Salarislasten obv vastgestelde formatie	1.041	1.418	1.428	1.428	1.428	1.428
	Personeel van derden	438	0				
	Doorbelaste overhead	872					
Stelpost/nog te alloceren middelen			-1.643	-1.643	-1.643	-1.643	
<b>Totaal Lasten</b>		<b>5.849</b>	<b>7.758</b>	<b>6.125</b>	<b>6.125</b>	<b>6.125</b>	<b>6.125</b>
<b>Baten</b>	BDU-jaarbijdrage (relatief)	6.106	4.841	4.871	4.897	4.897	5.016
	BDU-jaarbijdrage (absoluut)						
	Bijdrage voor onderzoek en studie	11					
	Uit te voeren werk voor derden	213	273				
	Rente	23	10				
	Baten voorgaande jaren	6					
<b>Totaal Baten</b>		<b>6.359</b>	<b>5.124</b>	<b>4.871</b>	<b>4.897</b>	<b>4.897</b>	<b>5.016</b>
<b>Saldo Baten en Lasten (= verrekening met Spaarpot BDU Mobiliteit)</b>		<b>510</b>	<b>-2.634</b>	<b>-1.254</b>	<b>-1.228</b>	<b>-1.228</b>	<b>-1.109</b>

#### Prognose ontwikkeling spaarpot BDU Mobiliteit

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	2017	2018	2019	2020	2021
Om vang op 1 januari:	10.181	10.691	8.057	6.803	5.575	4.347
Verrekening Saldo Baten en Lasten	510	-2.634	-1.254	-1.228	-1.228	-1.109
<b>Om vang spaarpot BDU op 31 december</b>	<b>10.691</b>	<b>8.057</b>	<b>6.803</b>	<b>5.575</b>	<b>4.347</b>	<b>3.238</b>

2. Financiële bijstellingen MJR			
2018	2019	2020	2021
1.643	1.643	1.643	1.643
1.643	1.643	1.643	1.643
273	273	273	273
273	273	273	273
-1.370	-1.370	-1.370	-1.370

(bedragen x € 1.000)

3. MJR Ontwerpbegroting 2018 - 2021			
2018	2019	2020	2021
620	620	620	620
900	900	900	900
100	100	100	100
3.000	3.000	3.000	3.000
300	300	300	300
640	640	640	640
580	580	580	580
200	200	200	200
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
1.428	1.428	1.428	1.428
0	0	0	0
0	0	0	0
7.768	7.768	7.768	7.768
4.871	4.897	4.897	5.016
0	0	0	0
0	0	0	0
273	273	273	273
0	0	0	0
0	0	0	0
5.144	5.170	5.170	5.289
-2.624	-2.598	-2.598	-2.479

(bedragen x € 1.000)

2018	2019	2020	2021
8.057	5.433	2.835	237
-2.624	-2.598	-2.598	-2.479
5.433	2.835	237	-2.242

**Toelichting financiële bijstellingen MJR (lasten)**

-

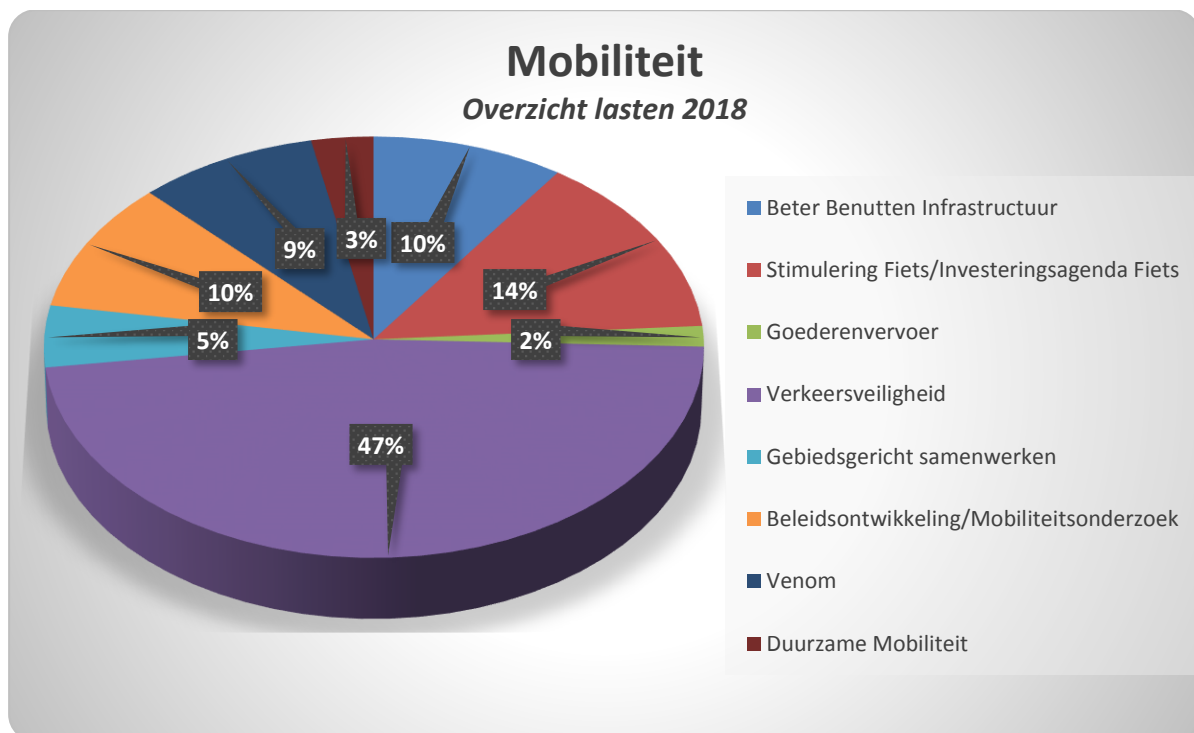
**Toelichting financiële bijstellingen MJR (baten)**

-

**Toelichting financieel ramingen van de programma's**

Een toelichting op en onderbouwing van de financiële ramingen (baten en lasten) van de programma's volgt in de Programmabegroting. Een weergave van de belangrijkste projecten maakt daar deel van uit.

Grafisch ziet de verdeling van de lasten 2018 over de programma's van Mobiliteit er als volgt uit:



## 2.2 Hoofdprogramma Openbaar Vervoer

Portefeuillehouder: Openbaar Vervoer  
Budgethouder: N. van Paridon

---

### Omschrijving van het programma

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de vijftien Vervoerregiogemeenten. Deze vervoerders zijn Connexxion, GVB en EBS. Daarnaast financiert de Vervoerregio het beheer en onderhoud van de metro- en traminfrastructuur en is de Vervoerregio regisseur van OV-vraagstukken.

### Wat willen we bereiken?

Het programma Openbaar Vervoer richt zich, op grond van het vigerende Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) en de Regionale Agenda 2014-2018, hoofdzakelijk op de volgende van de in hoofdstuk 1 genoemde doelstellingen. Deze doelstellingen zijn verder geconcretiseerd voor het programma openbaar vervoer:

2. Verbinden van economische bestemmingsgebieden binnen en buiten de regio, extra aandacht voor toerisme, winkelgebieden en evenementen: *In het OV-marketingbureau ligt de focus op toerisme, in de OV-concessies ligt de nadruk op het goed ontsluiten en verbinden van economisch belangrijke gebieden.*
3. Een kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden: *In de concessies sturen wij op hoogwaardige verbindingen met hoge frequenties, kortere reistijden en kortere wachttijden. Het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur maakt het voorgaande mogelijk.*
4. Reizigersgroei en stijgende klantwaardering van het Openbaar Vervoer, onder andere door investeringen in de OV-infrastructuur en de verdere uitrol van R-net: *Het streven is dat onze vervoerders in onze concessies een klantwaardering van 7,8 of hoger halen én een groei van het aantal reizigerskilometers.*
5. Verhogen van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met het OV, door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van fietsenstallingen: *Dit doen wij door het verder uitbouwen en versterken van R-net waarin voor- en natransport met de fiets binnen de keten erg belangrijk is. Wij streven naar een Modal Split OV en Fiets van 70% in hoog stedelijke gebieden, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen.*
7. Samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie), onder andere door verbetering en uitbreiding van OV-knopen: *Wij stemmen het OV-netwerk af op de bediening van knooppunten, betere verbindingen tussen deze knooppunten en investeren in voorzieningen op deze knooppunten.*
11. *Werken aan duurzame mobiliteit, door efficiënter gebruik van energie en grondstoffen en vermindering van de CO2-uitstoot: Wij streven naar een verhoging van de bezettingsgraad van de OV-voertuigen en bij aanschaf van nieuwe bussen voor de concessies zijn deze vanaf 2025 uitstootvrij.*

### Wat gaan we doen in 2018?

De opbouw van dit hoofdstuk is naar activiteit omdat de activiteiten bijdragen aan meerdere doelen.

#### Concessie Amsterdam: Exploitatie

De Vervoerregio is concessieverlener voor de concessie Amsterdam en opdrachtgever van GVB voor de uitvoering van het OV in dit gebied. Hiermee geven wij invulling aan de doelstellingen verbinden (2), hoogwaardig OV (3), stijgende klantwaardering en reizigersaantallen (4) en duurzame mobiliteit (11).

Voor de concessie Amsterdam gaat de Vervoerregio in 2018 de volgende acties uitvoeren:

- Monitoren van de uitvoeringskwaliteit van het OV door GVB en waar nodig bijsturen. Daarbij moet de klantwaardering van gemiddeld 7,4 in 2016 stijgen naar 7,5 in 2018.
- Monitoren van een succesvolle implementatie en uitvoering van het nieuwe lijnennet na start van de Noord/Zuidlijn per 22 juli 2018.
- Het budget vanuit de Vervoerregio voor GVB (exploitatie inclusief kapitaallasten en sociale veiligheid) schroeven wij terug van € 72 miljoen in 2017 naar circa € 59 miljoen in 2017. In de begroting 2018 is rekening gehouden met de aflossing van de lening van de gemeente Amsterdam aan het GVB voor de investeringen in rollend materieel en de resultaten van de herijking. Hierdoor komen de jaarlijkse exploitatiekosten op een lager niveau te liggen.
- Regelmatig overleg tussen GVB, de inliggende gemeenten en de Vervoerregio ten behoeve van een goede uitvoering van de OV-concessie.

### **Concessie Amsterdam: Lijnennet 2018-2019 en Noord/Zuidlijn**

Wij subsidiëren een aantal projecten die een directe relatie hebben met de Noord/Zuidlijn. Ook zorgen wij er als concessieverlener samen met onze vervoerders voor dat bij de start van de Noord/Zuidlijn (voorzien op 22 juli 2018) een daarmee samenhangende wijziging van het bus- en tramnetwerk plaatsvindt. Hiermee geven wij invulling aan de doelstellingen verbinden (2), hoogwaardig OV (3), verhogen fietsgebruik (5), samenhang netwerken (7) en duurzame mobiliteit (11). Ter voorbereiding op het nieuwe lijnennet in 2018 en 2019 gaat de Vervoerregio de volgende acties uitvoeren:

- Toezien op een tijdige implementatie van de vervoerplannen van GVB, EBS en Connexxion met een nieuw lijnennet voor bus en tram. Waaronder goede, tijdige en onderling afgestemde reizigersinformatie (campagne, apps, lijnennetkaarten en dergelijke), afspraken met wegbeheerders over noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur (rails, haltes, afstelling van verkeerslichten) om het nieuwe lijnennet mogelijk te maken. Ook doen we noodzakelijke acties op het gebied van marketing/tarieven, wayfinding, reisinformatie en dergelijke.
- De gemeente Amsterdam en GVB kritisch blijven volgen op het starten van het proefbedrijf Noord/Zuidlijn ten behoeve van een soepele overgang naar de start van de exploitatie.
- Afspraken maken met vervoerders GVB, EBS en Connexxion over de financiële effecten van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. De aanpassing van het bus- en tramnetwerk uitwerken en formeel vastleggen in ontwerp subsidiebeschikkingen voor 2018.
- Samen met vervoerders onder coördinatie van de Vervoerregio maken we continuïteitsplannen voor het geval de Noord/Zuidlijn na de ingebruikname te maken krijgt met onvoorziene afwijkingen. Het primaat ligt bij GVB als toekomstig exploitant van de Noord/Zuidlijn maar de Vervoerregio ziet toe op de zorgvuldigheid bij het opstellen van de plannen, op de onderlinge samenhang en integraliteit, en zal de plannen (laten) toetsen op robuustheid.
- Voorbereidingen starten voor de nieuwe metronetlijnvoering 2019. Na het vervallen van de sneltramhoog van de Amstelveenlijn tussen Station Zuid en de halte Boelelaan, moet een nieuw lijnennet bij de metro ingevoerd worden. In 2017 starten wij samen met GVB met de eerste voorbereidingen voor dit nieuwe metronet.

### **Concessie Amsterdam: Beheer en onderhoud railinfra en meerjaren-vervangingsprogramma metro.**

In 2018 wordt het beheer en (vervangings)onderhoud uitgevoerd zoals tussen Vervoerregio en gemeente Amsterdam is afgesproken. Deze afspraken zijn in de convenanten BORI (Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur) en MVP-metro (Meerjarig Vervangingsprogramma) vastgelegd conform de bijbehorende financiële jaarreeksen. Dit betreft het reguliere onderhoud en de vervangingen van metro- en traminfrastructuur. Het uitvoeren van deze projecten is een randvoorwaarde om alle OV-doelstellingen te halen. Zonder onderhoud aan de infrastructuur kunnen de trams en metro's op termijn immers niet rijden en dan zijn de OV-doelstellingen ook niet haalbaar.



In 2018 voert de Vervoerregio de volgende acties uit in het kader van de Convenanten Beheer en onderhoud railinfra en MVP Metro:

- Het realiseren van een zo groot mogelijke beschikbaarheid van infrastructuur op korte én lange termijn door tijdige uitvoering van beheer en onderhoud binnen de vastgestelde financiële kaders.
- Het financieren van groot metro vervangingsonderhoud binnen het MVP waarbij de uitvoering plaatsvindt door RvE Metro en Tram van de gemeente Amsterdam. De uitgaven voor dit project passen binnen de totale 25-jaarsbegroting en kunnen per jaar fluctueren.
- De stationsrenovaties Oostlijn financieren via het MVP tot in 2018. Dit project is als onderdeel van het project Renovatie Oostlijn in 2016 in uitvoering gegaan. In 2017 loopt dit project door waarna afronding plaatsvindt in 2018. Het project betreft alle stations op de Oostlijn zonder de combistations (met trein) en de al gerenoveerde stations Kraaiennest en Ganzenhoef. Deze projecten dragen bij aan de kwaliteit van het openbaar vervoer door een aantrekkelijker omgeving voor de reiziger.
- Het uitwerken van subsidierelatie tussen Vervoerregio en gemeente Amsterdam. We geven een vervolg aan de bestuurlijke gesprekken over de verdeling van rekening en risico in het dossier beheer en onderhoud. Hierbij is de Vervoerregio subsidieverlener en de gemeente risicodragend subsidie-ontvanger met voldoende handelingsvrijheid om op haar risico's te kunnen sturen.
- De afronding van het AMSYS-project (Amsterdam Metro Systeem). Verder wordt het AMSYS-project afgerond op het gebied van *signaling and control* en ICT.

### **Concessie Amsterdam: Investerings Rollende Activa**

De post 'investerings rollende activa' heeft betrekking op de directe financiering van metrovoertuigen, trams en bussen. De aanschaf van rollende activa is een randvoorwaarde om alle OV-doelstellingen te realiseren. Zonder materieel immers geen OV. De Vervoerregio kan deze uitgaven ofwel direct financieren, waardoor rentelasten vermeden worden, of ervoor 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 Vervoerregio waarvoor wordt gekozen.

De Vervoerregio gaat met GVB de volgende acties uitvoeren op het gebied van investeringen in de rollende activa in de concessie Amsterdam:

- In 2016 heeft de vervoerregio een beschikking afgegeven aan GVB ten behoeve van de bestelling van nieuwe trams voor o.a. de omgebouwde Amstelveenlijn. Na een aanbesteding heeft GVB de opdracht gegund aan CAF. De komende periode zullen GVB en Vervoerregio werken aan de begeleiding van de opdracht, de oplevering en enkele aanverwante investeringen die nodig zijn om de nieuwe trams goed te kunnen huisvesten.

In december 2016 heeft de Regioraad een besluit genomen over de budgetreservering voor nieuw metromaterieel (M7). GVB is begin 2017 begonnen met de aanbesteding voor nieuw metromaterieel (M7). Komende periode wordt dit proces begeleid en worden activiteiten verricht om een succesvolle bestelling van de M7 mogelijk te maken. Gelet op de huidige liquiditeitsramingen zal óf GVB een lening moeten aantrekken óf zal de Vervoerregio externe financiering moeten zoeken voor deze investeringen. Zoals aangegeven in de notitie voor de Regioraad zal het kostenniveau van één van beide oplossingen de doorslag geven.

### **Concessie Amstelland-Meerlanden en Zuidtangent**

De Vervoerregio Amsterdam is concessieverlener voor de concessie Amstelland-Meerlanden en opdrachtgever aan Connexxion voor de uitvoering van het openbaar vervoer in deze concessie. Met dit openbaar vervoer geven wij invulling aan de doelstellingen verbinden (2), hoogwaardig OV (3), stijgende klantwaardering en reizigersaantallen (4) en duurzame mobiliteit (11). De huidige concessie loopt in december 2017 af. Hiervoor heeft de Vervoerregio in 2016 een Europese aanbesteding uitgeschreven. Connexxion heeft deze aanbesteding gewonnen en daarmee het exclusieve recht om openbaar busvervoer uit te voeren vanaf december 2017 in Amstelland-Meerlanden. Met deze aanbesteding worden alle genoemde doelstellingen ingevuld.

Connexxion zal samen met de Vervoerregio zijn aanbieding in 2017 implementeren, op zo'n manier dat in december 2017 het door de vervoerder beloofde aanbod voor dat moment gerealiseerd wordt. Naast de nieuwe concessie zal ook de lopende concessie uiteraard nog aandacht krijgen. Voor de lopende concessie Amstelland-Meerlanden en Zuidtangent worden de volgende acties uitgevoerd:

- Monitoren van de uitvoeringskwaliteit van Connexxion en waar nodig bijsturen.
- In opdracht van de Vervoerregio en met behulp van de exploitatiesubsidie gaat Connexxion in Amstelland-Meerlanden in 2018 ongeveer 37 miljoen reizigers vervoeren die in totaal ongeveer 274 miljoen reizigerskilometers afleggen. Om dat te realiseren worden er ongeveer 800.000 dienstregelingsuren gereden en 23,5 miljoen dienstregelingskilometers.
- Connexxion stimuleren om de klantwaardering te laten stijgen van een 7,7 naar een 7,8.

Voor de nieuwe concessie worden de volgende acties uitgevoerd:

- Het starten en succesvol afronden van de implementatie van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden en het daarmee het realiseren van het door Connexxion beloofde aanbod.
- Het realiseren van elektrisch vervoer op Schipholnet.
- Het in gebruik nemen van de busbaan Schiphol Oost met de daarmee samenhangende ringstructuur en de opwaardering van Schipholnet.
- Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de OV-ontsluiting van kleine kernen.
- Het verder uitbouwen van het R-netconcept.
- De concessie voorbereiden op de komst van de Noord/Zuidlijn.
- Regelmatig overleg tussen Connexxion, de inliggende gemeenten en de Vervoerregio ten behoeve van de implementatie van de nieuwe concessie.

Schiphol draagt bij aan de concessie met een bedrag van € 4,6 miljoen per jaar.

### **Concessie Zaanstreek**

De concessie Zaanstreek draagt bij aan het invullen van doelstellingen verbinden (2), hoogwaardig OV (3), stijgende klantwaardering en reizigersaantallen (4), fietsgebruik (5) en duurzame mobiliteit (11). In de lijnvoering en dienstregeling voor 2017 is een beperkt aantal wijzigingen ten opzichte van de huidige dienstregeling. De komst van de Noord/Zuidlijn heeft een beperkte impact op de concessie Zaanstreek. Evenals andere jaren worden reguliere werkzaamheden vanuit het concessiebeheer opgepakt waarbij controles worden uitgevoerd op punctualiteit, rituitval en klantwaardering. Aan deze aspecten worden bijbehorende bonussen, malussen en boetes gegeven aan de vervoerder.

De Vervoerregio zal in 2018 de volgende acties in de concessie Zaanstreek uitvoeren:

- De kwaliteit van de uitvoering van de lopende concessie door Connexxion blijven monitoren en waar nodig bijsturen.
- In opdracht van de Vervoerregio met behulp van de exploitatiesubsidie gaat Connexxion in de Zaanstreek in 2017 ongeveer 6,3 miljoen reizigers vervoeren die in totaal ongeveer 39 miljoen reizigerskilometers afleggen. Om dit te realiseren worden er ruim 180.000 dienstregelingsuren gereden en een kleine 5 miljoen dienstregelingskilometers.
- Verbeteringen aan de infrastructuur door laten werken in verbeteringen in het OV-aanbod. Ten behoeve van het Zaan-IJtangent programma is een aantal projecten gestart die ervoor zorgen dat lijn 391 en 394 in de toekomst een kortere reistijd krijgen tussen Amsterdam Centraal en Zaandam. De resultaten van het programma worden in 2017 voor reizigers steeds meer zichtbaar en krijgen in 2018 een boost zodra de vrije bus-infrastructuur op de Klaprozenweg klaar is.
- De concessie voorbereiden op de komst van de Noord/Zuidlijn en de vervoerder begeleiden met de voorbereidingen van de implementatie van het nieuwe lijnennet.
- Er bij Connexxion op aansturen dat de klantwaardering gemiddeld minimaal een 7,8 blijft.
- Regelmatig overleg tussen Connexxion, de inliggende gemeenten en de Vervoerregio.

## Concessie Waterland

De concessie Waterland draagt bij aan het invullen van de doelstellingen verbinden (2), hoogwaardig OV (3), stijgende klantwaardering en reizigersaantallen (4), fietsgebruik (5) en duurzame mobiliteit (11) in. In de lijnvoering en dienstregeling wordt een aantal wijzingen doorgevoerd in 2017 waardoor de reizigers in Waterland een aantal snellere verbindingen krijgen. Het lijnennet in Waterland wordt flink aangepast met de komst van de Noord/Zuidlijn. EBS heeft een vervoerplan 2018 opgesteld. Circa 65% van de lijnen rijdt naar Amsterdam Noord in plaats van naar Amsterdam CS. De implementatie van dit nieuwe lijnennet wordt in 2017 en het eerste deel 2018 verder voorbereid. Evenals andere jaren worden reguliere werkzaamheden vanuit het concessie-beheer opgepakt, waarbij controles worden uitgevoerd op punctualiteit, rituitval en klantwaardering. Aan deze aspecten worden bijbehorende bonussen en malussen gegeven aan de vervoerder. De volgende acties gaat de Vervoerregio uitvoeren in de concessie Waterland:

- De kwaliteit van de uitvoering van de lopende concessie door EBS blijven monitoren en waar nodig bijsturen.
- In opdracht van de Vervoerregio en met behulp van de exploitatiesubsidie gaat EBS in Waterland in 2017 ruim 11 miljoen reizigers vervoeren die samen ongeveer 170 miljoen reizigerskilometers realiseren. Hiervoor gaat EBS 410.000 dienstregelingsuren en ruim 15 miljoen dienstregelingskilometers rijden.
- Verbeteringen aan de infrastructuur door laten werken in verbeteringen van het OV-aanbod. Door investeringen in het netwerk door de Vervoerregio, is het mogelijk om weer een directe lijn aan te bieden tussen Monnickendam en Purmerend via de Purmer. Hierdoor neemt de rijtijd af en kan de frequentie op deze lijn worden verhoogd. Daarnaast worden een aantal haltes opgeheven in Edam zodat de ontsluitende lijn 110 tussen Edam-Volendam en Purmerend versneld wordt.
- De concessie voorbereiden op de komst van de Noord/Zuidlijn.
- Bij EBS er op aansturen dat de klantwaardering gemiddeld minimaal een 7,8 blijft.
- Regelmatig overleg tussen EBS, de inliggende gemeenten en de Vervoerregio ten behoeve van een goede uitvoering van de concessie.

## Onderzoek en Studie

Naast bovenstaande ontwikkelingen, heeft de Vervoerregio op het gebied van openbaar vervoer ook veel andere doorlopende taken en verantwoordelijkheden, waaronder het opstellen van nieuw beleid. Deze activiteiten staan ten dienste van alle OV-doelstellingen.

Belangrijke speerpunten hierin is in 2018 de ontwikkeling van een visie op het gebied van OV die aansluit bij de strategische visie. De strategische visie biedt nieuwe vergezichten met handvatten voor uitdagingen waarmee de Vervoerregio te maken heeft. De wereld om ons heen verandert snel. Bijvoorbeeld door de opkomst van vraag gestuurd taxivervoer in combinatie met app's op smartphones en de snelle reizigersgroei in het OV en de noodzaak tot een schaalessprong of een koerswijziging om deze groei te faciliteren. In de uitwerking van de strategische visie beschrijven wij hoe wij met deze uitdagingen omgaan.

Daarnaast worden de volgende doorlopende taken uitgevoerd:

- Toepassing van het beleidskader Sociale Veiligheid;
- OV-marketing door middel van gerichte acties van het OV-Marketingbureau, zoals promotiecampagnes voor R-net, toeristenkaartjes, knooppuntontwikkeling etc.
- Beheer en verdere uitrol van de productformule R-net.
- Beheer van informatie rond OV-haltes.
- Verbeteren reisinformatie, waaronder Dynamische Reis Informatie (DRIS);
- Vaststellen tarieven voor het openbaar vervoer.
- Faciliteren van reizigersinspraak via de Reizigersadviesraad.
- Belangen behartigen bij infrastructurele projecten.
- Belangen behartigen bij het opstellen van beleid bij gemeenten en hogere overheden.

## Wat mag het kosten?

### Meerjarenraming hoofdprogramma Openbaar Vervoer

	Programma's	Rekening 2016	1. MJR Kadernota 2018				
			2017	2018	2019	2020	2021
<b>Lasten</b>	Concessie Amsterdam: Exploitatie	58.005	59.428	53.597	40.438	39.377	36.582
	Concessie A'dam: Beheer en onderhoud	65.861	83.700	105.739	103.178	112.358	124.603
	Concessie A'dam: proefrijden NZlijn & AVL		2.600	7.600	0	0	0
	Concessie Amstelland Meerlanden	42.933	43.017	42.200	42.425	42.425	42.425
	Concessie Zaanstreek	12.432	11.772	11.772	11.772	11.772	11.772
	Concessie Waterland	16.626	16.726	16.726	16.726	16.726	16.726
	Investeringssubsidie t.b.v. rollend materieel	86.057	86.581	37.939	32.740	37.995	60.535
	OV overig	1.355	2.600	5.400	8.100	10.900	10.900
	Onderzoek en Studie	2.175	7.800	4.600	4.600	4.600	4.600
	Salarislasten obv vastgestelde formatie	1.584	1.930	1.930	1.930	1.930	1.930
	Personeel van derden	384	90	90	90	90	90
	Doorbelaste overhead	1.444					
	Lasten voorgaande jaren	16					
	<b>Totaal Lasten</b>	<b>288.872</b>	<b>316.244</b>	<b>287.594</b>	<b>261.999</b>	<b>278.174</b>	<b>310.165</b>
<b>Baten</b>	BDU-jaarbijdrage (relatief)	297.714	292.597	297.112	298.108	298.108	298.108
	Uit te voeren werk voor derden	5.867	6.300	6.000	6.000	6.000	5.000
	Vergoeding voor inzet eigen personeel						
	Rentebaten	600					
Baten voorgaande jaren	998						
<b>Totaal Baten</b>	<b>305.179</b>	<b>298.897</b>	<b>303.112</b>	<b>304.108</b>	<b>304.108</b>	<b>303.108</b>	
<b>Saldo Baten en Lasten (= verrekening met Spaarpot BDU OV)</b>	<b>16.307</b>	<b>-17.347</b>	<b>15.517</b>	<b>42.109</b>	<b>25.934</b>	<b>-7.057</b>	

2. Financiële bijstellingen MJR				
2018	2019	2020	2021	
0	0	0	0	
300	300	300	300	
300	300	300	300	
300	300	300	300	

(bedragen x € 1.000)

3. MJR Ontwerpbegroting 2018 - 2021				
2018	2019	2020	2021	
53.597	40.438	39.377	36.582	
105.739	103.178	112.358	124.603	
7.600	0	0	0	
42.200	42.425	42.425	42.425	
11.772	11.772	11.772	11.772	
16.726	16.726	16.726	16.726	
37.939	32.740	37.995	60.535	
5.400	8.100	10.900	10.900	
4.600	4.600	4.600	4.600	
1.930	1.930	1.930	1.930	
90	90	90	90	
0	0	0	0	
<b>287.594</b>	<b>261.999</b>	<b>278.174</b>	<b>310.165</b>	
297.112	298.108	298.108	298.108	
6.300	6.300	6.300	5.300	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
0	0	0	0	
<b>303.412</b>	<b>304.408</b>	<b>304.408</b>	<b>303.408</b>	
<b>15.817</b>	<b>42.409</b>	<b>26.234</b>	<b>-6.757</b>	

#### Prognose ontwikkeling spaarpot BDU OV

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Omvang op 1 januari:</b>	<b>-137.411</b>	<b>-121.104</b>	<b>-138.451</b>	<b>-122.934</b>	<b>-80.825</b>	<b>-54.891</b>
Verrekening Saldo Baten en Lasten	16.307	-17.347	15.517	42.109	25.934	-7.057
<b>Omvang spaarpot BDU op 31 december</b>	<b>-121.104</b>	<b>-138.451</b>	<b>-122.934</b>	<b>-80.825</b>	<b>-54.891</b>	<b>-61.948</b>

(bedragen x € 1.000)

2018	2019	2020	2021
<b>-138.451</b>	<b>-122.634</b>	<b>-80.225</b>	<b>-53.991</b>
15.817	42.409	26.234	-6.757
<b>-122.634</b>	<b>-80.225</b>	<b>-53.991</b>	<b>-60.748</b>

### **Toelichting financiële bijstellingen MJR (lasten)**

-

### **Toelichting financiële bijstellingen MJR (baten)**

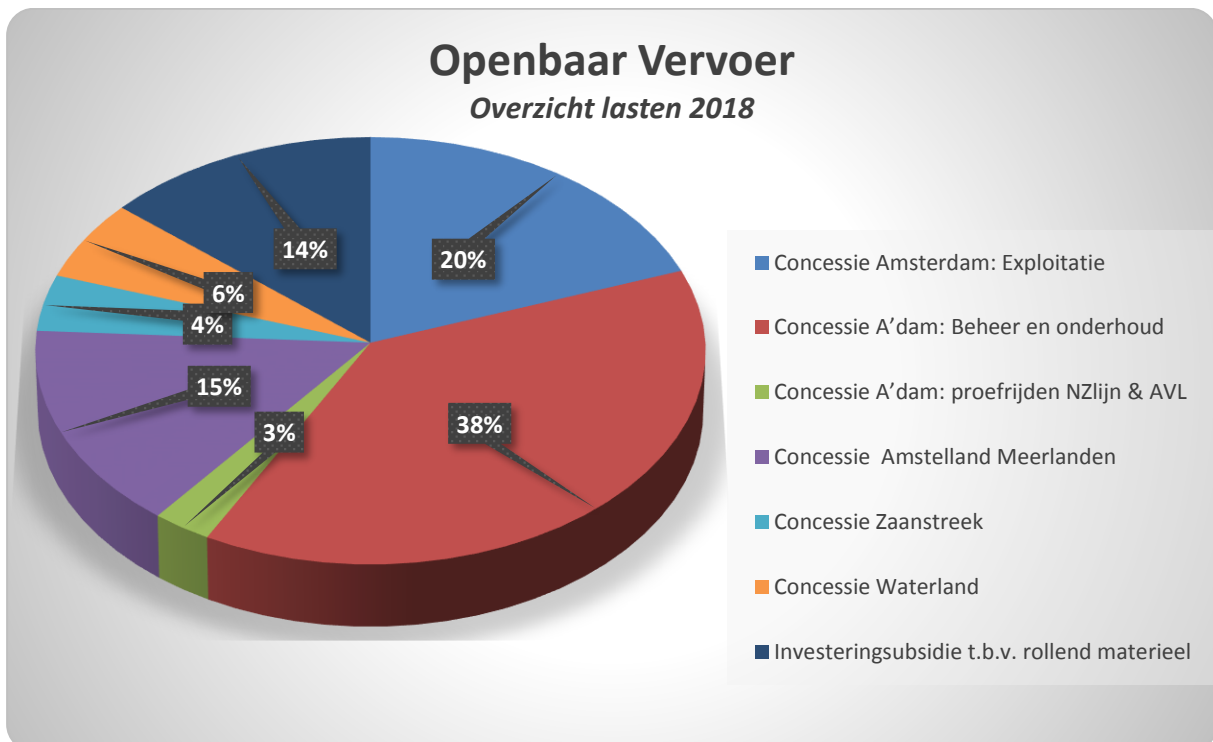
De baten nemen structureel met € 0,3 mln toe als gevolg van uitbreiding Schiphol Sternet.

### **Toelichting financieel ramingen van de programma's**

De meeste uitgaven van het programma OV, zoals voor de vier OV concessies, kennen een vrij gelijkmatig verloop. Bij de meerjarige contractering van vervoerders zijn namelijk ook meerjarige financiële afspraken gemaakt. Dat ligt anders voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur en uitgaven voor activa GVB. Bij beheer en onderhoud is de hoeveelheid onderhanden werk en de snelheid van financiële afronding van de kosten maatgevend voor de uitgaven. Per saldo zullen deze uitgaven wel moeten passen binnen het 10 jarige overeengekomen kader. Bij de activa investeringen wordt het niveau van de uitgaven vooral bepaald door het betaalaritme dat afgesproken is met de bouwer van de betreffende tram of metro. Daarom kunnen de bedragen per jaar sterk fluctueren.

Een toelichting op en onderbouwing van de financiële ramingen (baten en lasten) van de programma's volgt in de Programmabegroting. Een weergave van de belangrijkste projecten maakt daar deel van uit.

Grafisch ziet de verdeling van de lasten 2018 over de programma's van Openbaar Vervoer er als volgt uit:



## 2.3 Hoofdprogramma Infrastructuur

Portefeuillehouders: Verkeer en Openbaar Vervoer  
Budgethouder: A. Colthoff

---

### Omschrijving van het hoofdprogramma

De Vervoerregio werkt met het hoofdprogramma Infrastructuur aan een betere bereikbaarheid in de regio door het voorbereiden, uitvoeren en financieren van nieuw aan te leggen infrastructuur en het beheren, uitvoeren en actualiseren van vier infrastructuurprogramma's (Weg, OV, Fiets en Verkeersveiligheid). Het kan gaan om infrastructuur voor de Weg, OV, Fiets voor wat betreft de regionale netwerken, en fysieke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

### Wat willen we bereiken?

Het hoofdprogramma infrastructuur richt zich op de volgende doelen:

1. Betrouwbare en acceptabele reistijden op het regionale wegennet, door investeringen, gedragsbeïnvloeding en beter benutten.
3. Een kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden.
5. Verhogen van het fietsgebruik (al dan niet in combinatie met het OV) door het aanbieden van een verkeersveilig fietspadennetwerk en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen.
6. Vlotte doorstroming van het goederenvervoer over de weg, stimuleren van goederenvervoer over water en spoor, ruimte voor bevoorradingsverkeer.
7. Samenhang tussen de netwerken voetganger, fiets, auto en OV (ketenintegratie), onder andere door verbetering en uitbreiding OV-knopen.
8. Minder verkeersslachtoffers, onder meer door gedragscampagnes en door het aanbieden van verkeersveilige infrastructuur.

Vanuit het hoofdprogramma infrastructuur zijn deze doelen bepalend voor het oppakken van werkzaamheden en activiteiten door de Vervoerregio zelf (als projecttrekker) en voor onze betrokkenheid bij projecten en opgaven (projectbegeleiding).

Voor het hoofdprogramma infrastructuur gelden verder als beleidskaders de Investeringsagenda's Weg, OV, Fiets en Veiligheid, de in de Regioraad van juli 2016 vastgestelde 'Verordening Infrastructuur', gericht op uitvoering en studieprojecten, en de door het Dagelijks Bestuur vastgestelde 'Spelregels Projecten' in het kader van 'Sneller naar een Beter Resultaat'.

### Wat gaan we doen in 2018?

Op het gebied van Infrastructuur richt de Vervoerregio zich op het verbeteren van de kwaliteit, beschikbaarheid en capaciteit voor (OV-)reizigers en gebruikers van de auto- en fietsinfrastructuur. De Vervoerregio is als partner en stakeholder betrokken bij of trekker van een project en stelt, gekoppeld aan de belangen van de Vervoerregio, financiële bijdragen beschikbaar voor zowel studies als realisatie. De verkenningen, planstudies en planuitwerkingen waar de Vervoerregio bij betrokken was, hebben geresulteerd in definitieve afspraken over de realisatie met de wegbeheerders. De verwachting is dat de Vervoerregio Amsterdam in 2018 een bedrag van circa € 206 mln financiert ten behoeve van deze realisatieprojecten (incl. de Amstelveenlijn en Uithoornlijn). Daarnaast is er in 2018 € 5 mln begroot voor onderzoek en studie ten behoeve van projecten die zich in de verkennings-, planstudie- of planuitwerkingsfase bevinden.

Voor OV, Weg en Fiets zijn de regionale netwerken gedefinieerd, in afstemming met de wegbeheerders. De algemene doelstellingen zijn per investeringsagenda vertaald naar beleid en specifieke doelstellingen. Hieronder wordt per (sub)programma een korte toelichting gegeven en enkele

voorbeelden van uitvoerings- en studieprojecten waaraan wordt gewerkt. Deze projecten variëren in omvang, complexiteit en fase.

De financiële toedeling gebeurt over de volgende programma's:

1. Investeringsagenda OV
  - a. Programma OV Amsterdam Plusnet
  - b. Programma OV Amsterdam Comfortnet
  - c. Programma OV Streek
  - d. Programma OV Metro
  - e. Programma metro Amsterdam
  - f. ZuidasDok
  - g. OV-knooppunten en overstappunten
2. Amstelveenlijn en Uithoornlijn
3. Investeringsagenda Weg
4. Investeringsagenda Fiets
  - a. Fietsnetwerk
  - b. Fietsenstallingen
5. Investeringsagenda Verkeersveiligheid

### **1. Investeringsagenda OV (doelstelling 3 en 7)**

Op basis van de vastgestelde Investeringsagenda OV, waarin is opgenomen op welke plekken in de regio en wanneer de Vervoerregio verbeteringen van het OV-netwerk wil financieren, gaat de Vervoerregio samen met de partners ook in 2018 aan de slag met een aantal OV-projecten. Binnen de gemeente Amsterdam ligt de focus op basis van inhoudelijke criteria, de samenhang met de Noord/Zuidlijn en samenhang met geplande beheer en onderhoudsprojecten. Het gaat om de realisatie van Plusnet-trajecten, het verbeteren van een aantal knooppunten en het nemen van generieke maatregelen. In 2018 worden grote uitgaven verwacht in het kader van het programma ZaanIJtangent. Het gaat om de afronding van de aanleg van een vrijliggende busbaan in middenligging op de Klaprozenweg in Amsterdam-Noord, de herindeling van kruispunten en de aansluiting op de Noord/Zuidlijn.

Ook wordt in 2018 de halte configuratie en overstapknooppunt op het Leidseplein gerealiseerd, als onderdeel van de gehele herprofilering van het plein. Vanaf dat moment hoeven niet alle trams door de Leidsestraat, wat een aanzienlijke reistijd verkorting zal geven. De Investeringsagenda OV Streek bevat maatregelen die het regionale OV-netwerk sneller en betrouwbaarder maken, zodat de R-net formule verder uitgerold kan worden. In 2018 worden programma's als HOV A9 en Westtangent verder uitgevoerd. Voor de Westtangent, de snelle busverbinding tussen Sloterdijk en Schiphol, wordt de reistijd tussen begin- en eindpunt gemiddeld 10 minuten korter. Het project wordt in 2017 gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase, in 2018 ligt vooral de realisatie. Het nieuwe tracé is in 2019 klaar. Daarnaast worden stappen gezet met de realisatie van projecten als Schiphol Oost, Busstation Buikslotermeer en nieuw busstation ten zuiden van de luchthaven en de busbaan in Aalsmeer (HOVASH).

Aan de AMSYS-projecten wordt hard gewerkt door de gemeente Amsterdam om tegelijk met de ingebruikname van de Noord Zuidlijn de ICT voor het gehele metrosysteem op orde te hebben. Daarnaast wordt voorzien in voldoende opstelvoorzieningen voor de gehele metrovloot. In 2018 wordt het nieuwe deelprogramma Investeringsagenda OV Metro verder vormgegeven en wordt de agenda bepaald op welke wijze de metro als belangrijke backbone in het OV systeem de komende jaren verder wordt uitgenut dan wel uitgebouwd.

Het project ZuidasDok omvat de gedeeltelijke ondertunneling van de A10-zuid en realisatie van een OV-terminal. Begin 2018 wordt duidelijk op welke wijze de uitvoering wordt opgepakt en zullen de eerste werkzaamheden van start gaan door de in Q1 2017 geselecteerde marktpartij.

### **2. Amstelveenlijn en Uithoornlijn**

De vernieuwde Amstelveenlijn verbindt Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid en sluit daarmee aan op de ontwikkeling van de Zuidas en de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de Amstelveenlijn zullen de werkzaamheden in 2018 van start gaan. De Uithoornlijn vormt het verlengde van de

Amstelveenlijn en verbindt het centrum van Uithoorn met Amsterdam Zuid. In Amsterdam Zuid kunnen reizigers overstappen op de Noord/Zuidlijn of busverbindingen nemen in de oost-westrichting. Voor de Uithoornlijn wordt eind 2017 naar verwachting het uitvoeringsbesluit genomen, zodat in 2018 de aanbestedingsprocedure kan starten.

### **3. Investeringsagenda Weg (doelstelling 1, 6 en 7)**

In het kader van het investeringsprogramma Weg wordt in 2018 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 wegdoSSIers waar in 2018 stappen zullen plaats vinden:

Rijkswaterstaat zal in opdracht van de gemeente Amsterdam en als onderdeel van de werkzaamheden aan de A1, A6 en de A9 de Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ) verbinden op het rijkswegennet, zodat IJburg op een efficiënte wijze is verbonden met de A1 en de A9. Naar verwachting wordt in 2018 de aansluiting op de A9 (OOIJ-fase 3) gerealiseerd. De Vervoerregio daarnaast werkt mee en draagt financieel bij aan de planstudie Verbinding A8-A9. In 2017 worden kansrijke alternatieven nader uitgewerkt. Naar verwachting vindt in 2018 besluitvorming plaats over het voorkeursalternatief.

Onder de naam Duinpolderweg zoeken de samenwerkende partners naar een toekomstbestendige structuurverbetering van het wegennetwerk in de grensstreek om deze problemen aan te pakken. In 2017 wordt verder gewerkt aan de planstudie, die in 2018 moet leiden tot een voorkeursalternatief.

In MIRT-verkenning corridor Amsterdam-Hoorn (A7-A8) wordt door IenM, samen met de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland, en de gemeenten in het plangebied, maatregelen onderzocht die de bereikbaarheid in de corridor moeten verbeteren. Het gaat niet alleen om wegen tussen Hoorn en Amsterdam (A7-A8), maar ook om de invalswegen van Zaandam, Purmerend en Hoorn. Daarnaast wordt ook gekeken naar gedragsverandering, fietsverbindingen en OV (bus en spoor). De Vervoerregio leidt het onderzoek naar de deelregio Purmerend en de deelregio Zaanstreek. De MIRT verkenning wordt in 2018 afgerond.

Naast verkenningen en planstudies van infrastructuurprojecten is er ook in 2018 aandacht voor het verkeersmanagement, andere vervoerswijzen en ruimtelijke ordening. De vervoerregio werkt op dit gebied intensief samen met gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat aan projecten als de regionale Netwerkvisie Verkeersmanagement en de Praktijk Proef Amsterdam (PPA).

### **4. Investeringsagenda Fiets (doelstelling 5, 7 & 8)**

De focus van de Vervoerregio zit voor een belangrijk deel ook in fietsprojecten: de aanpak van zwakke schakels, ontbrekende schakels en de aanleg van fietsenstallingen nabij treinstations en HOV-knooppunten.

Op station Amsterdam Zuid een +ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd, met plek voor 3000 fietsers. In deze stalling naast reguliere fietsen plek voor afwijkende formaten, zoals kratjesfietsen en bakfietsen. De stalling is samen met gemeente Amsterdam, ProRail en NS gerealiseerd en heeft een automatisch check-in en check-out systeem met de OV-pas. Tevens is een modern detectiesysteem door middel van camera's boven de fietsparkeer plekken geïnstalleerd. Dit systeem monitort de bezetting en stallingsduur van fietsen in de stalling.

Samen met gemeente Amsterdam is op snelfietsroute Zaandam-Amsterdam de laatste ontbrekende schakel gerealiseerd op de Oostzanerdijk, waardoor de fietser drie minuten sneller in Amsterdam of Zaandam is. Hiermee is de snelfietsroute afgerond in samenwerking met Fietsersbond, gemeente Amsterdam en gemeente Zaanstad en met financiering van het Rijk.

### **5. Investeringsagenda Verkeersveiligheid (doelstelling 8)**

In de Investeringsagenda Verkeersveiligheid is vastgelegd hoe we de doelstelling: 'minder verkeersslachtoffers' willen bereiken. Dit is door:

- Het verkeersveilig inrichten van de infrastructuur
- Het stimuleren van verkeersveilig gedrag (zie programma Mobiliteit)
- Onderzoek en samenwerking (zie programma Mobiliteit).

In 2018 gaat het om de volgende activiteiten om de verkeersveiligheid van de infrastructuur te verbeteren:

- Aanpak van ongevallenlocaties zoals black spots.



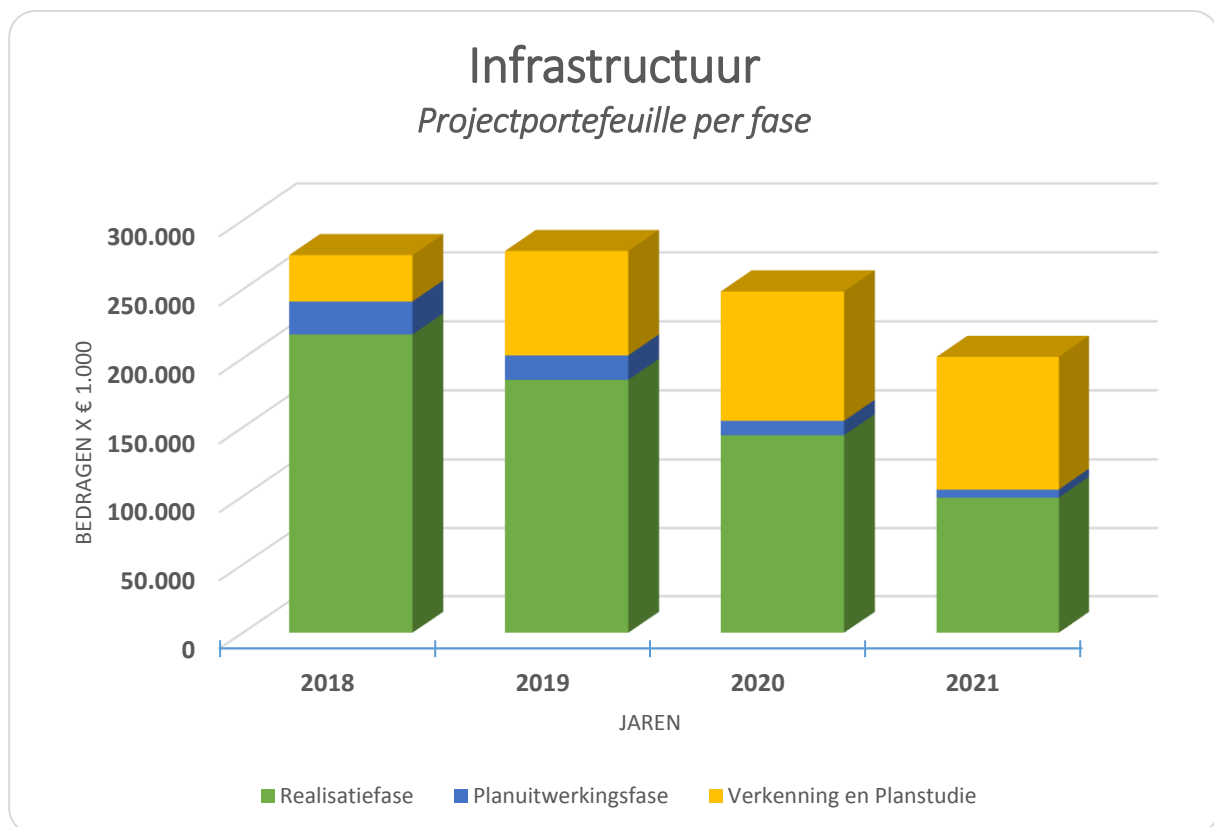
- Het 'duurzaam veilig' inrichten van verblijfsgebieden (30- en 60 km/zones) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur).
- Het veilig inrichten van schoolomgevingen, met prioriteit van scholen langs 50 km wegen.
- Maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, onder andere op school-thuisroutes.

### Projectenportefeuille van Infrastructuur

Binnen de verschillende programma's van infrastructuur ligt een groot aantal projecten. Deze projecten kunnen worden beschouwd als de projectenportefeuille van Infrastructuur. De projecten binnen deze portefeuille bevinden zich in verschillende fases. Deze fases duiden de mate van ontwikkeling aan waarin een project zich bevindt. We onderscheiden vier fases: Realisatie, planuitwerkingsfase, planstudiefase en verkenningfase.

Projecten in de realisatiefase worden momenteel, of op zeer korte termijn, uitgevoerd. De uitgaven die hiermee gemoeid zijn, zijn in de huidige meerjarenraming opgenomen.

Voor projecten in de planuitwerkingsfase geldt dat het definitieve projectontwerp wordt opgesteld. Projecten in de verkenning- en planstudiefase staan nog aan het begin van de ontwikkeling, wat inhoudt dat nog scenario's worden onderzocht om uiteindelijk tot een voorkeursvariant te komen. Deze projecten in deze fases worden in de meerjarenraming opgenomen zodra ze in de realisatiefase bevinden.



## Wat mag het kosten?

### Meerjarenraming hoofdprogramma Infrastructuur

	Programma's	Rekening 2016	1. MJR Kadernota 2018				
			2017	2018	2019	2020	2021
<b>Lasten</b>	Investeringsagenda OV	67.739	68.293	111.549	37.105	30.087	20.705
	Investeringsagenda Weg	20.377	14.954	28.061	2.180	6.023	2.760
	Investeringsagenda Fiets	17.111	23.488	10.560	8.479	8.429	8.429
	Investeringsagenda Verkeersveiligheid	3.866	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	Aanleg Amstelveenlijn		23.200	47.500	110.000	67.083	33.500
	Aanleg Lithoornlijn		2.000	5.000	12.000	18.000	19.000
	Onderzoek en Studie	578	5.050	5.050	5.050	5.050	5.050
	Salarislasten obv vastgestelde formatie	2.144	2.755	3.201	3.201	3.201	3.201
	Personeel van derden	1.332	1.053	649	649	649	649
	Doorbelaste overhead	2.308					
	Lasten voorgaande jaren	-327					
	<i>Nog te alloceren/afronding</i>		-461	-57	-57	-57	-57
<b>Totaal Lasten</b>		<b>115.128</b>	<b>143.332</b>	<b>214.513</b>	<b>181.607</b>	<b>141.465</b>	<b>96.237</b>
<b>Baten</b>	BDU-jaarbijdrage (relatief)	92.905	72.374	71.875	71.875	71.873	72.497
	BDU-jaarbijdrage (absoluut)		43.474	8.709	8.709	8.709	
	Uit te voeren werk voor derden		140	140	140	140	
	Vergoeding voor inzet eigen personeel	80					
	Rentebaten	733					
	Baten voorgaande jaren	140					
	Ext. bijdragen AVL		23.216	25.000	15.000	25.583	
	Ext. bijdragen UHL				2.140		860
	<i>Nog te alloceren/afronding</i>			-21	1.039		-54
<b>Totaal Baten</b>		<b>93.858</b>	<b>139.204</b>	<b>105.703</b>	<b>98.903</b>	<b>106.305</b>	<b>73.303</b>
<b>Saldo Baten en Lasten (= verrekening met Spaarpot BDU Infrastructuur)</b>		<b>-21.270</b>	<b>-4.128</b>	<b>-108.810</b>	<b>-82.704</b>	<b>-35.160</b>	<b>-22.934</b>

### Prognose ontwikkeling spaarpot BDU Infrastructuur

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Om vang op 1 januari:</b>	<b>355.276</b>	<b>334.006</b>	<b>329.878</b>	<b>221.068</b>	<b>138.364</b>	<b>103.204</b>
Verrekening Saldo Baten en Lasten	-21.270	-4.128	-108.810	-82.704	-35.160	-22.934
<b>Om vang spaarpot BDU op 31 december</b>	<b>334.006</b>	<b>329.878</b>	<b>221.068</b>	<b>138.364</b>	<b>103.204</b>	<b>80.270</b>



2. Financiële bijstellingen MJR			
2018	2019	2020	2021
-776	-776	-776	-776
404	404	404	404
57	57	57	57
<b>-315</b>	<b>-315</b>	<b>-315</b>	<b>-315</b>
623	623	623	
-623	-623	-623	
80			
21	-1.039		54
<b>101</b>	<b>-1.039</b>	<b>0</b>	<b>54</b>
<b>416</b>	<b>-724</b>	<b>315</b>	<b>369</b>



(bedragen x € 1.000)

3. MJR Ontwerpbegroting 2018 - 2021			
2018	2019	2020	2021
111.549	37.105	30.087	20.705
28.061	2.180	6.023	2.760
10.560	8.479	8.429	8.429
3.000	3.000	3.000	3.000
47.500	110.000	67.083	33.500
5.000	12.000	18.000	19.000
5.050	5.050	5.050	5.050
2.425	2.425	2.425	2.425
1.053	1.053	1.053	1.053
0	0	0	0
0	0	0	0
<b>214.198</b>	<b>181.292</b>	<b>141.150</b>	<b>95.922</b>
72.498	72.498	72.496	72.497
8.086	8.086	8.086	0
140	140	140	0
80	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
25.000	15.000	25.583	0
0	2.140	0	860
0	0	0	0
<b>105.804</b>	<b>97.864</b>	<b>106.305</b>	<b>73.357</b>
<b>-108.394</b>	<b>-83.428</b>	<b>-34.845</b>	<b>-22.565</b>

(bedragen x € 1.000)

2018	2019	2020	2021
329.878	221.484	138.056	103.211
-108.394	-83.428	-34.845	-22.565
<b>221.484</b>	<b>138.056</b>	<b>103.211</b>	<b>80.646</b>

**Toelichting financiële bijstellingen MJR (lasten)**

-

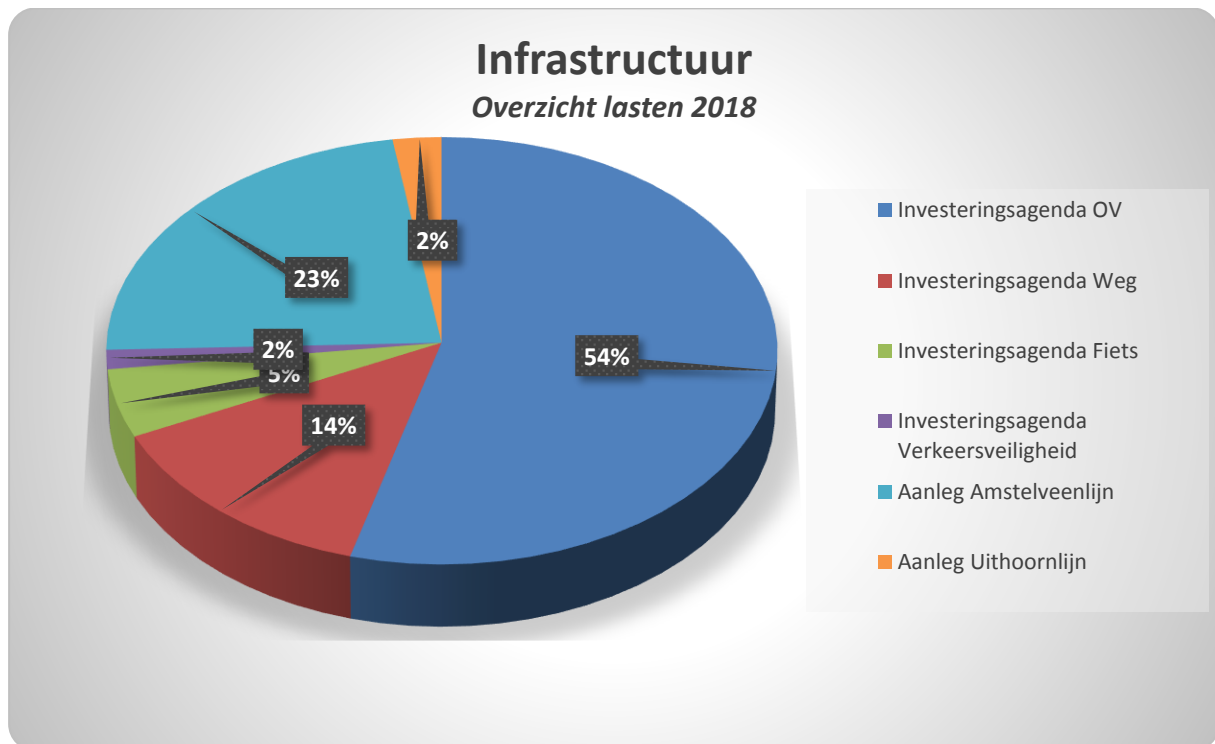
**Toelichting financiële bijstellingen MJR (baten)**

-

**Toelichting financieel ramingen van de programma's**

Een toelichting op en onderbouwing van de financiële ramingen (baten en lasten) van de programma's volgt in de Programmabegroting. Een weergave van de belangrijkste projecten maakt daar deel van uit.

Grafisch ziet de verdeling van de lasten 2018 over de programma's van Infrastructuur er als volgt uit:



## 2.4 Overzicht Overhead

Portefeuillehouder: Bestuur, Financiën en Organisatie

Budgethouders: W. Lindeman (Bestuur & Communicatie), M. Hulsebosch (Bedrijfsvoering), R. Buijsingh (Financiën)

---

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

### Bestuur en Communicatie

#### Wat willen we bereiken?

Bestuur en Communicatie is verantwoordelijk voor het duiden en positioneren van het belang van regionale samenwerking binnen de Vervoerregio Amsterdam en het ondersteunen en organiseren van en communiceren over de besluitvorming. Dit gebeurt via de periodieke vergaderingen van het dagelijks bestuur, de regioraad, regioraadscommissies, raadsessies en portefeuillehouders-overleggen. Voor de Vervoerregio, 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 Vervoerregio en de portefeuillehouders, raadsleden en ambtenaren van de vervoerregiogemeenten. Dit draagt bij aan een effectief en transparant besluitvormingsproces, ondersteunt de Vervoerregio als een regionaal platform voor overleg en kennisdeling en is daarmee ondersteunend aan de democratische legitimiteit van de Vervoerregio.

#### Wat gaan we doen in 2018?

- Zorgdragen voor het faciliteren van een adequate besluitvorming van de Vervoerregio Amsterdam.
- Het uitvoeren van de communicatie rondom het bestuurlijk besluitvormingsproces.
- Afstemmen van de communicatie van de Vervoerregio met partners.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van de Vervoerregio bij de vervoerregiogemeenten.
- Invulling geven aan omgevingscommunicatie rondom projecten.
- Positioneren van de Vervoerregio.

#### Bijdrage bestuurlijk besluitvormingsproces

De besluitvormingsstructuur van de Vervoerregio wordt na de gemeenteraadsverkiezingen (maart 2018) aangepast, waarbij het voorstel is om, met ingang van de nieuwe bestuursperiode in juli 2018, de regioraad en het dagelijks bestuur te verkleinen. Het zoveel mogelijk continueren van de werkwijze en de bestuurlijke organisatie van de Stadsregio is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Er vinden in 2018 vijf vergaderingen van de regioraad plaats (in maart, mei, juli, oktober en december).

#### Communicatie rondom het besluitvormingsproces

Communicatie over de genomen besluiten door het dagelijks bestuur en de regioraad gebeurt via de digitale bestuurlijke nieuwsbrief en de website van de Vervoerregio. Daarnaast verschijnt er ook een maandelijkse digitale nieuwsbrief over de verschillende projecten en bestuurlijke bijeenkomsten. Alle bestuurlijke agenda's, voordrachten, notities, ingekomen brieven, moties en besluiten etc worden gepubliceerd op de website van de Vervoerregio. Doel is dat bestuurders en raadsleden van de gemeenten tijdig, adequaat en volledig geïnformeerd en betrokken worden bij de besluitvorming van de Vervoerregio.

### **Afstemmen communicatie**

De Vervoerregio werkt veel samen met partners, zoals de 15 vervoerregioregiogemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), provincies (Noord-Holland, Flevoland), ministeries (Infrastructuur & Milieu, Binnenlandse Zaken), Rijkswaterstaat etc. Hieruit komen veel gemeenschappelijke projecten voort die vragen om afstemming in de communicatie uitingen en bestuurlijke vertegenwoordiging. We zorgen ervoor dat hierbij de rol en bijdrage vanuit de Vervoerregio duidelijk naar voren wordt gebracht.

### **Verbeteren zichtbaarheid**

Bij veel Vervoerregiogemeenten is er behoefte aan een betere zichtbaarheid van de Vervoerregio-organisatie, zodat de bestaande contacten worden versterkt en dat daarmee de afstand wordt verkleind tussen de organisatie en de gemeenten. Daarnaast zoeken gemeenten naar mogelijkheden om hun eigen belangen en standpunten beter naar voren te kunnen brengen en wil de Vervoerregio ook het gezamenlijk belang beter kunnen benadrukken, met name in het verbeteren van de transparantie de democratische legitimiteit van de besluitvorming. Ook werken we aan het opzetten van een vorm van relatiebeheer vanuit de Vervoerregio met de gemeenten en de overige partners. Voor nieuwe raadsleden en bestuurders na de gemeenteraadsverkiezingen in 2018 wordt een regioday georganiseerd om hen kennis te laten maken met de Vervoerregio en de verschillende beleidsvelden en projecten.

### **Omgevingscommunicatie rondom projecten**

De Vervoerregio wil uitvoeringsgericht en meer in een opdrachtgevende en regierol gaan werken, zoals bij het project rondom de renovatie en ombouw van de Amstelveenlijn en de Uithoornlijn en de implementatie van het nieuwe ov-lijnnennet bij de in gebruikname van de NoordZuidlijn in juli 2018. Dit betekent dat de Vervoerregio zich ook meer bezighoudt met omgevingscommunicatie (in afstemming met de gemeenten).

### **Positioneren van de Vervoerregio**

We dragen het belang en een goede positionering van de Vervoerregio en de regionale samenwerking uit. Het ontwikkelen en bewaken van een corporate identiteit van de Vervoerregio Amsterdam maakt hiervan onderdeel uit. We richten ons hierbij vooral op onze partners, zoals gemeenten, provincies, het Rijk en vervoerders, maar ook in toenemende mate op de doelgroepen die minder direct met de Vervoerregio en de regionale samenwerking te maken hebben, zoals inwoners van de regio, reizigers, bedrijven, belangengroepen en dergelijke. Hiervoor is een profiel van de Vervoerregio opgesteld. Dit geeft op beknopte wijze weer waar de Vervoerregio Amsterdam voor staat (missie), waar ze naartoe werkt (visie en ambitie) en met welke kernwaarden. Het gaat om kernwaarden die onderscheidend zijn voor de Vervoerregio. Dit zijn de kernwaarden: Verbinden, Innovatief, Effectief en Richtinggevend. Het profiel is vooral bedoeld als basis voor de positionering en profilering van de Vervoerregio, de corporate communicatie, de visuele identiteit (logo, huisstijl ed.) en geeft richting aan de (benodigde) competenties van de medewerkers.

### **Prestatie-indicatoren**

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

- De profilering van de organisatie is helder en er is ruime algemene informatie over de organisatie (en de verschillende projecten) beschikbaar.
- Alle stukken voor het dagelijks bestuur en de regiораad worden tijdig, volledig en in de juiste formats aangeleverd c.q. gepubliceerd op de website.
- Communicatie over de bestuurlijke besluiten gebeurt direct volgend op de besluitvorming (uiterlijk binnen 2 werkdagen).
- Voor de reputatie van de organisatie belangrijke netwerken worden goed onderhouden.
- Er is een coherente huisstijl en afstemming met andere functionele gebieden en met andere communicatieactiviteiten.
- Er is monitoring van de (social) media naar de beeldvorming van de Vervoerregio en de verschillende projecten.
- Het corporate imago van de Vervoerregio wordt gemeten en er is een actief mediabeleid.

- Er is een heldere corporate communicatievisie en het is helder wie welke communicatie verzorgt.
- De activiteiten en verantwoordelijkheden van Bestuur en Communicatie zijn ingebed in de organisatie.
- Het communicatiebeleid en het proces rondom de bestuurlijke besluitvorming sluiten aan bij het organisatiebeleid en er zijn hiervoor duidelijke kaders geformuleerd.
- De werkwijze is gericht op ontwikkeling en innovatie van de communicatie en verbetering van het bestuurlijk besluitvormingsproces.

## Bedrijfsvoering

### Wat willen we bereiken?

Met de functies 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 2018?

In de afgelopen jaren hebben we verbeteringen tot stand gebracht in de juridische advisering, personeels- en informatiebeleid en digitalisering. Zo is er een nieuw functiehuis in uitvoering, informatiebeleid is geformuleerd en eHRM is ingevoerd. De implementatie van de Vervoersregio als nieuwe organisatievorm heeft zijn beslag gekregen. In 2017 zijn er ca. 15 nieuw collega's aangenomen als uitbreiding van de vaste formatie en daarnaast wordt veel gebruik gemaakt van inhuurkrachten. Dit betekent ook een behoorlijke extra inzet voor afdeling Bedrijfsvoering. Projecten/activiteiten die zorgen voor meer kwaliteit en een verdere beheersing van de bedrijfsvoering worden voortgezet of ingang gezet. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Uitvoering van de visie op Controlling
- Uitwerking van het Informatiebeleid
- Invoering van het nieuwe ICTconcept
- Verdere inrichting van de nieuwe organisatie (structuur en cultuur)
- Optimalisering van juridische kwaliteitszorg

Met de groei van de Vervoerregio zal de capaciteit en kwaliteit van de afdeling Bedrijfsvoering op voldoende niveau moeten blijven om de dienstverlening te waarborgen.

### Juridische zaken

Juridisch zaken denkt in 2018 mee om de Vervoerregio als vervoerregio, ook in Metropoolregio verband, te kunnen laten opereren. Concreet betekent dat de eigen regelgeving (verordeningen & beleid) wordt aangepast. Alle mandaten, volmachten & machtigingen worden waar nodig geactualiseerd. Daarnaast wordt de organisatie voorbereid op algemene nieuwe wetgeving onder andere de Wet open overheid.

### Huisvesting

De Vervoerregio 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. In 2017 is er een uitbreiding van het aantal werkplekken gerealiseerd. De huidige locatie aan de Jodenbreestraat is hiermee aan het eind van zijn mogelijkheden gekomen om de beschikbare werk- en vergaderruimten uit te breiden.

## **Informatie en ICT**

In 2017 is de ICT omgeving van de Vervoerregio overgegaan in een situatie met Cloud gerichte oplossingen. Hierdoor is volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen, mogelijkheden en behoeftes van de organisatie. We houden hierbij rekening met het nog meer digitaal kunnen samenwerken met externe partners in de regio, het plaats en tijds onafhankelijk werken. Daarnaast zetten wij binnen de organisatie in op het volledig digitaliseren van de werkprocessen en het verbeteren van de informatievoorziening. Nu het implementeren van een nieuw financieel systeem en een E-HRM systeem nagenoeg is afgerond, zullen wij gebruik gaan maken van een rapportagetool om de gegevens uit de verschillende systemen te combineren tot waardevolle informatie. Dit betekent dat wij het bestuur en het management kunnen voorzien van informatie om beter te kunnen sturen.

## **Personeel en organisatie**

Naast de reguliere activiteiten op het gebied van HRM, richt Personeel en organisatie zich in 2018 op: *Volledige implementatie van eHRM*

We zijn op 1 jan 2017 over gegaan naar een digitaal HRsysteem bij Raet. Medewerkers kunnen alle informatie inzien en zelf eenvoudige handelingen online uitvoeren in YouForce. Sinds 1 januari 2017 hebben medewerkers hun individueel keuzebudget (IKB) in beheer. In 2018 worden verdere stappen gemaakt met het digitaliseren van personeelsdossiers, de gesprekscyclus en het opleidingsprogramma.

### *Organisatieontwikkeling en wijziging van het functiehuis*

Vooruitlopend op de vaststelling van de nieuwe hoofdstructuur voor de Vervoerregio is gestart met het herinrichten van het functiehuis. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd om de functies op elkaar af te stemmen om een evenwichtig functiehuis te bereiken.

Bestaande functies zijn/worden nog aangepast en nieuwe functies geïmplementeerd op een manier die het beste voldoet aan het werken binnen een Vervoerregio.

### *Duurzame inzetbaarheid*

Duurzame inzetbaarheid houdt in; de juiste persoon op de juiste plaats; medewerkers die dagelijks gezond en met plezier naar hun werk gaan. De afgelopen jaren is een start gemaakt met Duurzame Inzetbaarheid via onder andere het opleidingsplan en de week van de mobiliteit. In 2017 is een maand lang aandacht geschonken aan het thema Gezondheid en in 2018 willen we dit verder uitrollen. Naast ruimte voor persoonlijke ontwikkeling en gezondheid, wordt ook gekeken naar, leeftijdsbewust en strategisch personeelsbeleid, mobiliteit, enz.

## **Financiën**

Ten gevolge van het organisatie ontwikkelproces is Financiën vanaf 2018 gepositioneerd als een zelfstandig onderdeel binnen de Overhead.

### **Wat willen we bereiken?**

De financiële functie is er op gericht om het bestuur en de ambtelijke organisatie zo optimaal mogelijk 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. Voor Financiën gelden primair oude waarden als: Tijdig, Juist en Volledig en is onze ambitie er op gericht om dit volledig waar te maken zodat de sturing en beheersing van de Vervoerregio zo goed mogelijk wordt ondersteund.

## Wat gaan we doen in 2018?

Onze doelen voor 2018 zijn:

- Het verder optimaliseren (eventueel uitbreiden) van het in 2017 geïmplementeerde nieuw financieel systeem en de processen daar om heen, zodat de financiële administratieve dienstverlening zich verder kan ontwikkelen;
- De vernieuwingen van 2017 in de planning & control-cyclus /-kalender in 2018 verder door ontwikkelen en hiermee de informatiewaarde van de p&c-producten verbeteren;
- Het informatiemanagement, dat zich in 2017 zal ontwikkelen tot een verzameling (financiële) rapportages, verder uitbouwen in combinatie met het informatiemanagement van de andere bedrijfsvoering- en beleidsfuncties en komen tot een integraal dashboard;
- En hierdoor optimaal bijdragen aan de integrale sturing en beheersing van de Vervoerregio.

Randvoorwaarden hierbij zijn:

- Duidelijkheid over de positie en rol van Financiën binnen de Vervoerregio naar aanleiding van de organisatie ontwikkeling (hoofdstructuur);
- Een vastgestelde formatie die gebaseerd is op de uitgangspunten vanuit het verbeterproces van de financiële functie en uitgewerkt is in nieuwe financiële functies (functiehuis);
- Vernieuwde beschrijvingen van de werkprocessen en vastlegging van de rollen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in een matrix (werkgroep Rolbesef, naar aanleiding van de organisatie ontwikkeling).



## Wat mag het kosten?

### Meerjarenraming Overhead

		(bedragen x € 1.000)																								
	Begrotingsposten	Rekening 2016	1. MJR Kadernota 2018					2. Financiële bijstellingen MJR				3. MJR Ontwerpbegroting 2018 - 2021														
			2017	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021											
<b>Lasten</b>	Management Primair Proces		800	800	800	800	800																			
	Bestuur- en bestuursondersteuning	71	102	102	102	102	102																			
	Communicatie	108	205	255	205	205	205																			
	Bedrijfsvoering	2.043	2.113	1.768	1.768	1.768	1.768																			
	Financiën	81	81	81	81	81	81																			
	Salarislasten obv vastgestelde formatie	1.789																								
	Salaris Bestuur & Communicatie		627	627	627	627	627																			
	Salaris Bedrijfsvoering		921	921	921	921	921																			
	Salaris Financiën		759	759	759	759	759																			
	Personeel van derden	880																								
	Inhuur derden Bestuur & Communicatie		230	80	80	80	80																			
	Inhuur derden Bedrijfsvoering		208	58	58	58	58																			
	Inhuur derden Financiën		0	0	0	0	0																			
	Stelpost Nog te alloceren lasten		-32	563	613	613	613																			
	Lasten voorgaande jaren	48																								
<b>Totaal Lasten</b>			<b>5.020</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>75</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>6.089</b>	<b>5.954</b>	<b>5.954</b>	<b>5.954</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	
<b>Baten</b>	BDU-jaarbijdrage		6.014	6.014	6.014	6.014	6.014																			
	Dekking uren afd. Financiën																									
	Rentebaten																									
	Doorbelastingen	5.213																								
	Baten voorgaande jaren	83																								
<b>Totaal Baten</b>			<b>5.296</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>135</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.149</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	<b>6.014</b>	
<b>Saldo Baten en Lasten voor resultaatbestemming</b>			<b>276</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	
<b>Lasten</b>	Toevoeging aan reserve ICT	60	60	60	60	60	60																			
<b>Baten</b>	Onttrekking reserve Koersverschillen																									
	Onttrekking aan reserve ICT	123	265																							
<b>Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming</b>			<b>339</b>	<b>205</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### ***Toelichting financiële bijstellingen MJR (lasten)***

Vanaf 2017 worden de lasten (en baten) van de overhead in een apart overzicht opgenomen naast de hoofdprogramma's Mobiliteit, Infrastructuur en Openbaar Vervoer. Dit ten gevolge van wijzigingen in de BBV die nu ook gelden voor gemeenschappelijke regelingen.

De lasten voor Overhead zoals opgenomen in de Kadernota 2018 heeft een omvang van € 6,1 mln wat een stijging is van € 1 mln ten opzichte van de Jaarrekening 2016. Het grootste gedeelte van dit verschil komt door het overhevelen van de lasten van leidinggevende functies vanuit het primair proces naar de Overhead conform BBV (op totaalniveau budgetneutraal). In de Kadernota is ook de jaarschijf 2017 op sommige punten bijgesteld zonder doorwerking naar de meerjarenraming 2018-2021 mee te nemen. Op dat moment was daar ook nog geen zicht op en is hiervoor de stelpost Nog te alloceren lasten opgenomen. Bij de Ontwerpbegroting is de doorwerking bekend. Door inzet van de Nog te alloceren lasten zijn de financiële bijstellingen nauwelijks lastenverhogend.

#### **Communicatie**

Onder communicatie vallen de reguliere voorlichting en public relations, de organisatie van regionale bijeenkomsten (conferenties, symposia en dergelijke) en vierjaarlijks een introductiedag voor nieuwe raadsleden en bestuurders.

#### **Bedrijfsvoering (€ 155K)**

De integrale lasten voor vergader- en representatievoorzieningen, telecommunicatie, informatie- en automatisering nemen toe als gevolg van de toename van het aantal medewerkers toe. Het in gebruik nemen van nieuwe applicaties (zoals onder andere de rapportagetool Cognos) zorgt voor meer beheer- en licentiekosten.

#### **Financiën (€ 50K)**

Voor de doorontwikkeling van het in 2017 geïmplementeerde financieel systeem (Key2Financiën) en Cognos wordt in de begroting van 2018 rekening gehouden met extra middelen.

#### **Personele lasten (€ 86K)**

In de begroting worden de personele lasten opgenomen op basis van het maximum van de salarisschaal. Dit is in de begroting 2018 bijgesteld daar waar er nog niet in was voorzien.

#### **Personele lasten inhuur van derden (€ 547K)**

De Vervoerregio heeft bij Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën niet alle expertises of benodigde capaciteit in de vaste formatie beschikbaar. Hierdoor is er tijdelijk dan wel structureel behoefte aan inhuur van specialisten dan wel extra menskracht. Te denken valt aan redactionele capaciteit bij Communicatie (€ 40K), het langer inhuren van specialisten als gevolg van de ingezette organisatie ontwikkeling binnen Bedrijfsvoering (€ 242K) en een inhuurbudget bij Financiën ter dekking van het verschil in vaste formatie en benodigde formatie waar deels dekking vanuit de projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn tegenover staat (€ 265K).

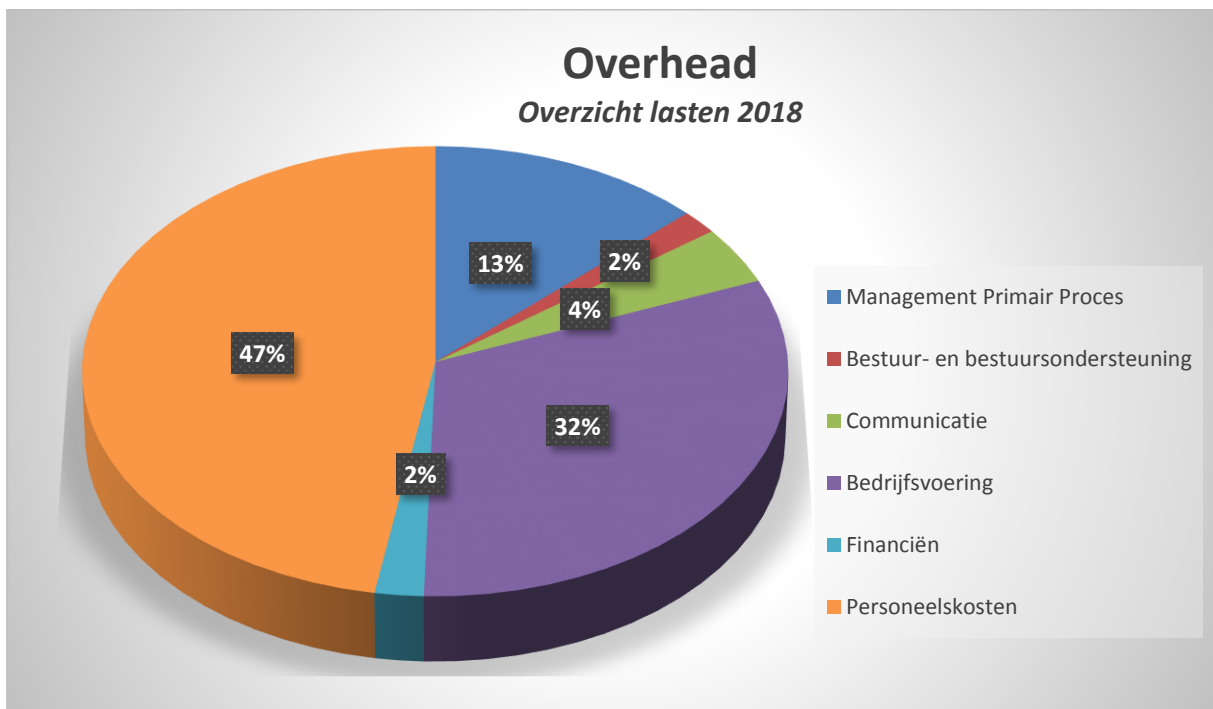
### ***Toelichting financiële bijstellingen MJR (baten)***

Voor de baten geldt dat waar vroeger de lasten van de overhead werden doorbelast aan de programma's er nu aan het 'hoofdprogramma' Overhead een direct budget (vanuit de BDU) aan gekoppeld wordt dat gelijk is aan de begrote lasten.

#### ***Toelichting op de financiële ramingen***

Een toelichting op en onderbouwing van de financiële ramingen (baten en lasten) van de programma's volgt in de Programmabegroting. Een weergave van de belangrijkste projecten maakt daar deel van uit.

Grafisch ziet de verdeling van de lasten 2018 van de Overhead er als volgt uit:



## B. De paragrafen

### Weerstandsvermogen en risicobeheersing

#### 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 Vervoerregio 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 om het kunnen vormen van een goed beeld over de mate waarin de Vervoerregio de risico's onder controle heeft. Daarbij staan drie zaken centraal:

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

#### Risicostrategie

Er zijn vier mogelijke strategieën voor risicobeheersing:

- Vermijden
- Reduceren
- Overdragen
- Accepteren

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

- Bij wettelijke taken, zoals het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer, is vermijden geen optie: het risico van het opdrachtgeverschap moet geaccepteerd worden. Maar vervolgens zijn er wel keuzes in de risicostrategie hoe het opdrachtgeverschap wordt uitgewerkt. Door de vorm van opdrachtverlening streeft de Vervoerregio naar het overdragen van de risico's wat betreft de reizigers-opbrengsten.
- Bij de subsidieverlening voor infrastructuurprojecten is de strategie van de Vervoerregio gericht op vermijden van het risico bij 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 Vervoerregio 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.

#### Risico's en maatregelen

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

#### I. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

De Vervoerregio belegt een deel van de gespaarde BDU middelen bij de ASR. Bij het zogeheten Kapitaalmarkt-Select Fonds, 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 ooit heeft voorgedaan. 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 Kapitaalmarkt Select Fonds in 7 jaar afgebouwd moet worden. De eerste stap is in 2013 gerealiseerd en de laatste stap in 2019. In 2018 zal dan ook weer 1/7 deel van de oorspronkelijke portefeuille worden verkocht. Tegelijkertijd vervalt ook weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve Koersverschillen. Door de afbouw van de portefeuille heeft de Vervoerregio ook minder risico op haar uitgezette beleggingsportefeuille.

### **Maatregelen**

De Vervoerregio heeft periodiek overleg met de ASR als beheerder van de beleggingsportefeuille. Indien de omstandigheden dat vragen, 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 en daarmee voldoende om het grootste verschil tussen aanschafwaarde en marktwaarde te dekken.

## **II. a. Openbaar Vervoer: Bezuinigingen in de BDU**

Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet en de vorming van het nieuwe kabinet kunnen wij geen uitspraak doen of er wordt bezuinigd op de BDU.

### **Maatregelen**

Mocht er eventueel sprake zijn van een bezuiniging dan is in de overeenkomsten met de vervoerders 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 het aanbod van vervoer bijvoorbeeld door verlaging van de frequenties in de dienstregeling.

## **II.b. Openbaar Vervoer: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU**

De Vervoerregio compenseert de vervoerders voor loon- en prijsstijgingen volgens vastgestelde indicies hierdoor zijn de vervoerders gevrijwaard van deze risico's. Door deze compensatie naar de vervoerders toe blijft het aanbod van vervoer in stand maar heeft de Vervoerregio een risico ten aanzien van onvoldoende prijscompensatie.

### **Maatregelen**

Met de meerjarenraming van de Vervoerregio kunnen de gevolgen van onvolledige prijscompensatie zichtbaar gemaakt worden zodat tijdig maatregelen genomen kunnen worden. Daarbij kunnen 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 contracten met de vervoerders zijn bepalingen opgenomen dat de Vervoerregio 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 Vervoerregio 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 Vervoerregio voor de middelen die zij betaalt aan een vervoerder geen product geleverd krijgt.

### **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 kan worden met het fonds OV. Het Fonds OV is een vooruit ontvangen post bij het programma OV die bedoeld is voor het opvangen van risico's.

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

Gezien de demissionaire status van het huidige kabinet en de vorming van het nieuwe kabinet kunnen wij geen uitspraak doen of er wordt bezuinigd op de BDU.

### **Maatregelen**

Mocht er eventueel sprake zijn van een bezuiniging dan is in de subsidiebeschikkingen vastgelegd dat de subsidie wordt toegekend onder de voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Bij bezuinigingen zullen herprioritering van toe te kennen subsidies nodig zijn. De Vervoerregio is samen met haar convenantpartners bezig de strategische Visie, Agenda om te vormen naar een beleidsprogramma Vervoerregio.

### **III. b. Infrastructuur: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU**

De Vervoerregio geeft in haar planrealisatiebeschikking aan de wegbeheerders compensatie volgens de Index Bruto Overheid Investerings (IBOI). Bij een langdurig project ontstaat het risico dat de uitvoerder van de wegbeheerders gecompenseerd wordt door de Grond-, weg- en waterbouw (GWW) index en de wegbeheerder volgens IBOI. De wegbeheerder zou dit risico weer kunnen verleggen naar de Vervoerregio door een herzieningsbeschikking aan te vragen.

### **Maatregelen**

Met de meerjarenraming van de Vervoerregio kunnen de gevolgen van onvolledige prijscompensatie zichtbaar gemaakt worden zodat tijdig maatregelen genomen kunnen worden. Wanneer de IBOI 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 Vervoerregio kan per investeringsprogramma zichtbaar gemaakt worden hoe onvolledige prijscompensatie doorwerkt.

### **III. c. Infrastructuur: overschrijdingen bij een infrastructuurproject**

De Vervoerregio 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 Vervoerregio vraagt.

### **Maatregelen**

De subsidieaanvrager is verantwoordelijk voor een project waarbij de Vervoerregio een maximale subsidiebijdrage beschikbaar stelt. Daarmee loopt de Vervoerregio geen enkel financieel risico. Mocht bij een beleidsmatig zeer gewenst project een niet verwijtbare overschrijding dreigen dan zal de bereidheid van de Vervoerregio om de subsidie-aanvrager tegemoetkomen 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 Vervoerregio, de uitvoering van projecten weten te realiseren. De ervaring van de afgelopen jaren leert ons dat de geraamde en voorgenomen bestedingen een verschil laten zien met de realisatie daarvan. Omdat deze prognose hoofdzakelijk de opsomming van de prognoses van de subsidie-aanvragers is, hanteert, zo nodig, de Vervoerregio een aangepaste prognose. Hierbij wordt via de meerjarenraming systematiek gekeken

wanneer de verwachte gelden daadwerkelijk tot uitbetaling leiden. Dit wordt dan verwerkt tot een aangepaste meerjarenraming waar de opgenomen geprognosticeerde uitgaven kunnen worden getemporiseerd.

### Maatregelen

In voorbereiding op de bestuursrapportages 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 Vervoerregio zijn dat de volgende:

Kengetallen weerstandsvermogen	Rekening	Begroting
	2016	2018
- netto schuldquote	4,9%	5,0%
- netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	10,7%	5,0%
- solvabiliteitsratio	2,0%	1,0%
- structurele exploitatieruimte	0,0%	0,5%

De netto schuldquote blijft nagenoeg gelijk en de netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen zal door het vrijvallen van de leningen aan de Gemeente Amsterdam hetzelfde worden als de “gewone” netto schuldquote.

Door het verder vrijvallen van de Bestemmingsreserve koersverschillen zal het Eigenvermogen van de Vervoerregio verder dalen naar verwacht 1%.

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

## 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 Vervoerregio. 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 aan het Rijk. Op de balans is het nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruit ontvangen doeluitkering. Doordat alle middelen als vooruit ontvangen gelden zijn geadmistreerd 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.

## Uitgangspunten treasurybeleid

Het dagelijks bestuur heeft de uitgangspunten voor het treasurybeleid vastgelegd:

- per programma staat de 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 investeringsubsidies voor strategische activa in het openbaar vervoer dragen bij aan een hoog bestedingsniveau waardoor de bestedingsruimte van de Vervoerregio verkleind.

## Wat is het verwachte resultaat voor 2018?

**Tabel: Rentebaten en renteverdeling**

Bedragen x € 1.000		Rekening 2016	Begroot 2017		2018
			1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	
<b>Baten</b>	Rente leningen Amsterdam		0		0
	Rente BNG Kapitaalmarktselect	200	200	0	100
	Rente liquide middelen	0	0	0	0
	Rente tlv 01 Openbaar Vervoer	0	0	0	0
	Resultaat voorgaande jaren	0			
	<b>Totaal rentebaten</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>100</b>
<b>Lasten</b>	Beheerkosten	191	190	0	90
	Rente 01 Openbaar Vervoer	0	0	0	0
	Rente 02 Infrastructuur	9	10	0	10
	Rente 03 Mobiliteitsbeleid	0	0	0	0
	Rente Algemene middelen	0	0	0	0
	Te betalen rente derden	0	0	0	0
<b>Totaal rentelasten</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	
<b>Saldo</b>	<b>Rentebaten min rentelasten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De rentebaten en de renteverdeling in deze tabel zijn opgesteld met in de achtergrond de ontwikkeling van de Euribor. De Euribor verwachting is voor de komende periode zelfs negatief door het opkoopprogramma van de ECB.



## Personeel

### Aantal formatieplaatsen

Hoofdprogramma's	2016	2017	Gewijzigde begroting 2017	2018	2019	2020	2021
Mobiliteit	13	17	15	15	15	15	15
Mobiliteit (Venom)	2	2	2	2	2	2	2
Openbaar Vervoer	22	26	23	23	23	23	23
Infrastructuur	25	32	27	27	27	27	27
Overhead	26	28	36	36	36	36	36
<b>Totaal</b>	<b>88</b>	<b>104</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>

### Salarislasten

(bedragen x € 1.000)

Hoofdprogramma's	Rekening 2016	Begroting 2017	Gewijzigde begroting 2017	2018	2019	2020	2021
Mobiliteit	894	1.394	1.253	1.270	1.270	1.270	1.270
Mobiliteit (Venom)	147	157	166	168	168	168	168
Openbaar Vervoer	1.584	2.364	1.903	1.930	1.930	1.930	1.930
Infrastructuur	2.144	2.755	2.253	2.285	2.285	2.285	2.285
Overhead	1.790	2.307	3.135	3.179	3.179	3.179	3.179
<b>Totaal</b>	<b>6.559</b>	<b>8.977</b>	<b>8.711</b>	<b>8.833</b>	<b>8.833</b>	<b>8.833</b>	<b>8.833</b>

## Verantwoording niet opgenomen 'verplichte' paragrafen

Naast de paragrafen Weerstandsvermogen en Financiering schrijft het BBV paragrafen voor voor de onderwerpen Lokale heffingen, Onderhoud kapitaalgoederen, Bedrijfsvoering, Verbonden partijen en Grondbeleid. Deze paragrafen ontbreken in de begroting van de Vervoerregio omdat de onderwerpen niet van toepassing en/of niet relevant zijn.

Paragraaf Lokale heffingen ontbreekt omdat de Vervoerregio geen heffingen van inwoners int of een bijdrage van de deelnemende gemeenten ontvangt. Behoudens een aantal servers heeft de Vervoerregio geen eigen kapitaalgoederen en is daarmee een paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen irrelevant. Informatie over de bedrijfsvoering is opgenomen in het hoofdprogramma Overhead. Verbonden Partijen kent de Vervoerregio niet. Er zijn geen organisaties waarmee de Vervoerregio een bestuurlijke relatie heeft en een financieel belang in heeft. De Vervoerregio ontwikkelt geen bouwgrondterreinen waardoor de paragraaf Grondbeleid niet van toepassing is.

# Deel 3: Financiële begroting

## 3.1 Overzicht baten en lasten en de toelichting

### Begrotingsuitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de samenstelling van de meerjarenraming:

- De meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het (nieuwe) begrotingsjaar 2018 en de drie opvolgende jaren 2019-2021.
- De Vervoerregio heeft, conform de BBV, het stelsel van baten en lasten als uitgangspunt: ramingen gaan uit van geleverde prestaties/uitgevoerde werkzaamheden aan het eind van het jaar. Echter in de huidige praktijk komt het voor dat ook het kasstelsel (ramingen zijn gebaseerd op het jaar wanneer de uitgaven worden gedaan en de ontvangsten binnen komen) gehanteerd worden. Er wordt gekeken naar het hanteren van een eenduidig stelsel.
- De Vervoerregio gaat uit van bruto-verantwoording: dat wil zeggen dat baten en lasten van (sub)programma's/projecten worden afzonderlijk weergegeven en niet op basis van saldering.
- Het prijspeil van de salarissen is 2018. Het huidige Cao-akkoord gemeenten met een looptijd tot 1 mei 2017 is het vertrekpunt. Voor 2018 ramen we een loonstijging in van 1%. Daarnaast voorziet het ABP voor 2018 een stijging van de pensioenpremiekosten voor de werkgever met 1% van de loonsom. Deze totale stijging van 2% zullen we verwerken in de Ontwerpbegroting 2018.
- De omvang van de formatie van de Vervoerregio per 1 januari 2018 is gesteld op 101,78 fte. De salarislasten zijn ingeschat voor het maximum van de schaal.
- Het prijspeil waarin de baten en lasten voor subsidies zijn weergegeven, worden gebaseerd op de laatst bekende indexatie, in dit geval van het jaar 2016. Indexeringen voor latere jaren geschieden zodra de relevante wijzigingen bekend zijn (voor infrastructurele werken hanteren we de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI), voor Openbaar Vervoer budgetten hanteren we een gewogen gemiddelde van de Index Materiele Overheids Consumptie (IMOC) en de loonvoetmarktsector prijsindex), voor subsidies voor het beheer en onderhoud MeerjarenVervangingsPlan-metro hanteren we de BDU-index.
- De omvang van overhead 2018 (kosten voor ondersteuning/facilitering van de primaire processen) is gelijk aan de omvang in 2017. De lasten voor overhead zijn in een apart overzicht Overhead zichtbaar gemaakt. Hiervoor zijn de lasten van de programma's Mobiliteit, Openbaar Vervoer en Infrastructuur met hetzelfde bedrag (voorheen de 'doorbelastingen overhead') verminderd.
- Onze inkomstenbron, de BDU-uitkering, wordt aan de hand van percentages, toebedeeld aan de hoofdprogramma's: Openbaar Vervoer, Infrastructuur, Mobiliteit. Met de (verplichte) vorming van het overzicht Overhead mogen en hoeven de overheadkosten niet meer aan OV, Infra en Mobiliteit te worden toegedeeld. In plaats daarvan hebben deze hoofdprogramma's een deel van de BDU-inkomsten 'afgestaan' ter dekking van de overheadkosten.

## Overzicht baten en lasten 2018

(bedragen x € 1.000)

Hoofdprogramma's	Jaarrekening 2016	2017 (kadernota )	2018 (kadernota)	bijstelling 2018	2018 (ontwerp- begroting)
<b>Lasten</b>					
1 Mobiliteit	5.849	7.758	6.125	-	6.125
2 Openbaar Vervoer	288.872	316.244	287.594	-	287.594
3 Infrastructuur	115.128	143.332	214.513	-315	214.198
4 Overhead	5.020	6.014	6.014	243	6.257
<b>Totale lasten hoofdprogramma's</b>	<b>414.869</b>	<b>473.348</b>	<b>514.246</b>	<b>-72</b>	<b>514.174</b>
<b>Baten</b>					
1 Mobiliteit	6.359	5.124	4.871	-	4.871
2 Openbaar Vervoer	305.179	298.897	303.112	300	303.412
3 Infrastructuur	93.858	139.204	105.703	101	105.804
4 Overhead	5.296	6.014	6.014	155	6.169
<b>Totale baten hoofdprogramma's</b>	<b>410.692</b>	<b>449.239</b>	<b>419.700</b>	<b>556</b>	<b>420.256</b>
<b>Saldi (= baten-lasten)</b>					
1 Mobiliteit	510	-2.634	-1.254	-	-1.254
2 Openbaar Vervoer	16.307	-17.347	15.517	300	15.817
3 Infrastructuur	-21.270	-4.128	-108.810	416	-108.394
4 Overhead	276	0	0	-88	-88
<b>Totale saldi van hoofdprogramma's</b>	<b>-4.177</b>	<b>-24.109</b>	<b>-94.547</b>	<b>628</b>	<b>-93.918</b>
<b>Reservemutaties (saldo)</b>					
1 Mobiliteit	-	-	-	-	-
2 Openbaar Vervoer	-	-	-	-	-
3 Infrastructuur	-	-	-	-	-
4 Overhead	63	205	-60	-	-60
<b>Totale mutaties reserves</b>	<b>63</b>	<b>205</b>	<b>-60</b>	<b>-</b>	<b>-60</b>
<b>Resultaat na bestemming</b>					
1 Mobiliteit	510	-2.634	-1.254	-	-1.254
2 Openbaar Vervoer	16.307	-17.347	15.517	300	15.817
3 Infrastructuur	-21.270	-4.128	-108.810	416	-108.394
4 Overhead	339	205	-60	-88	-148
<b>Saldo van baten en lasten</b> (= te verrekenen met de 'spaarsaldo' BDU)	<b>-4.114</b>	<b>-23.904</b>	<b>-94.607</b>	<b>628</b>	<b>-93.978</b>

Ten opzichte van het afgegeven financieel kader in de Kadernota 2018 vindt in de ontwerpbegroting een beperkte bijstelling plaats van 0,6 mln. Deze bijstellingen zijn toegelicht in het programmaplan onder hoofdprogramma's toegelicht.

## 3.2 Meerjarenraming 2018-2021

### Meerjarenraming 2018-2021

(bedragen x € 1.000)

Hoofdprogramma's	2018	2019	2020	2021
<b>Lasten</b>				
1 Mobiliteit	6.125	6.125	6.125	6.125
2 Openbaar Vervoer	287.594	261.999	278.174	310.165
3 Infrastructuur	214.198	181.292	141.150	95.922
4 Overhead	6.257	6.029	6.029	6.029
<b>Totale lasten hoofdprogramma's</b>	<b>514.174</b>	<b>455.445</b>	<b>431.477</b>	<b>418.240</b>
<b>Baten</b>				
1 Mobiliteit	4.871	4.897	4.897	5.016
2 Openbaar Vervoer	303.412	304.408	304.408	303.408
3 Infrastructuur	105.804	97.864	106.305	73.357
4 Overhead	6.169	6.034	6.034	6.034
<b>Totale baten hoofdprogramma's</b>	<b>420.256</b>	<b>413.203</b>	<b>421.644</b>	<b>387.815</b>
<b>Saldi (= baten-lasten)</b>				
1 Mobiliteit	-1.254	-1.228	-1.228	-1.109
2 Openbaar Vervoer	15.817	42.409	26.234	-6.757
3 Infrastructuur	-108.394	-83.428	-34.845	-22.565
4 Overhead	-88	5	5	5
<b>Totale saldi van hoofdprogramma's</b>	<b>-93.918</b>	<b>-42.242</b>	<b>-9.833</b>	<b>-30.425</b>
<b>Reservemutaties (saldo)</b>				
1 Mobiliteit	-	-	-	-
2 Openbaar Vervoer	-	-	-	-
3 Infrastructuur	-	-	-	-
4 Overhead	-60	-60	-60	-60
<b>Totale mutaties reserves</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>
<b>Resultaat na bestemming</b>				
1 Mobiliteit	-1.254	-1.228	-1.228	-1.109
2 Openbaar Vervoer	15.817	42.409	26.234	-6.757
3 Infrastructuur	-108.394	-83.428	-34.845	-22.565
4 Overhead	-148	-55	-55	-55
<b>Saldo van baten en lasten</b> (= te verrekenen met de 'spaarsaldo' BDU)	<b>-93.978</b>	<b>-42.302</b>	<b>-9.893</b>	<b>-30.485</b>

Bovenstaande meerjarenraming 2018-2021 is nagenoeg gelijk aan de meerjarenraming uit de Kadernota 2018.

### 3.3 Uiteenzetting van de financiële positie

De financiële positie krijgt zijn weerslag in de ontwikkeling van het spaarsaldo van de BDU. Vertrekpunt hiervoor is het 'vastgesteld' spaarsaldo op 31 december 2016 in onze jaarstukken 2016. Eind 2016 is het spaarsaldo BDU's voor de hoofdprogramma's als volgt:

#### Omvang 'spaarsaldo BDU eind 2016

Hoofdprogramma's	2016 (JR 2016)
Spaarsaldo Mobiliteit	10.691
Spaarsaldo Openbaar Vervoer	-121.104
Spaarsaldo Infrastructuur	334.006
<b>Omvang 'spaarsaldo' BDU</b>	<b>223.593</b>

Met dit spaarsaldo wordt het saldo van baten en lasten uit de meerjarenraming 2018-2021 verrekend. Zoals deze meerjarenraming laat zien, is het te verrekenen bedrag voor de verschillende hoofdprogramma's:

#### Het te verrekenen bedrag met het spaarsaldo BDU (= saldo van baten en lasten)

(bedragen x € 1.000)

Hoofdprogramma's	2017	2018	2019	2020	2021
1 Mobiliteit	-2.634	-1.254	-1.228	-1.228	-1.109
2 Openbaar Vervoer	-17.347	15.817	42.409	26.234	-6.757
3 Infrastructuur	-4.128	-108.394	-83.428	-34.845	-22.565
4 Overhead	205	-148	-55	-55	-55
<b>Saldo van baten en lasten</b> (= te verrekenen met de 'spaarsaldo' BDU)	<b>-23.904</b>	<b>-93.978</b>	<b>-42.302</b>	<b>-9.893</b>	<b>-30.485</b>

Als bovenstaande saldi van de verschillende jaarschijven ieder jaar worden verrekend met het 'spaarsaldo BDU', ontwikkelt het BDU-spaarsaldo zich als volgt:

#### Ontwikkeling 'spaarsaldo BDU' 2017-2021

(bedragen x € 1.000)

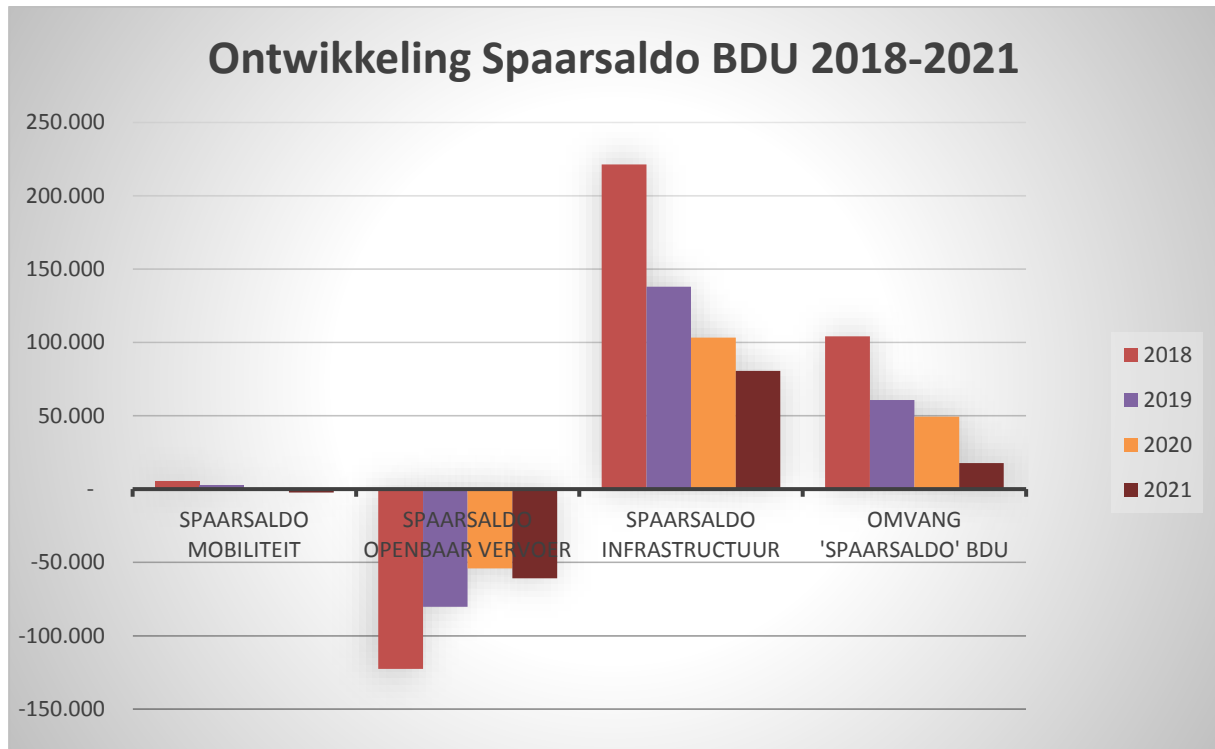
Hoofdprogramma's	2016 (JR 2016)	ultimo 2017	ultimo 2018	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021
Spaarsaldo Mobiliteit	10.691	8.057	6.803	5.575	4.347	3.238
Spaarsaldo Openbaar Vervoer	-121.104	-138.451	-122.634	-80.225	-53.991	-60.748
Spaarsaldo Infrastructuur	334.006	329.878	221.484	138.056	103.211	80.646
<b>Omvang 'spaarsaldo' BDU</b>	<b>223.593</b>	<b>199.484</b>	<b>105.653</b>	<b>63.406</b>	<b>53.567</b>	<b>23.136</b>

In overeenstemming met onze verwachtingen bij de programmabegroting 2017-2020 en het Uitvoeringsprogramma 2017 laat deze tabel zien dat het BDU-spaarsaldo de komende jaren positief blijft, ondanks de verwachte inzet van de spaarsaldo in de komende jaren. Daarin ontwikkelen de spaarsaldi van de afzonderlijke programma's zich verschillend.

Conform de huidige inzichten gaat het spaarsaldo van Mobiliteit geleidelijk naar beneden. Dit is niet verontrustend gelet op de omvang en de flexibiliteit van de uitgaven.

De tijdelijke negatieve BDU-spaarsaldo van programma Openbaar Vervoer is het gevolg van de verstrekte investeringsbijdragen voor het rollend materieel OV in de afgelopen jaren. Van de omvang van de BDU-spaarsaldo Infrastructuur is de verwachting dat deze de komende jaren sterk wordt benut doordat de projecten in de realisatiefase hun afronding zullen gaan zien. Een afname van de BDU-spaarsaldo is hiervan het gevolg.

De ontwikkeling van het spaarsaldo BDU is ook grafisch te presenteren. Onderstaande grafiek laat de ontwikkeling voor ieder hoofdprogramma en geconsolideerd voor de Vervoerregio zien.



#### Na 2021

Voor een periode van vier jaar kunnen we redelijkerwijs een inschatting maken van onze programmering en de kosten die hiermee zijn gemoeid. Een termijn langer dan vier jaar is op dit moment gestoeld op veel onzekerheid onder meer door het ontbreken van realistische prognoses. Doorgaans is gebruikelijk dat een begroting structureel in evenwicht is, dat wil zeggen dat jaarlijkse lasten normaliter kunnen worden gedekt uit de jaarlijkse baten. Het werkveld van de Vervoerregio maakt dat de Vervoerregio hier enigszins vanaf wijkt. Dit komt met name door de jaarlijkse wisselende omvang (kasritme) van infrastructurele projecten en (vervangings)investeringen in de (rail)infrastructuur en vervoersmiddelen. Dergelijke projecten hebben een dusdanige dynamiek en lange uitvoeringstijd dat in enig jaar veel uitgaven kunnen plaatsvinden (wat meer kan zijn dan de jaarlijkse baten) en in andere jaren minder uitgaven gedaan worden. De disbalans die hierdoor optreedt, vult de Vervoerregio in met de spaarsaldo BDU: In een jaar waarin de BDU-ontvangsten hoger zijn dan de uitgaven, wordt de spaarsaldo gevuld, in een jaar waarin BDU-ontvangsten lager zijn dan de uitgaven, wordt uit de spaarsaldo geput.

# Bijlage

## Afkortingenlijst

Afkorting	Betekenis
<b>A</b>	
AMSYS	Amsterdam Metro System
AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
<b>B</b>	
BBROVA	Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BONRoute	Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad
BTW	Belasting over Toegevoegde Waarde
<b>C</b>	
Cie	Commissie
<b>D</b>	
DB	Dagelijks Bestuur
DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
<b>E</b>	
EKC	Eigen Kracht Conferenties
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
EZ	Economische Zaken
<b>G</b>	
GGB	Gebiedsgericht Benutten
GGM	Generiek Gezinsmanagement
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
GVI	Geo en Vastgoedinformatie
<b>H</b>	
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HSL	Hoge Snelheidslijn
<b>I</b>	
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
<b>J</b>	
JZ	Juridische Zaken
<b>K</b>	
KAR	Korte Afstandsradio
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
<b>L</b>	
LWI	Landelijk Werkende Instellingen
<b>M</b>	
MER	Milieu Effect Rapportage
MIP	Meerjaren Investeringsprogramma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MOP	Meerjaren Ontwikkelingsplan
MT	Managementteam

	<b>Afkorting</b>	<b>Betekenis</b>
<b>O</b>	OV	Openbaar Vervoer
	OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
<b>P</b>	pho	Portefeuillehouderoverleg
	PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
	Plabeka	Platformen Bedrijven en Kantoren
	PRES	Platform Regionaal Economische Structuur
<b>R</b>	R&M	Ruimte en Mobiliteit
	RAR	Reizigers Adviesraad
	RRAAM	Rijk- en Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer
	RVVP	Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
	RWS	Rijkswaterstaat
<b>S</b>	SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
	SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
<b>U</b>	UVP	Uitvoeringsplan RVVP
<b>V</b>	V&V	Verkeer en Vervoer
	VAT	Vorbereiding, Administratie en Toezicht
<b>W</b>	Wgr	Wet Gemeenschappelijke Regeling