

Programmabegroting 2018



De programmabegroting is opgemaakt om het digitaal te raadplegen.
Een afdrukversie komt het best tot zijn recht op A3-formaat

Inhoudsopgave

Deel 1. Algemeen	1.1	Inleiding	3
	1.2	Bestuurlijke speerpunten 2018	4
	1.3	Financieel perspectief	5
Deel 2. Beleidsbegroting		Het programmaplan	
	2.1	Mobiliteit	7
	2.2	Openbaar vervoer	9
	2.3	Infrastructuur	11
	2.4	Overzicht overhead	13
		De paragrafen	
	2.5	Weerstandsvermogen en risicobeheersing	16
	2.6	Financiering	17
Deel 3. Financiële begroting	3.1	Overzicht baten en lasten 2018	20
	3.2	Meerjarenraming 2018-2021 en spaarsaldo BDU	21
	3.3	Meerjarenbeeld 2022-2027 en spaarsaldo BDU	23
Bijlagen	A.	Opvolging zienswijzen Ontwerpbegroting 2018-2021	25
	B.	Specificatie meerjarenraming per hoofdprogramma	26
	C.	Overzicht beschikbare achtergrondinformatie	30
	D.	Afkortingenlijst	31

1.1 Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2018 van de Vervoerregio Amsterdam. Opgemaakt in een nieuwe stijl, met meer beeld en infographics, om duidelijk te maken wat we in het komend jaar gaan doen en welke bedragen we daarvoor inzetten. Op 1 januari 2017 ging de Vervoerregio Amsterdam als nieuwe organisatie officieel van start.

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

De regio gaat ervoor en wil ook in 2018 de samenwerking verder verstevigen. Met meer commitment, meer structuur in de samenwerking om de transparantie te vergroten en een duidelijke plek voor de betrokkenheid vanuit raden van zowel de grotere als de kleinere gemeenten.

De Vervoerregio heeft met haar ervaring, expertise, wettelijke taken en bijbehorende middelen een sterke troef in handen om verder te groeien als professionele organisatie op het gebied van de bereikbaarheid binnen de metropoolregio Amsterdam. Dit geeft vertrouwen in de verdere ontwikkeling van de samenwerking met de convenantpartners en alle andere partijen.

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.

Rollen Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de regio en heeft daarbij verschillende rollen.



Beleidsmaker

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



Belangenbehartiger

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



Financier

De Vervoerregio levert een financiële bijdrage aan projecten die aantoonbaar op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio en de kwaliteitseisen uit het Beleidskader Mobiliteit.



Facilitator

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



Regisseur

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



Opdrachtgever

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

1.2 Bestuurlijke speerpunten 2018

We staan voor een forse bereikbaarheidsopgave. De regio Amsterdam, met daarin luchthaven Schiphol, wordt steeds drukker. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers groeit. Er dienen zich nieuwe vraagstukken aan op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie. Vraagstukken die we alleen gezamenlijk effectief kunnen oplossen. Hier zijn vele partijen bij betrokken, met de Vervoerregio als verbindende organisatie. Om richting te geven aan de activiteiten van de Vervoerregio in de komende jaren hebben we een Beleidskader Mobiliteit opgesteld. Daarin zijn vijf strategische opgaven benoemd waaraan de inspanningen en investeringen van de Vervoerregio een bijdrage moeten leveren. In het verlengde van deze opgaven richten we ons met de programmabegroting 2018 op een aantal bestuurlijke speerpunten. Het komend jaar al gaat er in de regio veel veranderen door de start van de Noord/Zuidlijn. Dit wordt een van de grootste vernieuwingen van het openbaar vervoer in dit gebied sinds 125 jaar.



Programma bereikbaarheid van, naar en in de MRA

De Vervoerregio coördineert het proces waarin de Metropoolregio Amsterdam met het Rijk in 2018 een eerste programma gaat opleveren om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren.



Implementatie nieuwe Lijnennet & start Noord/Zuidlijn

Op 22 juli 2018 gaat de Noord/Zuidlijn rijden en verandert ook het lijnennet in de regio, zodat de nieuwe metro optimaal in het bestaande OV netwerk wordt ingepast



Verkeersveiligheid

Stimuleren van verkeersveilig gedrag en het financieren van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.



Start concessie Amstelland-Meerlanden

Op 10 december 2017 gaat de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden van start en in 2018 gaat de elektrische bussenvloot Schiphol rijden.



KANS

De Vervoerregio trekt de planstudie Knoop A10-N247-s116 (KANS), waarvoor volgens planning medio 2018 een voorlopig voorkeursbesluit wordt genomen.



Kerncorridor in relatie tot schaa sprong OV

Een ontwikkelstrategie opstellen voor de kerncorridor Schiphol-Amsterdam. Andere onderzoeken richten zich op het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid o.a. een MIRT-verkenning Multimodale knoop Schiphol en onderzoeken naar de optimalisatie van het OV.



Start werkzaamheden ombouw Amstelveenlijn

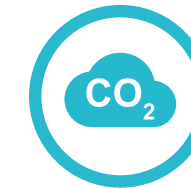
In het 3e kwartaal 2018; inrichten werkterrein, starten 1e werkzaamheden voor het opstel terrein.

De strategische opgaven

De strategische opgaven uit het nieuwe Beleidskader Mobiliteit worden de komende jaren vertaald naar maatregelen en projecten in de verschillende programma's en financiële documenten van de Vervoerregio Amsterdam.



Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen



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



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



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



Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven

1.3 Financieel perspectief

De Programmabegroting 2018-2021 geeft op basis van het financieel perspectief uit de Kadernota en een 1e uitwerking in de Ontwerpbegroting 2018-2021 een nadere detaillering van de meerjarenraming 2018-2021. Ook zijn sommige ramingen geactualiseerd. De financiële consequentie wordt in onderstaande tabellen uitgedrukt.

Saldo Baten en Lasten

(‘+’= verhoging, ‘-’ = vermindering) x € 1mln.)

Hoofdprogramma's	Begroting 2017 (burap)	2018	2019	2020	2021
Mobiliteit	-2,6	-2,7	-2,2	-2,2	-1,0
Openbaar Vervoer	-11,8	32,1	29,0	58,3	43,2
Infrastructuur	-5,1	-113,1	-105,9	-35,8	-46,2
Overhead	-0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Verrekening met Spaarsaldo BDU	-20,4	-83,7	-79,1	20,3	-4,1

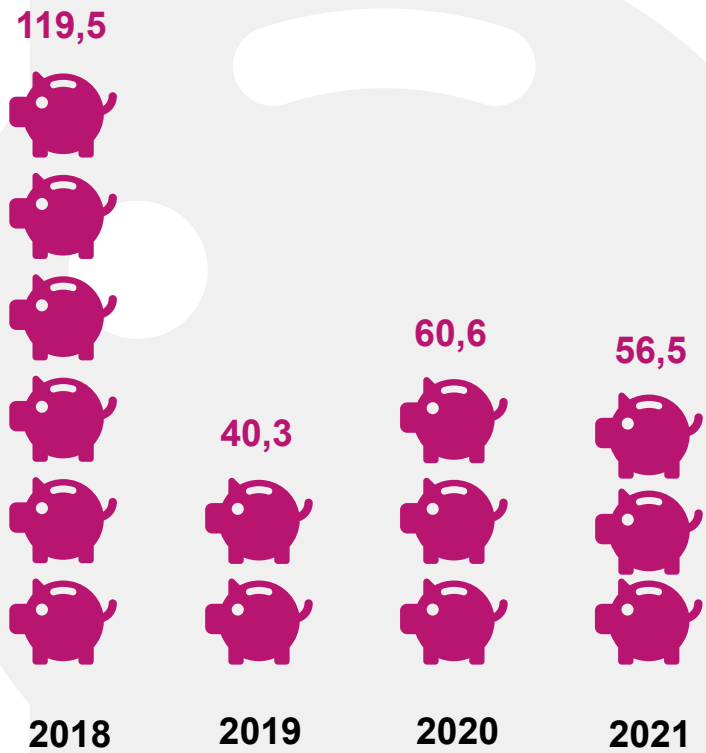
De meerjarenraming van de 3 hoofdprogramma's (Mobiliteit, Openbaar Vervoer, Infrastructuur) en het Overzicht Overhead uit de Ontwerpbegroting 2018-2021 zijn in de bijlage verbijzonderd naar programma's. In de financiële begroting zijn de programma's toegelicht.

Ontwikkeling van het spaarsaldo BDU

(x € 1mln.)

Hoofdprogramma's	Rekening 2016	Burap 2017	ultimo 2018	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021
Spaarsaldo Mobiliteit	10,7	8,1	5,4	3,2	1,0	0
Openbaar vervoer	-121,1	-132,9	-100,8	-71,8	-13,5	29,7
Infrastructuur	334,0	328,9	215,8	109,9	74,1	27,9
Te verrekenen overhead		-0,9	-0,9	-1,0	-1,0	-1,1
Omvang Spaarsaldo BDU	223,6	203,2	119,5	40,3	60,6	56,5

Ontwikkeling spaarsaldo BDU



Deel 2: Beleidsbegroting

Programmaplan

Het programmaplan bestaat uit vier hoofdprogramma's. Per hoofdprogramma schetsen we onze beleidsvoornemens voor 2018, de daarbij in het oogspringende activiteiten en de in te zetten financiële middelen.

- 2.1** Hoofdprogramma Mobiliteit
- 2.2** Hoofdprogramma Openbaar Vervoer
- 2.3** Hoofdprogramma Infrastructuur
- 2.4** Overzicht Overhead

De paragrafen

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

- 2.5** Weerstandsvermogen en risicobeheersing
- 2.6** Financiering

2.1 Mobiliteit

Wat gaan we doen?



De Vervoerregio werkt aan het mobiliteitsbeleid voor de langere termijn samen met lokale en regionale partners en met het Rijk om een zo groot mogelijke samenhang in het beleid te bewerkstelligen. We dragen zorg voor kennis, data en monitoring van effecten en ontwikkelingen van mobiliteit.

Stimuleren van verkeersveilig gedrag

Stimuleren van verkeersveilig gedrag door het financieren en faciliteren van verkeerseducatie, campagnes en handhaving.



Stimuleren Fiets

Hoogwaardige fietsroutes

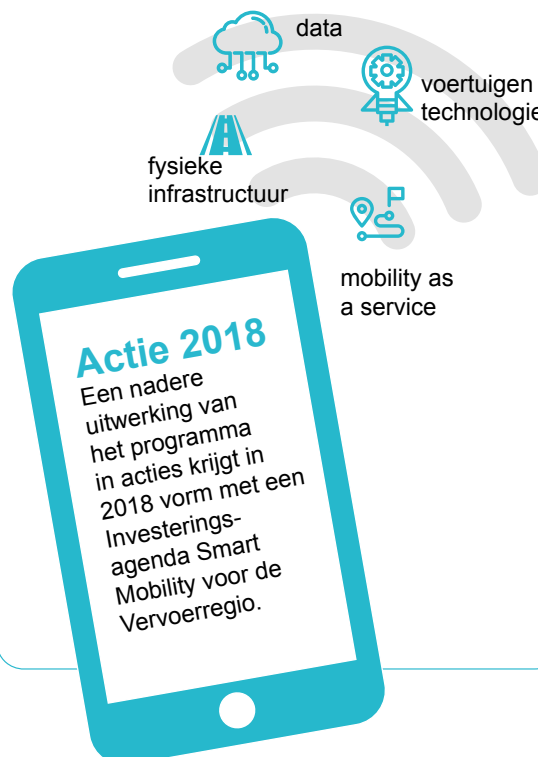


In 2018 start de uitvoering van het programma 'Metropolitane Fietsroutes'. Dit zijn fietsroutes van hoge kwaliteit die ritten over langere afstanden in de Amsterdamse regio op een snelle, prettige en veilige manier mogelijk maken.

Smart Mobility

MRA-programma

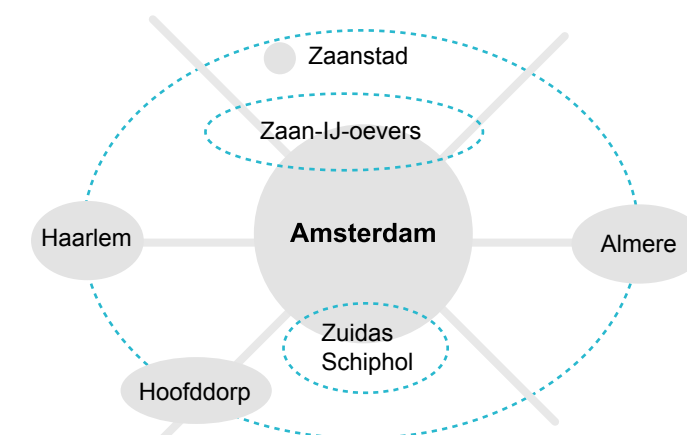
De Vervoerregio coördineert de uitvoering van een MRA programma Smart Mobility waarmee de regio beter wil inspelen op de technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit.



Bereikbaarheid MRA

Deur-tot-deur

De Vervoerregio coördineert het proces waarin de Metropoolregio Amsterdam met het Rijk in 2018 een programma gaat vormen om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren door de deur-tot-deur bereikbaarheidsopgaven aan te pakken met een focus op de economische toplocaties.



De eerste focusonderwerpen in het programma:

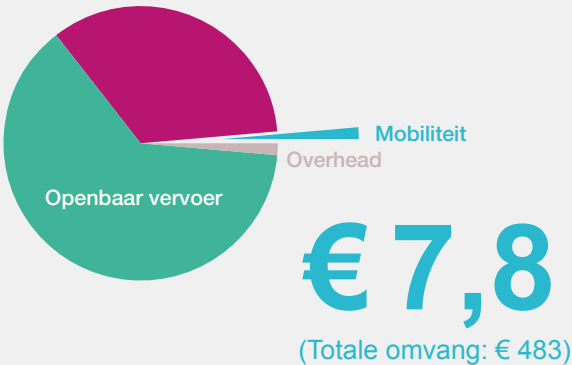
- Kerncorridor Schiphol-Zuidas
- Ringzone Amsterdam
- Zaan-IJ-oeveren
- Daily Urban System MRA

Wat mag het kosten? (x € 1 mln.)

Financiële bijstellingen

- 1) **Verkeersveiligheid:** bijdrage voor het project “Snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam
- 2) **Mobiliteitsonderzoek:** verschuiving naar post ‘Personeel’
- 3) **Personeel:** verschuiving van post “Mobiliteitsonderzoek” naar capaciteitsuitbreiding voor projecten als Smart Mobility, Coördinatie MIRT, Bereikbaarheid in en naar MRA e.d.

Mobiliteit t.o.v. andere hoofdprogramma's

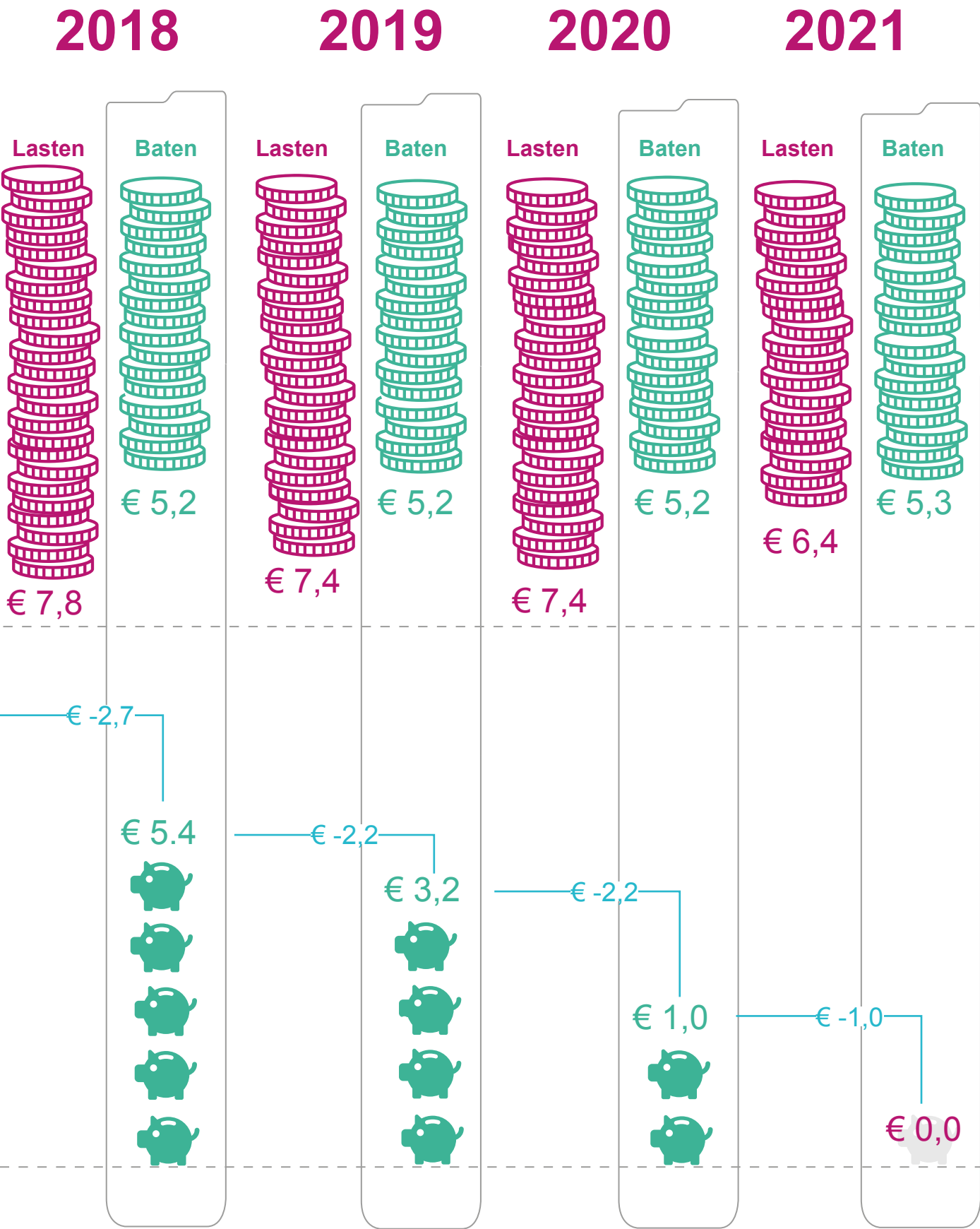


Specificatie lasten 2018

Programma's	Ontwerp-begroting 2018	Financiële bijstellingen	Programma-begroting 2018
Beter Benutten	0,6	-0,1	0,5
Stimulering Fiets	0,9	-0,4	0,5
Goederenvervoer	0,1		0,1
Verkeersveiligheid	3,0	1. 0,7	3,7
Samenwerken	0,3	-0,2	0,2
Mobiliteitsonderzoek	0,6	2. -0,3	0,3
Venom	0,6	0,0	0,5
Duurzame Mobiliteit	0,2	-0,1	0,2
Personeel	1,4	3. 0,4	1,9
Vrije ruimte	0,0	0,0	0,0
Totaal	7,8	0,0	7,8

Meerjaren raming

Spaarsaldo



2.2 Openbaar vervoer

Wat gaan we doen?



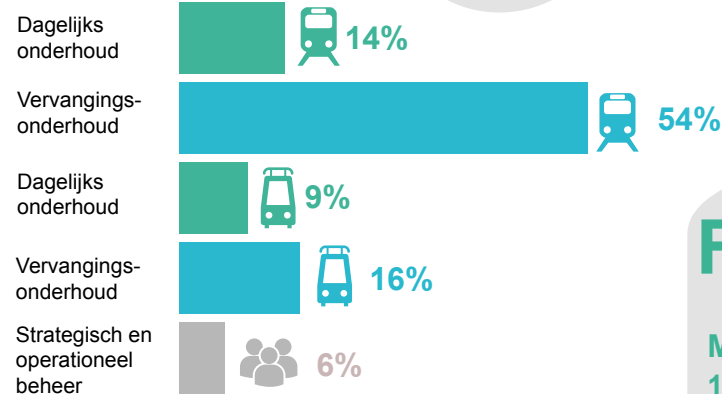
De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de vijftien Vervoerregiogemeenten. Daarnaast financiert de Vervoerregio het beheer en onderhoud van de metro- en traminfrastructuur en is de Vervoerregio regisseur van OV-vraagstukken.



Beheer en Onderhoud

In 2018 zetten we verdere stappen om meer grip te krijgen op de kosten en processen die samenhangen met beheer en onderhoud, zodat deze processen bij de betrokken partijen zowel professioneler als beter beheersbaar worden.

Procentuele verdeling Beheer en onderhoudskosten



Duurzaamheid

In 2018 zet de Vervoerregio een flinke stap in de transitie naar een emissievrij Openbaar Vervoer, bijvoorbeeld met 100 van de 250 bussen in Amstelland-Meerlanden die volledig elektrisch gaan rijden. Daarnaast werkt de Vervoerregio in 2018 aan een transitieprogramma Zero Emissie Mobiliteit, o.a. door financieringsafspraken en ramingen te maken met het Rijk, de wegbeheerders/gemeenten en de vervoerders, om inzichtelijk te krijgen welke financiële gevolgen er zijn.

Implementatie Lijnennet Noord/Zuidlijn

Op 22 juli 2018 gaat de Noord/Zuidlijn rijden. Vanaf dat moment kan iedere reiziger in 16 minuten van Noord naar Zuid en andersom.

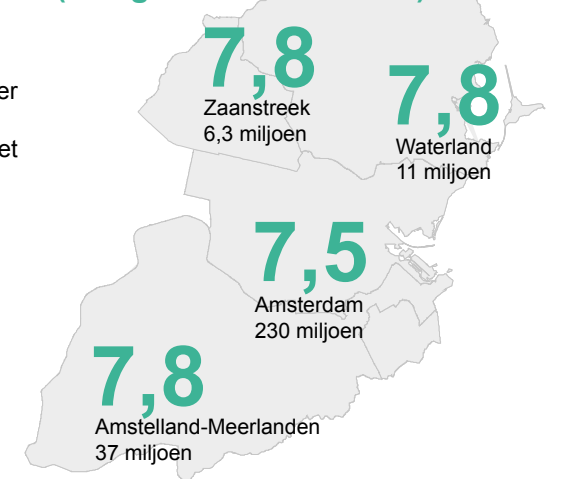
22-7

Op 10 december 2017 gaat de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden van start.

Nieuwe concessie

Vervoerder Connexxion maakt daarmee een belangrijke stap in de transitie van OV-concessie naar mobiliteitsconcessie, voor een verdere groei van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de regio. Als opdrachtgever monitoren we de start van de concessie en het verloop ervan.

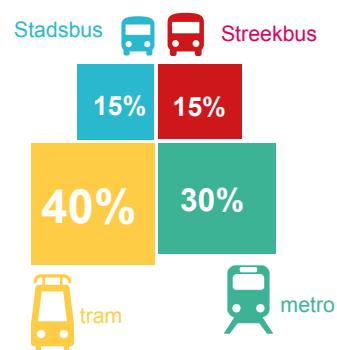
Klantwaardering (streefcijfer 2018) en Concessiegebieden (reizigersaantallen 2018)



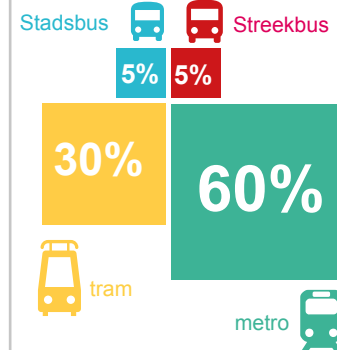
Feiten en cijfers

Metro	Tram
117 km spoor	213 km spoor
225 wissels	650 wissels
52 stations	500 haltes
295.000 instappers per dag	350.000 instappers per dag

voor 22 juli



na 22 juli



Verschuiving vervoersstroom van tram, stads- en streekbus naar metro in Amsterdam (bron: Lijnennetvisie)

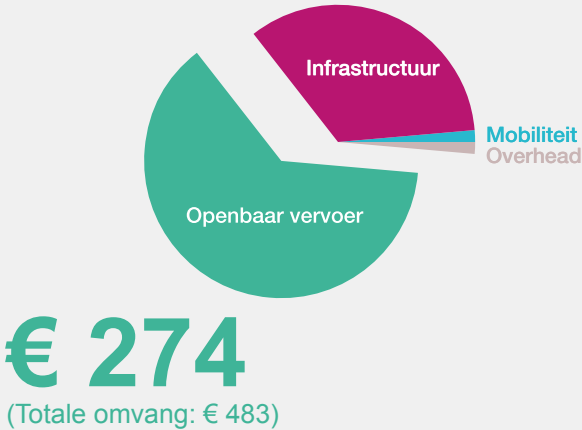
Op 22 juli 2018 verandert ook het lijnennet in de regio, zodat de nieuwe metro optimaal in het bestaande OV netwerk wordt ingepast. De Vervoerregio maakt en monitort afspraken met de vervoerders, zodat hun vervoerplannen goed op elkaar aansluiten. We lanceren een communicatieplatform om de reizigers in Amsterdam en in de regio te informeren over de aanstaande veranderingen.

Wat mag het kosten? (x € 1 mln.)

Financiële bijstelling

- Onderhoud infrastructuur:** Deze hangt samen met de in de subsidieaanvraag hogere uitgaven van de vervangingsprojecten Metro. Wat veroorzaakt wordt doordat (eerder) vertraagde projecten nu in de afronding komen.
- Investerings in activa:** vanaf 2018 is de investering in de 15G trams d.m.v. directe financiering omgezet in een financiering van kapitaallasten.
- OV-overig:** De overheadkosten zijn verschoven naar het nieuwe overzicht Overhead en de reservering voor indexatieverschillen is gedaald omdat het contract met de gemeente voor Beheer en Onderhoud inmiddels dezelfde indexatie kent als de Vervoerregio.

Openbaar vervoer t.o.v. andere hoofdprogramma's

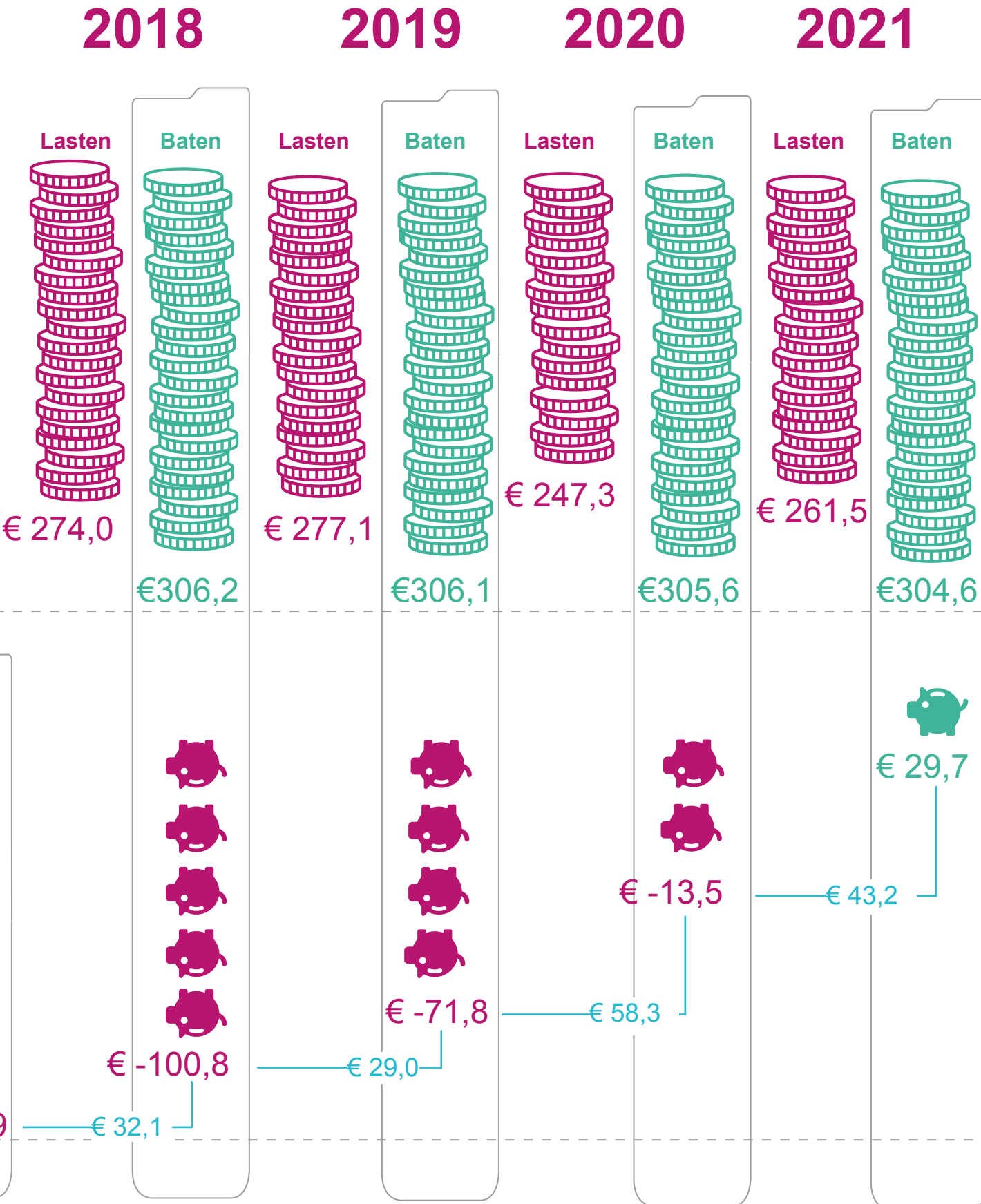


Specificatie lasten 2018

Programma's	Ontwerp-begroting 2018	Financiële bijstellingen	Programma-begroting 2018
Exploitatie	53,6	1,2	54,8
Concessie A'dam:			
Onderhoud infrastructuur	105,7	1. 41,9	147,6
Proefrijden NZlijn & AVL	7,6	0,0	7,6
Investerings activa	37,9	2. -56,4	-18,4
Concessie Amstelland Meerlanden	42,2	2,6	44,8
Concessie Zaanstreek	11,8	0,4	12,2
Concessie Waterland	16,7	-0,1	16,7
OV overig	5,4	3. -4,4	1,0
Onderzoek en Studie	4,6	0,9	5,5
Personeelslasten	2,0	0,3	2,3
Vrije ruimte	0,0	0,0	0,0
Totaal	287,6	-13,6	274,0

Meerjaren raming

Spaarsaldo

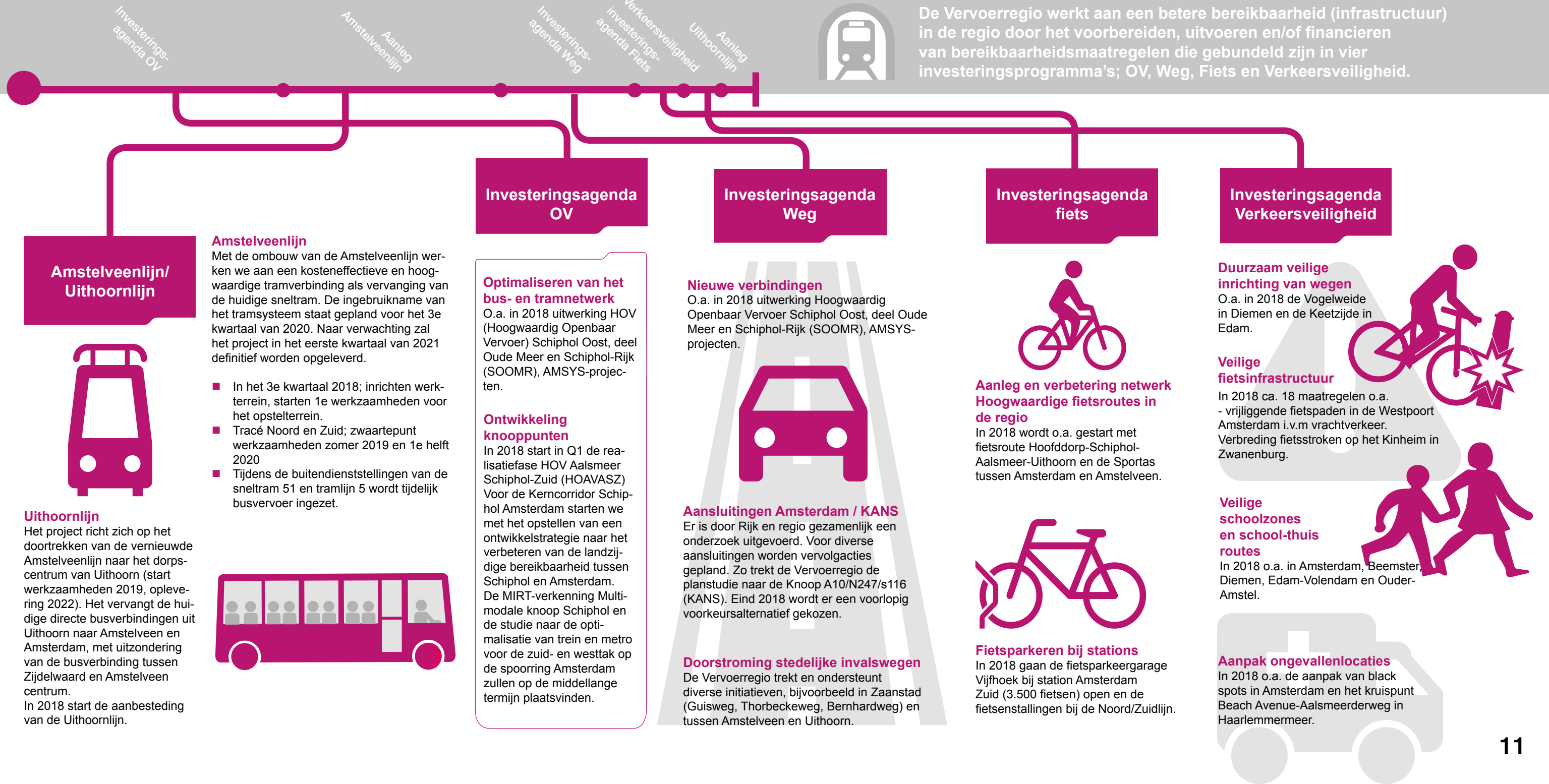


2.3 Infrastructuur

Wat gaan we doen?



De Vervoerregio werkt aan een betere bereikbaarheid (infrastructuur) in de regio door het voorbereiden, uitvoeren en/of financieren van bereikbaarheidsmaatregelen die gebundeld zijn in vier investeringsprogramma's; OV, Weg, Fiets en Verkeersveiligheid.

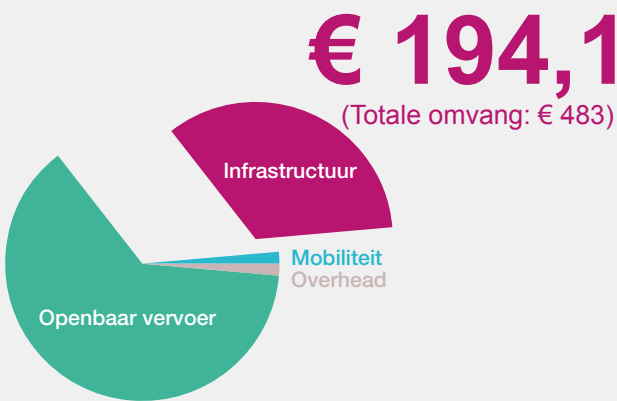


Wat mag het kosten? (x € 1 mln.)

Financiële bijstelling

- 1) **Investeringsagenda OV:** bijstelling in de realisatie van projecten door wegbeheerders
- 2) **Investeringsagenda Weg:** bijstelling in de realisatie van projecten door wegbeheerders
- 3) **Investeringsagenda Fiets:** extra ambities fietsinfrastructuur

Infrastructuur t.o.v. andere hoofdprogramma's

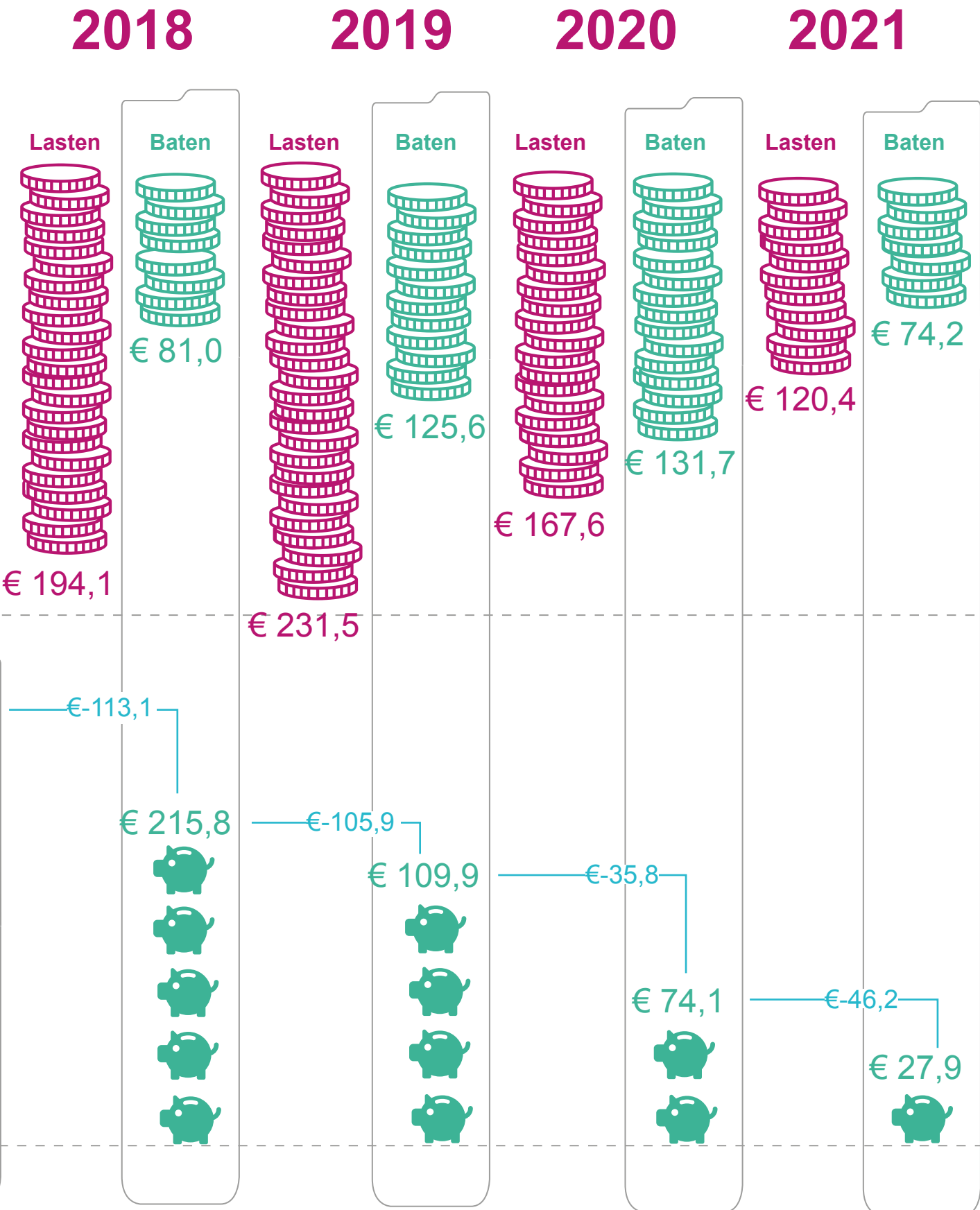


Specificatie lasten 2018

Programma's	Ontwerp-begroting 2018	Financiële bijstellingen	Programma-begroting 2018
Investerings-agenda OV	111,5	1. -16,9	94,7
Investerings-agenda Weg	28,1	2. -21,9	6,2
Investerings-agenda Fiets	10,6	3. 9,4	20,0
Investerings-agenda Verkeersveiligheid	3,0	2,0	5,0
Aanleg Amstelveenlijn	47,5	1,5	49,0
Aanleg Uithoornlijn	5,0	0,0	5,0
Onderzoek en Studie	5,1	-4,3	0,8
Personeelslasten	3,5	0,1	3,6
Vrije ruimte	0,0	10,0	10,0
	214,2	-20,1	194,1

Meerjaren raming

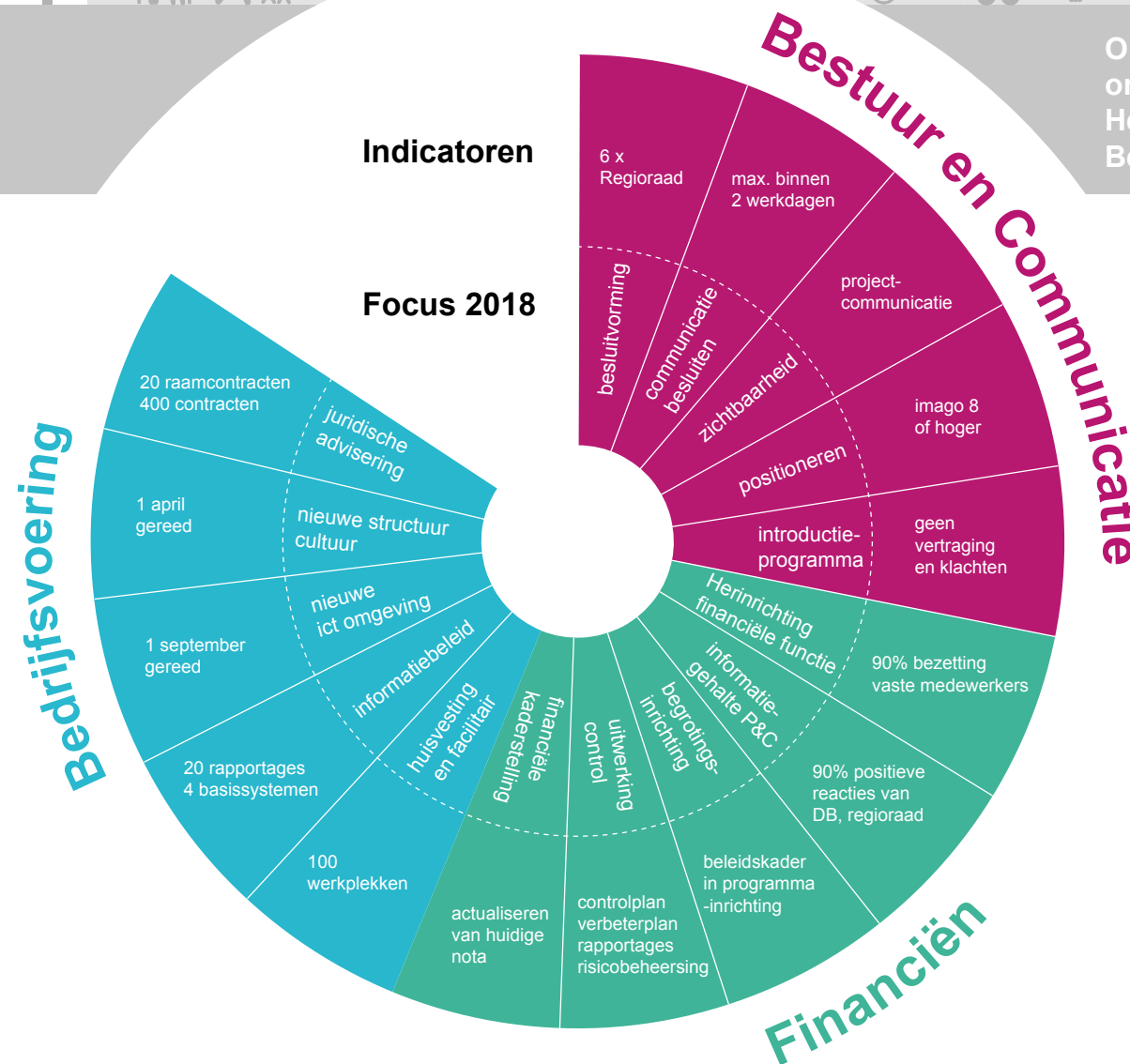
Spaarsaldo



2.4 Overzicht overhead

Wat gaan we doen?

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



20

Afsluiten van 20 raamcontracten
Registreren van 400 contracten

2700

Behandeling van ca. 8 bezwaar-/beroepschriften. Behandeling van ca. 100 klachten (incl. OV-klachten) Uitbrengen van ca. 2700 juridische adviezen aan de afdeling.

1 april 2018

staat de nieuwe organisatiestructuur en is iedereen geplaatst. Optimaal behe- ren en faciliteren van 100 werkplekken, 3000 vergaderingen, het tevreden stel- len van ca. 150 medewerkers.

6x

In 2018 faciliteren we o.a. 6 vergaderingen voor de Regioraad en 5 vergaderingen voor portefeuillehouders.



21/3/2018
verkiezingen

Een soepele overgang naar de nieuwe bestuur- periode met o.a. de installatie van een nieuw bestuur. De overgang mag niet leiden tot vertraging en klachten.

Het imago en de dienstverlening van de Vervoerregio worden gemeten d.m.v. een enquête. Het doel is een dienstverleningscijfer van een 8 of hoger.

8!
VCA

Projectcommunicatie (Mede-) communiceren over projecten zoals de opening van de Noord/Zuidlijn, het nieuwe lijnennet, werk- zaamheden voor de Amstelveenlijn en de opening van snelfietsroutes.



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



Ontwikkelen van een nieuwe begrotingsinrichting geënt op het nieuwe Beleidskader Mobiliteit (inhoudelijk) en de nieuwe organisatie-inrichting (budgethouderschap)

90% positieve reacties van DB, regioraad en deelnemende gemeen- ten over de informatiewaarde van het P&C-instrumentarium



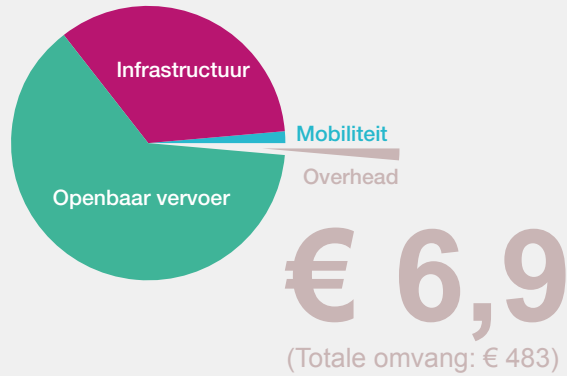
Uitvoeren van het interne control- plan, verbeterplan n.a.v. accoun- tantscontroles, tweemaandelijks managementrapportages Risicobe- heersing en aanbesteding nieuwe accountant

Wat mag het kosten? (x € 1 mln.)

Financiële bijstelling

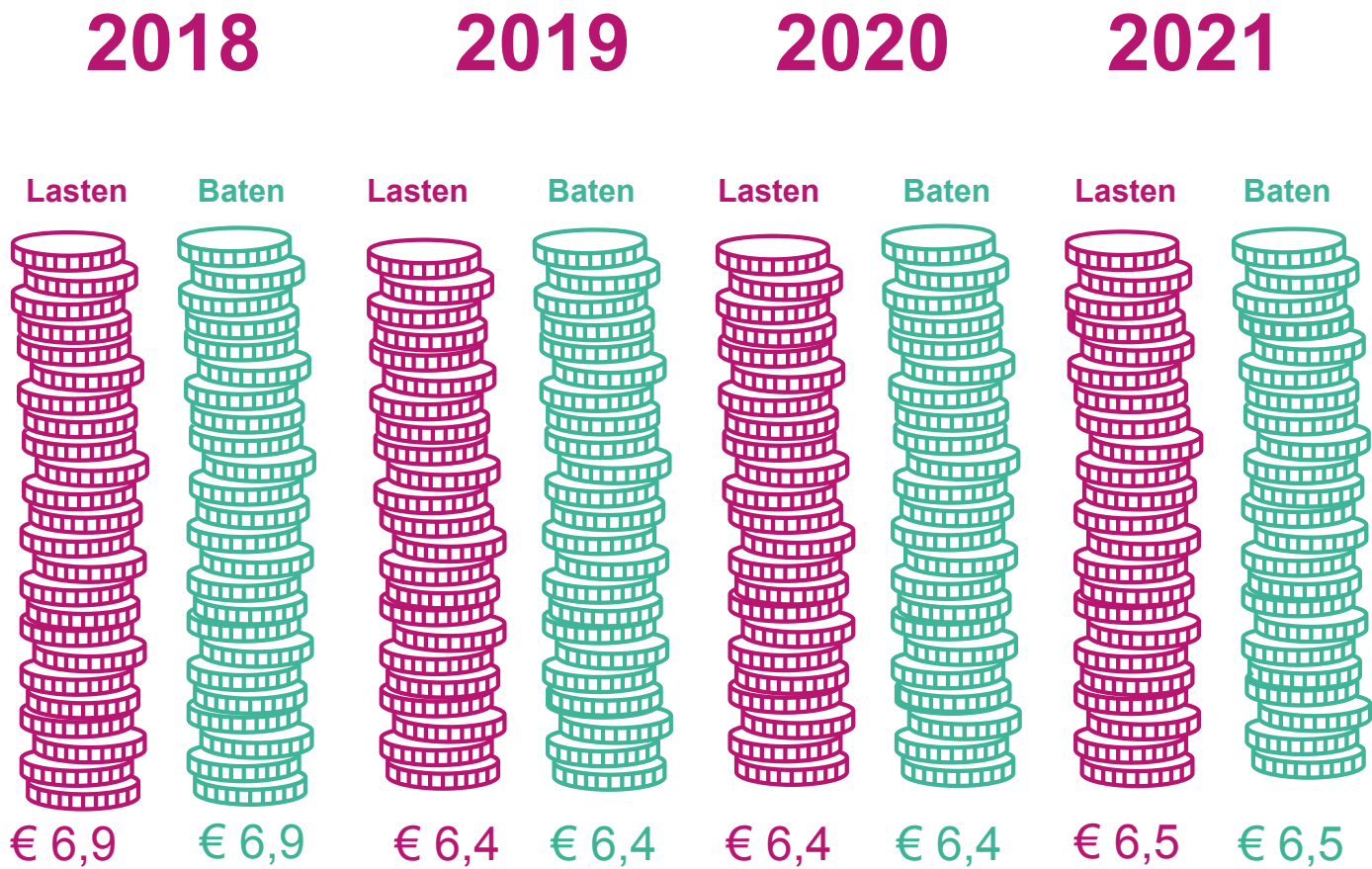
1) **Bedrijfsvoering** uit 2017 doorgeschoven kosten voor vervanging ICT-omgeving (€ 150k) 2) en Loopbaanbegeleiding/Nieuw Perspectief (€200k)

Overhead t.o.v. andere hoofdprogramma's



Specificatie lasten 2018

Programma's	Ontwerp- begroting 2018	Financiële bijstellingen	Programma- begroting 2018
Management Primair Proces	0,8	0,1	0,9
Bestuursonder- steuning	0,1		0,1
Communicatie	0,3	0,0	0,2
Bedrijfsvoering	1,9	1. 0,4	2,3
Financiën	0,1	0,1	0,2
Personeelslasten	3,0	0,2	3,2
Vrije ruimte	-0,2	0,2	0,0
Totaal	6,1	0,8	6,9



De paragrafen

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

Het aantal relevante paragrafen voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragrafen Weerstandsvermogen en risicobeheersing en Financiering. De paragrafen Lokale heffingen en Verbonden partijen zijn niet van toepassing omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt respectievelijk geen verbonden partijen denkt te hebben in 2018. De bedrijfsvoeringparagraaf is vervangen door het Overzicht Overhead. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde doordat de Vervoerregio geen gronden exploiteert

2.5 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

2.6 Financiering

2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing

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

Risicostrategie en gekozen maatregelen staan centraal. Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat het de uitdaging is deze paragraaf niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). Middels deze paragraaf geven we een beschrijving van de risico's die mogelijk gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen worden toegepast. Als er gekwantificeerde bedragen zijn dan worden deze genoemd.

De Vervoerregio heeft programma-overschrijdende en programma-specifieke risico's:

Programma-overschrijdend:

- Financieringswijze Vervoerregio
- Waarderingsrisico beleggingsportefeuille

De programmaspecifieke risico's:

- Failiet gaan vervoerder (OV)
- Bezuinigingen in de BDU (OV)
- Onvoldoende prijscompensatie in de BDU (OV)
- Bezuinigingen in de BDU (Infrastructuur)
- Overschrijdingen bij een infrastructuurproject (Infrastructuur)

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

a. Financieringswijze Vervoerregio

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

b. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

De Vervoerregio belegt een deel van de gespaarde BDU-middelen bij de ASR, voorheen Bank Nederlandse Gemeenten Vermogensbeheer. Bij één van de financiële instrumenten van ASR, het zogeheten Kapitaalmarkt-selectfonds, bestaat een koersrisico doordat de marktwaarde, afhankelijk van de renteontwikkeling, fluctueert.

Beheersmaatregel(en): De Vervoerregio heeft hiervoor een koersrisicoreserve opgenomen van 4% van de portefeuillewaarde om mogelijk negatieve rendementen ten aanzien van deze renteontwikkelingen op te vangen. Deze is voor het begrotingsjaar 2018 begroot op € 1,6 miljoen

c. Openbaar Vervoer: Failiet gaan van vervoerder

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

Het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Het risico van failliet gaan van een streekvervoerder blijft nog steeds aanwezig. De kans hierop achten wij echter zeer klein.

Beheersmaatregel(en): Om de dienstregeling te garanderen is er een calamiteitenplan opgesteld. Het daaruit voortvloeiende financieel risico is afgedekt door de post vooruit ontvangen middelen van de Vervoerregio.

d. Openbaar Vervoer: Bezuinigingen in de BDU

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

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

e. Openbaar Vervoer: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU

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

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

f. Infrastructuur: Bezuinigingen in de BDU

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kunnen mogelijk niet alle beschikte projecten binnen de afgesproken termijn(en) uitgekeerd worden. Overigens wordt, gezien de economische vooruitzichten van dit moment, het risico klein geacht.

Beheersmaatregel(en): In de subsidieverordening is een begrotingsvoorbehoud gemaakt. De subsidie wordt toegekend onder de voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies later uit te keren.

g. Infrastructuur: Overschrijdingen bij een infrastructuurproject

De Vervoerregio subsidieert infrastructuurprojecten die door wegbeheerders worden uitgevoerd. Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. Wanneer de subsidieaanvrager echter geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen dan is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio vraagt.

Beheersmaatregel(en): De Vervoerregio zal de aanvullende aanvraag opnieuw beoordelen. De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag ter dekking van de overschrijdingen niet toe te kennen.

Voor de in eigen beheer uit te voeren projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn draagt de Vervoerregio zelf het risico ten aanzien van de overschrijdingen. Beheersmaatregel(en): In het project Amstelveenlijn is een risicoreservering opgenomen van € 61 miljoen. Hiervan is op basis van een worst-case scenario € 43 miljoen berekend op bekende gekwantificeerde risico's en € 18 miljoen opgenomen als extra risicovoorziening.

Financiële kengetallen

	Rekening 2016	Begroting 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 geeft inzicht in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie in welke mate rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt er ook een onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid te maken laten we zien wat het aandeel van verstrekte leningen is in de exploitatie.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in percentage aan ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. Doordat de Vervoerregio vooral wordt gefinancierd via de subsidie beschikking BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mag worden uitgeven, heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen te vormen ten laste van het resultaat. De ontvangen gelden worden als vooruitontvangen post op de balans opgenomen en is hierdoor gekwalificeerd als vreemd vermogen. Dit is daardoor ook de verklaring waarom de Vervoerregio een zeer lage solvabiliteitsratio heeft. De vooruit ontvangen post op de balans is voor begin 2018 geprognoseerd op € 203,2 miljoen en eind 2018 op € 119,5 miljoen. De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken.

2.6 Financiering

Het financieringsvraagstuk

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer als belangrijkste inkomstenbron en keert deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Deze niet bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk en worden doorgeschoven naar latere jaren. Bij de jaarafsluiting in de jaarrekening wordt dit zichtbaar op de balans onder het vreemd vermogen als 'voortuontvangen middelen' (doorgaans uitgedrukt als 'spaarsaldo BDU').

Met de BDU als belangrijkste inkomstenbron worden alle gespaarde BDU-middelen als voortuontvangen middelen geadmistreerd en heeft de Vervoerregio geen directe eigen middelen tot haar beschikking. De solvabiliteit van de Vervoerregio zal zonder mogelijkheden tot vermogensvorming laag zijn en eventueel naar nul gaan. Hierdoor kan het zijn dat externe financiers de Vervoerregio als een minder goede partner beoordelen om leningen aan te verstrekken.

De meerjarenraming 2018-2021 maakt zichtbaar dat de gespaarde BDU-middelen de komende jaren worden ingezet (lasten zijn hoger dan de baten). Uitvoering van deze meerjarenraming betekent dat het spaarsaldo BDU in 2021 naar € 56,5 miljoen gaat.

Uitgangspunten treasurybeleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden van en toezichhouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen. Het beleid van de Vervoerregio voor de treasury functie is vastgelegd in het treasurystatuut.

Een randvoorwaarde dat uit de wettelijke kaders voortvloeit is het schatkistbankieren. Dit betekent dat lagere overheden hun overtollige liquide middelen verplicht bij het Rijk moeten plaatsen. Daarbij moeten de reeds lopende externe beleggingen vóór 2020 zijn afgewikkeld. De Vervoerregio heeft een aantal externe beleggingen. Met de externe beheerder van deze beleggingen, ASR, zijn afspraken gemaakt deze beleggingen binnen de gestelde termijn af te wikkelen. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Vervoerregio hiervoor heeft gevormd moet in 7 jaar worden afgebouwd. In 2018 wordt hierdoor weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve ten bate van de programma's Infra en Mobiliteit vrijgegeven.

De beleggingsportefeuille in 2018

De uitzettingen van het Geldmarktselectfonds en de Kapitaalmarktselectfondsen zullen in 2018 weer verder afnemen door de verplichte afbouw in het kader van schatkistbankieren.

Verwachte renteresultaat voor 2018

Door de lage rentestand zijn de rentebaten laag. Bij grote bedragen is deze zelfs negatief door het rentebeleid van de ECB. Van het obligatiefonds Kapitaalmarktselect van de ASR verwachten we in 2018 geen rendement te behalen.

Liquiditeitsprognose

Voor een adequaat beheer van liquiditeiten hebben we een prognose opgesteld, gebaseerd op onze werkelijke liquiditeitenpositie op 31 december 2016, de verwachte liquiditeitenpositie op 31 december 2017 en de meerjarenraming 2018-2021 in deze programmabegroting. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om (tijdelijk) te lenen.

Liquiditeitenprognose 2017-2021 (bedrag x € 1 mln.)						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kasstroom uit exploitatieactiviteiten		-20,4	-83,7	-79,1	20,3	-4,0
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		27,1	25,2	25,2	-33,9	7,3
Totale kasstroom		6,6	-58,5	-53,9	-13,5	3,3
Saldo Liquide middelen (ultimo)	119,9	126,5	68,1	14,2	0,6	3,9

Deel 3: Financiële begroting

- 3.1 Overzicht baten en lasten 2018
- 3.2 Meerjarenraming 2018-2021
- 3.3 Uiteenzetting van de financiële positie

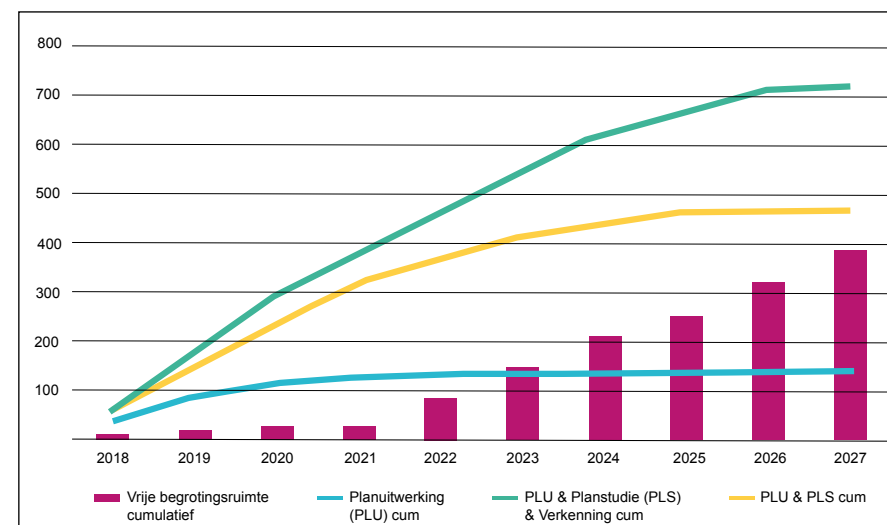
Deel 3: Financiële begroting

De Vervoerregio werkt aan een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. Aan deze complexe opgave geven we invulling door het financieren en bewaken van de exploitatie van het regionaal en stedelijk openbaar vervoer en het realiseren van groot aantal infrastructurele projecten.

Een groot aantal projecten wordt onderzocht op haalbaarheid, of uitgewerkt voor realisatie. Tegelijkertijd zien we door de groeiende economie de mobiliteitsbehoefte in de stedelijke regio's in snel tempo toenemen. Zonder extra inspanningen gaat het verkeer- en vervoernetwerk dan ook vastlopen, wat grote gevolgen heeft voor de bereikbaar van de Amsterdamse regio.

In de aanpak van bereikbaarheid hebben we een stevige gezamenlijke opgave om deze problematiek bij het Rijk aan te kaarten om met goede plannen de vereiste middelen beschikbaar te krijgen. Buiten eventuele nieuwe ambities op de lange termijn, kunnen onze ambities niet binnen de beschikbare middelen worden gerealiseerd, tenzij ze worden getemporiseerd of doorgeschoven naar latere jaren of anderszins gefinancierd. Onderstaande plaatje geeft hiervan een illustratie: de omvang van onze plannen/ambities en de beschikbare middelen op lange termijn.

Ambitie infrastructurele projecten t.o.v. vrije begrotingsruimte (x € 1 mln.)



Bovenstaande grafiek maakt onze ambities voor de infrastructuur in de regio zichtbaar, in de verschillende onderzoeksfases (verkenning, planstudie of planuitwerking). Het betreft de financiële omvang van infrastructurele projecten die in voorbereiding zijn. Afhankelijk van de uitkomst van de voorbereiding en beschikbare financiële ruimte besluit het DB en/of de Regioraad tot projectrealisatie. Hiervoor is in het meerjarenbeeld voor 2018-2027 een beschikbare ruimte opgenomen van € 350 mln.

Op de korte termijn (2018-2021) geven we uitvoering aan ons takenpakket volgens bestaand beleid en de vastgestelde programmabegroting. Hierbij staan we voor een solide financieel beleid met de volgende uitgangspunten:

- De financiële meerjarenreeks heeft een scope van 10 jaar (2018-2027). Dit is verdeeld in de verplichte meerjarenraming van de komende vier jaar (2018-2021) en het financieel meerjarenbeeld (2022-2027);
- Het financieel meerjarenbeeld is sluitend, dus uitgaven worden niet gedaan als de BDU-jaarbijdrage en het BDU-spaarsaldo niet toereikend zijn;
- De lange termijn ambities van de Vervoerregio worden ook zichtbaar gemaakt. Een grafische weergave laat zien dat het niet mogelijk is om alle ambities met de huidige beschikbare middelen te realiseren. Aanvullende rijksmiddelen zijn nodig en/of in de toekomst moeten keuzen worden gemaakt wat wel en niet te kunnen realiseren;
- De Vervoerregio stuurt in beginsel op een structureel positief liquiditeitssaldo.
- Er kunnen omstandigheden voordoen dat de Vervoerregio wil gaan lenen o.a. indien de realisatie van een belangrijk project dreigt te stagneren of de realisatie van ambities meer financiële middelen vergen dan beschikbaar zijn.
- De komende maanden gaan we verkennen in hoeverre en onder welke voorwaarden tijdelijk lenen kan bijdragen aan de financierbaarheid van onze ambities. Onderdeel van deze verkenning is een open debat met de deelnemende gemeenten en het Rijk aan de hand van een strategische nota. Deze nota zullen we voorleggen aan de nieuwe regioraad.

Deze uitgangspunten vormen het financieel perspectief van de Vervoerregio, dat naast de meerjarenraming (2018-2021) en het financieel meerjarenbeeld (2022-2027) bestaat uit de liquiditeitsprognose (2018-2021) en een overzicht van de mobiliteitsopgaven en ambities.

Het financieel perspectief heeft de volgende grondslag:

- De activiteiten van de Vervoerregio worden uitsluitend gefinancierd vanuit de BDU-bijdrage door het Ministerie van Infrastructuur. De Vervoerregio heeft geen eigen inkomsten en er is geen sprake van een (jaarlijkse) bijdrage van de deelnemende gemeenten;
- Het Rijk kan verstrekte BDU-middelen voor toekomstige uitgaven reserveren. Daarnaast is er ook sprake van 'gedwongen sparen' als subsidieaanvragers (gemeenten) niet de geplande voortgang in de infrastructuurprojecten kunnen realiseren;
- Naast de reguliere exploitatie-activiteiten zijn er financieringsactiviteiten: bij (meerjarige) overliquiditeit worden gelden uitgezet of ingezet voor de voorfinanciering van grote investeringen van derden/concessiehouders;
- Om een realistisch lange termijn perspectief te laten zien, maken we gebruik van een stelpost 'vrije ruimte' ter hoogte van het verschil van baten en lasten. Deze vrije ruimte wordt te zijner tijd ingezet voor c.q. ingevuld met specifieke projecten/ontwikkelingen.
- Voor infrastructuurprojecten wordt enkel uitgegaan van de projecten waarvoor een beschikking is afgegeven en de uitvoering aan de orde is. Er zijn in dat geval bestuurlijke afspraken vastgelegd over de te realiseren mijlpalen en financiële bijdragen. Hierbij moet helder zijn dat de Vervoerregio in staat is om, indien volgens afspraak de prestatie wordt geleverd, tot uitbetaling te komen. De begroting toont aan dat dit inderdaad het geval is en de Vervoerregio in control is en hier geen risico loopt. Dit geeft direct een beeld van de nog beschikbare ruimte voor projecten, waarvoor het voornemen is om tot een beschikking te komen en dus tot definitieve afspraken met de wegbeheerders (gemeenten).

In de uitwerking betekent dit het volgende:

- De tekorten (als de lasten hoger zijn dan de baten) op de korte termijn (in 2018 en 2019) worden opgevangen door verrekening met het spaarsaldo BDU;
- Op de lange termijn (vanaf 2020) is er structureel sprake van een evenwichtig beeld door binnen de programma's stelposten op te nemen ter hoogte van het verschil tussen baten en lasten. Deze stelposten representeren de beschikbare ruimte voor toekomstige ambities/opgaves/projecten. Voor de periode 2022-2027 met een omvang van:
 - OV: € 340 mln
 - Infra: € 355 mln (m.n. voor projecten in planuitwerking/-studiefase)
 - Mobiliteit en Overhead: - (lasten zijn gelijkgesteld aan baten)
 - Het (integraal) spaarsaldo is structureel positief (vanaf 2021 € 57 mln.)
 Op individueel programmaniveau is soms het spaarsaldo (tijdelijk) negatief.

3.1 Overzicht baten en lasten 2018

(bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	Jaarrekening 2016	Begroting 2017 (burap)	Ontwerp-begroting 2018	Bijstelling 2018	Programma-begroting 2018
Lasten					
1 Mobiliteit	5.849	7.758	7.768	55	7.823
2 Openbaar Vervoer	288.872	315.759	287.594	-13.554	274.040
3 Infrastructuur	115.128	144.368	214.198	-20.065	194.133
4 Overhead	5.020	6.968	6.089	843	6.932
Totale lasten hoofdprogramma's	414.869	474.853	515.649	-32.721	482.928
Baten					
1 Mobiliteit	6.359	5.124	5.144	13	5.157
2 Openbaar Vervoer	305.179	303.924	303.412	2.742	306.153
3 Infrastructuur	93.858	139.284	105.804	-24.780	81.024
4 Overhead	5.296	6.114		842	9632
Totale baten hoofdprogramma's	410.692	454.446	420.509	-21.183	399.326
Verrekening met spaarsaldo BDU ('+'= verhoging, '-' = vermindering)					
1 Mobiliteit	510	-2.634	-2.624	-42	-2.666
2 Openbaar Vervoer	16.307	-11.835	15.817	16.296	32.114
3 Infrastructuur	-21.270	-5.084	-108.394	-4.715	-113.109
4 Overhead	-	-854	0	-1	-1
Verrekening met spaarsaldo BDU	-4.453	-20.407	-95.200	11.539	-83.663
Saldi (= baten-lasten)					
4 Overhead	276	-	60	-	60
Totale saldi van hoofdprogramma's	276	-	60	-	60
Reservemutaties (saldo)					
4 Overhead	63	205	-60	-	-60
Totale mutaties reserves	63	205	-60	-	-60
Resultaat					
1 Mobiliteit	-	-	-	-	-
2 Openbaar Vervoer	-	-	-	-	-
3 Infrastructuur	-	-	-	-	-
4 Overhead	339	205	-	-	-
Resultaat	339	205	-	-	-

De belangrijkste bijstellingen in 2018 t.o.v. de jaarschijf 2018 in de ontwerpbegroting 2018-2021 zijn:

Lasten:

Programma OV: Een hoger uitgaveritme van € 42 mln voor het onderhoud van infrastructuur in de gemeente Amsterdam. De wijziging van de bekostiging van de 15G trams (kapitaallas-ten i.p.v. directe financiering) zorgt voor spreiding van de kosten op lange termijn. Voor 2018 betekent dit een verlaging van € 56 mln.

Programma Infrastructuur: Bijgestelde prognoses van wegbeheerders en projecteigenaren laat per saldo het doorschuiven van lasten naar volgende jaren zien. Voor 2018 betekent dit een aframing van € 30 mln. De ambities voor Fiets en Verkeersveiligheid zijn vertaald met een verhoging van € 11 mln.

Baten:

Programma Infrastructuur: De in 2018 verwachte bijdrage voor de Amstelveenlijn (€ 25 mln) is vanwege de verwachte vertraging van een mijlpaal doorgeschoven naar 2019.

3.2 Meerjarenraming 2018-2021 en spaarsaldo BDU

(bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	Rekening 2016	Begroting 2017 (burap)	2018	2019	2020	2021
Lasten						
1 Mobiliteit	5.849	7.758	7.823	7.385	7.398	6.359
2 Openbaar Vervoer	288.872	315.759	274.040	277.139	247.292	261.457
3 Infrastructuur	115.128	144.368	194.133	231.517	167.569	120.404
4 Overhead	5.020	6.968	6.992	6.424	6.451	6.540
Totale lasten hoofdprogramma's	414.869	474.853	482.988	522.465	428.709	394.759
Baten						
1 Mobiliteit	6.359	5.124	5.157	5.195	5.217	5.336
2 Openbaar Vervoer	305.179	303.924	306.153	306.135	305.636	304.636
3 Infrastructuur	93.858	139.284	81.024	125.640	131.723	74.217
4 Overhead	5.296	6.114	6.991	6.424	6.450	6.540
Totale baten hoofdprogramma's	410.692	454.446	399.326	443.394	449.026	390.729
Verrekening met spaarsaldo BDU (*+ = verhoging, *- = vermindering)						
1 Mobiliteit	510	-2.634	-2.666	-2.190	-2.181	-1.023
2 Openbaar Vervoer	16.307	-11.835	32.114	28.996	58.344	43.179
3 Infrastructuur	-21.270	-5.084	-113.109	-105.877	-35.846	-46.187
4 Overhead	-	-854	-60	-60	-61	-60
Totale verrekening met spaarsaldo BDU	-4.453	-20.407	-83.722	-79.131	20.257	-4.090
Saldi (= baten-lasten)						
4 Overhead	276	-	60	60	60	60
Totale saldi van hoofdprogramma's	276	-	60	60	60	60
Reservemutaties (saldo)						
4 Overhead	63	205	-60	-60	-60	-60
Totale mutaties reserves	63	205	-60	-60	-60	-60
Resultaat						
4 Overhead	339	205	-	-	-	-
Resultaat	339	205	-	-	-	-

Detailering van de programma's naar begrotingsposten staan in de bijlagen. De volgende toelichting is daarop te geven:

Openbaar Vervoer lasten

- Concessie Amsterdam onderhoud infrastructuur. In de programmabegroting wordt rekening gehouden met het hogere uitgaveritme in 2018 en 2019. Gebaseerd op de opgave van de gemeente Amsterdam.
- Concessie Amsterdam investeringen activa. Bijstelling o.b.v. bijwerken van de investeringsprogramma's vanuit GVB.
- Concessie Amstelland Meerlanden. De actuele cijfers van de gunning zijn verwerkt.

OV overig

De post OV overig bevatte voornamelijk de doorbelaste overheadkosten. Deze worden inmiddels niet meer doorbelast maar direct vanuit het overzicht overhead gedekt.

- Onderzoek en studies. Stijging onderzoek en studies, is de bijdrage aan KPvV (Kennis Platform Verkeer en Vervoer) € 800K vanaf 2018 die voorheen direct werd afgeroomd van de BDU en die nu (budgetneutraal) vanuit de Vervoersautoriteiten gedekt moet worden.
- Personeel van derden betreft hoofdzakelijk de inhuur voor de transitie zero emissie.

Openbaar Vervoer baten

- BDU 2018 en verder. De BDU bijdrage is gebaseerd op de beschikking 2017 inclusief prijsindexatie en voorzien van een voorlopige doorrekening meerjaren effecten (brondata 2015 vanuit I&M). NB. een nieuwe versie is nog niet beschikbaar, belangrijke oorzaak hiervan is dat in 2018 de verdeelsleutels nog worden aangepast aan de dan bekende cijfers m.b.t. woningen en OAD (OmgevingsAdressenDichtheid).
- Met ingang van de Burap II – 2017 is de regel Uit te voeren werk voor derden gesplitst in de opbrengsten binnen de concessie en de overige baten.

Infrastructuur lasten

- Investeringsagenda OV en Weg. Actualisatie van prognoses van projecten in de realisatiefase heeft tot aanpassing van de ramingen geleid.
- Investeringsagenda Fiets. Met verhoging van onze ramingen naar € 20 mln hebben we onze ambities voor fietsinfrastructuur tot uitdrukking gebracht.
- Aanleg Amstelveenlijn. Ten opzichte van de referentieplanning laat de uitvoeringsplanning van aannemerscombinatie VITAL een versnelling van de oplevering van de traminfrastructuur zien van 12 weken. De oplevering van het totale project staat gepland in het eerste kwartaal van 2021. Dit zorgt ervoor dat uitgaven in 2021 in plaats van 2022 vallen. De begroting is hierop aangepast.
- Onderzoek en studie. Onderzoek en studies betreffen uitsluitend studies met een algemeen karakter. Hiervoor is jaarlijks € 0,75 mln voor nodig. De opgenomen ramingen voor studies aan projecten (€ 4,3 mln) hebben we verplaatst naar de diverse investeringsagenda's.

Infrastructuur baten

- Bijdragen derden Amstelveenlijn. Als gevolg van de verschuiving van de mijlpaal in de planning met betrekking tot het slaan van de damwand voor de ongelijkvloerse kruising Rembrandtweg/Oranjebaan, verschuift de geplande bijdrage van € 25 mln. van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 2018 naar 2019.

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 en het verwacht spaarsaldo eind 2017 in de bestuursrapportage 2017.

Spaarsaldo BDU eind 2016 en verwacht spaarsaldo eind 2017 (bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	Rekening 2016	Burap 2017
Spaarsaldo Mobiliteit	10.691	8.057
Spaarsaldo Openbaar Vervoer	-121.104	-132.939
Spaarsaldo Infrastructuur	334.006	328.922
Te verrekenen overhead		-854
Omvang Spaarsaldo BDU	223.593	203.186

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

Verrekening met het spaarsaldo BDU ('+' verhoging, '-' vermindering) x € 1.000

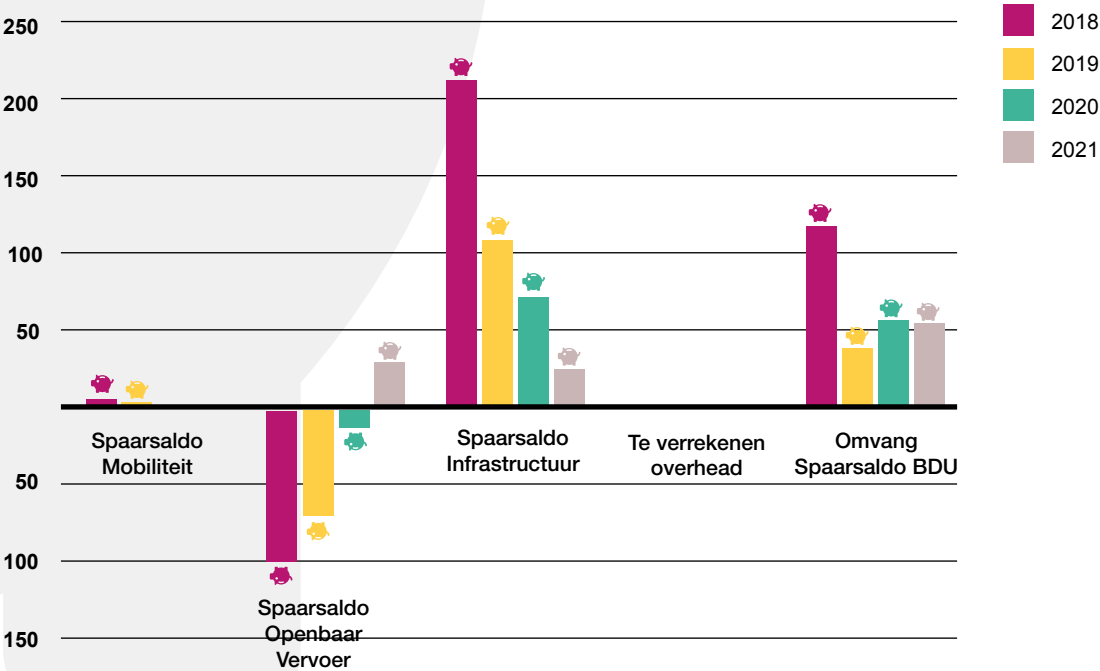
Hoofdprogramma's	Begroting 2017 (burap)	2018	2019	2020	2021
1 Mobiliteit	-2.634	-2.666	-2.190	-2.181	-1.023
2 Openbaar Vervoer	-11.835	32.114	28.996	58.344	43.179
3 Infrastructuur	-5.084	-113.109	-105.877	-35.846	-46.187
4 Overhead	-854	-60	-60	-61	-60
Totale verrekening met spaarsaldo BDU	-20.407	-83.722	-79.131	20.257	-4.090

Dit zorgt voor de volgende ontwikkeling van het spaarsaldo BDU:

Ontwikkeling spaarsaldo BDU x € 1.000 (bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	Rekening 2016	Burap 2017	ultimo 2018	ultimo 2019	ultimo 2020	ultimo 2021
Spaarsaldo Mobiliteit	10.691	8.057	5.391	3.202	1.021	-1
Spaarsaldo Openbaar Vervoer	-121.104	-132.939	-100.826	-71.830	-13.486	29.693
Spaarsaldo Infrastructuur	334.006	328.922	215.813	109.936	74.090	27.903
Te verrekenen overhead		-854	-914	-975	-1.035	-1.095
Omvang Spaarsaldo BDU	223.593	203.186	119.464	40.333	60.590	56.500

Ontwikkeling Spaarsaldo BDU 2018 -2021



3.3 Meerjarenbeeld 2022-2027 en spaarsaldo BDU

Meerjarenbeeld 2022-2027

(bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Lasten						
1 Mobiliteit	5.336	5.336	5.336	5.336	5.336	5.336
2 Openbaar Vervoer	304.636	304.636	304.636	304.636	304.636	304.636
3 Infrastructuur	72.497	72.497	72.497	72.497	72.497	72.497
4 Overhead	6.540	6.540	6.540	6.540	6.540	6.540
Totale lasten hoofdprogramma's	389.009	389.009	389.009	389.009	389.009	389.009
Baten						
1 Mobiliteit	5.336	5.336	5.336	5.336	5.336	5.336
2 Openbaar Vervoer	304.636	304.636	304.636	304.636	304.636	304.636
3 Infrastructuur	72.497	72.497	72.497	72.497	72.497	72.497
4 Overhead	6.540	6.540	6.540	6.540	6.540	6.540
Totale baten hoofdprogramma's	389.009	389.009	389.009	389.009	389.009	389.009
Verrekening met spaarsaldo BDU ('+'= verhoging, '-' = vermindering)						
1 Mobiliteit	-	-	-	-	-	-
2 Openbaar Vervoer	-	-	-	-	-	-
3 Infrastructuur	-	-	-	-	-	-
4 Overhead	-	-	-	-	-	-
Totale verrekening met spaarsaldo BDU	0	0	0	0	0	0
Saldi (= baten-lasten)						
4 Overhead	60	60	60	60	60	60
Totale saldi van hoofdprogramma's	60	60	60	60	60	60
Reservemutaties (saldo)						
4 Overhead	-60	-60	-60	-60	-60	-60
Totale mutaties reserves	-60	-60	-60	-60	-60	-60
Resultaat						
4 Overhead	-	-	-	-	-	-
Resultaat	-	-	-	-	-	-

Ontwikkeling van het spaarsaldo BDU

(bedrag x €1.000)

Hoofdprogramma's	ultimo 2022	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026	ultimo 2027
Spaarsaldo Mobiliteit	0	0	0	0	0	0
Spaarsaldo Openbaar Vervoer	29.693	29.693	29.693	29.693	29.693	29.693
Spaarsaldo Infrastructuur	27.903	27.903	27.903	27.903	27.903	27.903
Te verrekenen overhead	-1.095	-1.095	-1.095	-1.095	-1.095	-1.094
Omvang Spaarsaldo BDU	56.500	56.500	56.500	56.500	56.500	56.500

Bijlagen

- A. Opvolging van zienswijzen ontwerpbegroting
- B. Specificatie Meerjarenraming per hoofdprogramma
- C. Overzicht beschikbare achtergrondinformatie
- D. Afkortingenlijst

A. Opvolging zienswijzen Ontwerpbegroting 2018-2021

Enkele gemeenten hebben een inhoudelijke zienswijze gegeven over de Ontwerpbegroting 2018-2021 en de gemeente Amsterdam heeft daarbij ons een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zienswijzen en onze reactie is behandeld in de regioraad van [11 juli jl.](#) en op [22 augustus jl.](#) ter kennisname gestuurd naar de gemeenteraden van de regiogemeenten. In deze reactie hebben we aangegeven de meeste aanbevelingen over te nemen. Hieronder wordt de invulling daarvan aangegeven.

Aanbeveling: Evalueer bij het DB en de Regioraad in hoeverre de vernieuwde, verstevigde P&C-cyclus voor sturing wordt gebruikt.

Opvolging: Evaluatie vindt plaats na afronding van het veranderproces (begin 2019).

Aanbeveling: Onderbouw de gewijzigde ramingswijze van infrastructurele projecten

Opvolging: In de programmabegroting 2017-2020 liet de Vervoerregio een 'badkuip' zien met een schuldpositie die opliep tot ongeveer € 600 miljoen. De ontwerpbegroting 2018-2021 laat een heel ander beeld zien, met een positief eindsaldo waardoor wellicht het gevoel is ontstaan dat de Vervoerregio zich 'rijk' rekent. Dit is in onze ogen niet geval. Van belang is om helder te zijn welke verschillende fases van een project – van initiatief, naar verkenning, naar planstudie en uitwerking richting uitvoering – de vervoerregio wel en niet laat zien.

Voor de ontwerpbegroting zijn uitgangspunten gehanteerd die de werkelijkheid meer benaderen.

Concreet heeft dit geresulteerd in het bijgestelde uitgangspunt dat voorde diverse infrastructuurprojecten enkel wordt uitgegaan van de projecten waarvoor een beschikking is afgegeven en de stap naar uitvoering aan de orde is. Er zijn in dat geval definitieve bestuurlijke afspraken vastgelegd over de te realiseren mijlpalen en financiële bijdragen (kasritme). Helder moet zijn dat de Vervoerregio in staat is om, indien conform afspraak de prestatie wordt geleverd, tot uitbetaling kan komen. De begroting toont aan dat dit inderdaad het geval is en de Vervoerregio in control is en hier geen risico loopt. Dit geeft direct een beeld van de nog beschikbare ruimte voor projecten waarvoor het voornemen is om tot definitieve afspraken met de wegbeheerders te komen en dus tot een beschikking.

Dit raakt direct wel een ander punt, en dit betreft de constatering dat de vrije ruimte zich slecht verhoudt tot alle ambities en opgaven die er nog aan gaan komen. Zeker gezien alle ruimtelijk economische ontwikkelingen op dit moment in de stad Amsterdam, zoals die onder meer worden opgepakt in het kader Ruimte voor de Stad. Dit betekent een gezamenlijk aandachtspunt te komen tot maximale afstemming in de programma's. Welke zaken pakken we in eerste instantie op, waar zit de urgentie? Juist de projecten waarvoor geldt dat vanuit verschillende belangen draagvlak is en commitment, gaat het lukken om tot uitvoering te komen. Dit gaat dan ook direct over de noodzaak om de eigen gemeentelijke bijdrage en cofinanciering te organiseren waarbij inbreng vanuit onder meer grondopbrengsten cruciaal is. Daarnaast zal de Vervoerregio samen met onder meer de gemeente op zoek moeten gaan naar aanvullende middelen.

Wij zijn voorstander van het organiseren van een specifiek overleg tussen vertegenwoordigers vanuit Amsterdam en de Vervoerregio om dit verder door te nemen. Daarbij willen we benadrukken dat wij in meer dan 98% van de projecten en inschattingen, direct afhankelijk zijn van de wegbeheerders. Zowel de gemeente

als ook de Vervoerregio hebben er belang bij om maximaal in te zetten op het optimaal synchroniseren van de beide programma's en de kwaliteit van de inschattingen wat betreft de uitgaven (kasritmes). Daarbij zou het ook goed zijn om de termijnen beter op elkaar te laten aansluiten. In onze programma's wordt doorgekeken naar 2025, 2030 en verder, om ook een goed beeld te hebben van wat er op ons afkomt, uitgaande van de diverse nuttige en noodzakelijke projecten. Dit helpt ook met elkaar prioriteiten te stellen en tot onderbouwingen te komen van toekomstige noodzakelijke budgetten, onder meer vanuit de gemeente.

Aanbeveling: gemeenten tijdig te informeren wanneer de Vervoerregio overweegt te gaan lenen.

Opvolging: Voor grote investeringen in rollende activa zoals de 15G trams en het M7 metro materieel heeft de Vervoerregio de optie om direct te financieren, traditioneel te bekostigen (waarbij GVB bij Amsterdam of een bank leent) of zelf extern geld aan te trekken. Bij de besluitvorming in de Regioraad over de M7 is aangegeven dat de diverse opties bekeken zullen worden op haalbaarheid en op kosten c.q. marktconformiteit. Een dergelijke stap wordt eerst met de Rekeningcommissie besproken en ook de deelnemende gemeenten worden tijdig geïnformeerd.

Aanbeveling: kwantificeer de (belangrijkste) risico's in de programmabegroting

Opvolging: Berekeningen over kansen op risico's en mogelijke financiële schade leiden vaak tot discussie over de hoogte van gehanteerde percentages en bedragen. In plaats van kwantificering kiezen we voor een volledig risico-inventarisatie met passende beheersmaatregelen. Het Besluit Begroting en Verantwoording noemt niet voor niets de uitdaging de paragraaf weerstandvermogen niet te laten uitmonden in een (reken)technische operatie. Met de rekeningcommissie en de accountant is overeengekomen dit jaar een aanvullende beleidsnota 'risicobeheer op te stellen. Voor de belangrijkste risico's wordt aangegeven op welke wijze de risico's in de gaten worden gehouden en welke beheersmaatregelen de Vervoerregio hierop inzet.

Aanbeveling: Licht in de programmabegroting de gedaalde kosten van de concessie Amsterdam kwantitatief toe

Opvolging: De daling van de geraamde exploitatiebijdrage voor GVB is de weerslag van de concessie afspraken met GVB uit 2013 en die van de eerste herijking zoals met GVB eind 2016 is overeengekomen. De subsidie aan GVB kan dalen als gevolg van lagere kapitaallasten (Vervoerregio heeft de meeste investeringen direct gefinancierd) en vanwege stijgende reizigersopbrengsten. De daling heeft zijn vertaling gekregen in de ontwerpbegroting. Uiteraard is de Vervoerregio bereid om meer in detailinformatie te verstrekken

Aanbeveling: Geef in de programmabegroting inzicht in het (geschatte) meerjarige effect van introductie van uitstootvrije bussen

Opvolging:

- Met de nieuwe concessie voor Amstelland Meerlanden wordt de transitie naar Zero emissiebussen zonder meerkosten gerealiseerd.
- Voor het totale zero-emissieproject van GVB is nog geen businesscase voorhanden. Voor de eerste tranche zero emissie bussen wordt met GVB gesproken over een subsidieverzoek van € 13 mln.;

- Voor de overige concessies zijn ontwikkelingen nog gaande
- De Vervoerregio werkt aan een transitieplan voor de hele regio als uitwerking van het landelijk bestuursakkoord.

B. Meerjarenraming Mobiliteit (x € 1.000.)

Programma's		Rekening 2016	Begroting 2017 (burap)	1. MJR Ontwerpbegroting 2018-2021			
				2018	2019	2020	2021
Lasten	Beter Benutten Infrastructuur	0	270	620	620	620	620
	Stimulering Fiets/Investeringsagenda Fiets	0	900	900	900	900	900
	Goederenvervoer	0	100	100	100	100	100
	Verkeersveiligheid	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	Gebiedsgericht samenwerken	0	300	300	300	300	300
	Beleidsontwikkeling/Mobiliteitsonderzoek	0	640	640	640	640	640
	Venom	148	580	580	580	580	580
	Duurzame Mobiliteit	0	156	200	200	200	200
	Nat. Databank Wegverkeergegevens	388	0	0	0	0	0
	Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	1.391	0	0	0	0	0
	Subsidies overig	773	0	0	0	0	0
	Onderzoek en Studie	798	0	0	0	0	0
	Personeelslasten	1.479	1.812	1.428	1.428	1.428	1.428
	Doorbelaste overhead	872	0	0	0	0	0
	Vrije ruimte	0	0	0	0	0	0
Totaal Lasten		5.849	7.758	7.768	7.768	7.768	7.768
Baten	BDU-jaarbijdrage (niet-geoordeeld)	6.106	4.841	4.871	4.897	4.897	4.897
	BDU-jaarbijdrage (geoordeeld)	0	0	0	0	0	0
	Bijdrage voor onderzoek en studie	11	0	0	0	0	0
	Uit te voeren werk voor derden	213	273	273	273	273	273
	Rente	23	10	0	0	0	0
	Baten voorgaande jaren	6	0	0	0	0	0
Totaal Baten		6.359	5.124	5.144	5.170	5.170	5.170
Verrekening met spaarsaldo BDU Mobiliteit		510	-2.634	-2.624	-2.598	-2.598	-2.598

2. Financiële bijstellingen			
2018	2019	2020	2021
-100	-100	-100	-100
-360	-360	-360	-361
0	0	0	0
650	250	250	250
-150	-150	-150	-150
-340	-340	-340	-340
-38	-76	-63	-63
-50	-50	-50	-50
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
443	443	443	443
0	0	0	0
0	0	0	-1.038
55	-383	-370	-1.409
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
13	25	47	47
0	0	0	0
0	0	0	0
13	25	47	47
-42	408	417	1.456

3. MJR Programmabegroting 2018-2021			
2018	2019	2020	2021
520	520	520	520
540	540	540	539
100	100	100	100
3.650	3.250	3.250	3.250
150	150	150	150
300	300	300	300
542	504	517	517
150	150	150	150
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
1.871	1.871	1.871	1.871
0	0	0	0
0	0	0	-1.038
7.823	7.385	7.398	6.359
4.871	4.897	4.897	4.897
0	0	0	0
0	0	0	0
286	298	320	320
0	0	0	0
0	0	0	0
5.157	5.195	5.217	5.217
-2.666	-2.190	-2.181	-1.142

Prognose ontwikkeling spaarsaldo BDU Mobiliteit

	Rekening 2016	2017 (Burap)	2018	2019	2020	2021
Omvang op 1 januari	10.181	10.691	8.057	5.433	2.835	237
Verrekening met spaarsaldo BDU Mobiliteit	510	-2.634	-2.624	-2.598	-2.598	-2.598
Omvang op 31 december	10.691	8.057	5.433	2.835	237	-2.361

2018	2019	2020	2021
8.057	5.391	3.202	1.021
-2.666	-2.190	-2.181	-1.142
5.391	3.202	1.021	-120

B. Meerjarenraming Openbaar Vervoer (x € 1.000.)

Programma's		Rekening 2016	Begroting 2017 (burap)	1. MJR Ontwerpbegroting 2018-2021			
				2018	2019	2020	2021
Lasten	Concessie Amsterdam: exploitatie	58.005	60.564	53.597	40.438	39.377	36.582
	Concessie A'dam: onderhoud infrastructuur	65.861	83.700	105.739	103.178	112.358	124.603
	Concessie A'dam: proefrijden NZlijn & AVL		2.600	7.600			
	Concessie A'dam: investeringen activa	86.057	86.581	37.939	32.740	37.995	60.535
	Concessie Amstelland Meerlanden	42.933	43.991	42.200	42.425	42.425	42.425
	Concessie Zaanstreek	12.432	12.088	11.772	11.772	11.772	11.772
	Concessie Waterland	16.626	16.414	16.726	16.726	16.726	16.726
	OV overig	1.355	0	5.400	8.100	10.900	10.900
	Onderzoek en Studie	2.175	7.800	4.600	4.600	4.600	4.600
	Personeelslasten	1.968	2.021	2.020	2.020	2.020	2.020
	Doorbelaste overhead	1.444	0				
	Vrije ruimte	16	0				
	Totaal Lasten	288.872	315.759	287.594	261.999	278.174	310.165
Baten	BDU-jaarbijdrage (niet-geoormerkt)	297.714	298.057	297.112	298.108	298.108	298.108
	BDU-jaarbijdrage (geoormerkt)						
	Uit te voeren werk voor derden			6.300	6.300	6.300	5.300
	Concessie Amsterdam: exploitatie	1.016	1.000				
	Concessie Amstelland Meerlanden	4.671	4.600				
	Schiphol Sternet		167				
	Overige baten	1.778	100				
Totaal Baten		305.179	303.924	303.412	304.408	304.408	303.408
Verrekening met spaarsaldo BDU OV		16.307	-11.835	15.817	42.409	26.234	-6.757

2. Financiële bijstellingen			
2018	2019	2020	2021
1.196	931	908	846
41.858	29.105	-450	-24.511
0	3.700	0	0
-56.376	-15.064	-26.007	-20.709
2.588	988	988	988
409	409	409	409
-59	-59	-59	-59
-4.400	-6.100	-7.900	-6.900
916	916	916	916
313	313	313	313
0	0	0	0
0	0	0	0
-13.554	15.139	-30.882	-48.708
3.042	2.027	1.528	1.528
0	0	0	0
-6.300	-6.300	-6.300	-5.300
1.000	1.000	1.000	0
4.900	4.900	4.900	4.900
0	0	0	0
100	100	100	100
2.742	1.727	1.228	1.228
16.296	-13.413	32.110	49.936

3. MJR Programmabegroting 2018-2021			
2018	2019	2020	2021
54.793	41.369	40.285	37.428
147.597	132.283	111.908	100.092
7.600	3.700	0	0
-18.436	17.676	11.989	39.826
44.788	43.413	43.413	43.413
12.182	12.182	12.182	12.182
16.667	16.667	16.667	16.667
1.000	2.000	3.000	4.000
5.516	5.516	5.516	5.516
2.333	2.333	2.333	2.333
0	0	0	0
0	0	0	0
274.040	277.139	247.292	261.457
300.153	300.135	299.636	299.636
0	0	0	0
0	0	0	0
1.000	1.000	1.000	0
4.900	4.900	4.900	4.900
0	0	0	0
100	100	100	100
306.153	306.135	305.636	304.636
32.114	28.996	58.344	43.179

Prognose ontwikkeling spaarsaldo BDU OV

	Rekening 2016	2017 (Burap)	2018	2019	2020	2021
Omvang op 1 januari	-137.411	-121.104	-132.939	-117.122	-74.714	-48.479
Verrekening met spaarsaldo BDU OV	16.307	-11.835	15.817	42.409	26.234	-6.757
Omvang op 31 december	-121.104	-132.939	-117.122	-74.714	-48.479	-55.236

2018	2019	2020	2021
-132.939	-100.826	-71.830	-13.486
32.114	28.996	58.344	43.179
-100.826	-71.830	-13.486	29.693

B. Meerjarenraming Infrastructuur (x € 1.000.)

Programma's		Rekening 2016	Begroting 2017 (burap)	1. MJR Ontwerpbegroting 2018-2021			
				2018	2019	2020	2021
Lasten	Investeringsagenda OV	67.739	66.773	111.549	37.105	30.087	20.705
	Investeringsagenda Weg	20.377	25.938	28.061	2.180	6.023	2.760
	Investeringsagenda Fiets	17.111	18.899	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 Uithoornlijn		2.000	5.000	12.000	18.000	19.000
	Onderzoek en Studie	578	750	5.050	5.050	5.050	5.050
	Personeelslasten	3.476	3.808	3.478	3.478	3.478	3.478
	Doorbelaste overhead	2.308					
	Lasten voorgaande jaren	-327					
	Vrije ruimte						
Totaal Lasten		115.128	144.368	214.198	181.292	141.150	95.922
Baten	BDU-jaarbijdrage (niet-geoormerkt)	92.905	72.374	72.498	72.498	72.496	72.497
	BDU-jaarbijdrage (geoormerkt)		43.474	8.086	8.086	8.086	
	Uit te voeren werk voor derden		140	140	140	140	
	Vergoeding voor inzet eigen personeel	80	80	80			
	Rentebaten	733					
	Baten voorgaande jaren	140					
	Bijdragen derden Amstelveenlijn		23.216	25.000	15.000	25.583	
	Bijdragen derden Uithoornlijn				2.140		860
Totaal Baten		93.858	139.284	105.804	97.864	106.305	73.357
Verrekening met spaarsaldo BDU		-21.270	-5.084	-108.394	-83.428	-34.845	-22.565

2. Financiële bijstellingen			
2018	2019	2020	2021
-16.894	15.692	22.791	9.116
-21.908	215	-2.385	213
9.440	11.521	11.571	11.571
2.000	0	0	0
1.500	17.000	-8.356	4.785
0	0	0	0
-4.300	-4.300	-4.300	-4.300
97	97	97	97
10.000	10.000	7.000	3.000
-20.065	50.225	26.419	24.482
220	2.316	-3.882	860
-25.000	25.460	4.300	
		25.000	
-24.780	27.776	25.418	860
-4.715	-22.449	-1.001	-23.622

3. MJR Programmabegroting 2018-2021			
2018	2019	2020	2021
94.655	52.797	52.878	29.821
6.153	2.395	3.638	2.973
20.000	20.000	20.000	20.000
5.000	3.000	3.000	3.000
49.000	127.000	58.727	38.285
5.000	12.000	18.000	19.000
750	750	750	750
3.575	3.575	3.575	3.575
0	0	0	0
0	0	0	0
10.000	10.000	7.000	3.000
194.133	231.517	167.569	120.404
72.718	74.814	68.614	73.357
8.086	8.086	8.086	0
140	140	140	0
80	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	40.460	29.883	0
0	2.140	25.000	860
81.024	125.640	131.723	74.217
-113.109	-105.877	-35.846	-46.187

Prognose ontwikkeling spaarsaldo BDU Infrastructuur

	Rekening 2016	2017 (Burap)	2018	2019	2020	2021
Omvang op 1 januari	355.276	334.006	328.922	220.528	137.100	102.255
Verrekening met spaarsaldo BDU INFRA	-21.270	-5.084	-108.394	-83.428	-34.845	-22.565
Omvang op 31 december	334.006	328.922	220.528	137.100	102.255	79.690

2018	2019	2020	2021
328.922	215.813	109.936	74.090
-113.109	-105.877	-35.846	-46.187
215.813	109.936	74.090	27.903

B. Meerjarenraming Overhead (x € 1.000.)

Programma's		Reke- ning 2016	Begro- ting 2017 (burap)	1. MJR Ontwerpbegroting 2018-2021			
				2018	2019	2020	2021
Lasten	Management Primair Proces		800	800	800	800	800
	Bestuur- en bestuursondersteuning	71	107	107	107	107	107
	Communicatie	108	255	255	205	205	205
	Bedrijfsvoering	2.043	2.361	1.923	1.880	1.880	1.880
	Financiën	81	206	131	131	131	131
	Personeelslasten	2.669	3.239	3.041	2.906	2.906	2.906
	Vrije ruimte		0	-168	-75	-75	-75
	Lasten voorgaande jaren	48					
Totaal Lasten		5.020	6.968	6.089	5.954	5.954	5.954
Baten	BDU-jaarbijdrage		6.014	6.014	6.014	6.014	6.014
	Dekking uren afd. Financiën		100	135			
	Doorbelastingen	5.213					
	Baten voorgaande jaren	83					
Totaal Baten		5.296	6.114	6.149	6.014	6.014	6.014
Saldo Baten en Lasten voor resultaatbestemming		276	-854	60	60	60	60
	Toevoeging aan reserve ICT	60	60	60	60	60	60
	Onttrekking reserve Koersverschillen						
	Onttrekking aan reserve ICT	123	265				
Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming		339	-649	0	0	0	0

2. Financiële bijstellingen			
2018	2019	2020	2021
-40	-40	-40	-40
350			
110	90	30	30
255	286	372	461
168	75	75	75
843	411	437	526
877	410	436	526
-35			
842	410	436	526
0	0	0	0
0	0	0	0

3. MJR Programmabegroting 2018-2021			
2018	2019	2020	2021
800	800	800	800
107	107	107	107
215	165	165	165
2.273	1.880	1.880	1.880
241	221	161	161
3.296	3.191	3.278	3.367
0	0	0	0
0	0	0	0
6.932	6.364	6.391	6.480
6.891	6.424	6.450	6.540
100	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
6.991	6.424	6.450	6.540
60	60	59	60
60	60	60	60
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0

C. Overzicht achtergrondinformatie

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

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

D. Afkortingenlijst

Afkorting	Betekenis
A	
AMSYS	Amsterdam Metro System
AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
B	
BBROVA	Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BCF	BTW Compensatiefonds
BDU	Brede Doeluitkering
BONRoute	Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad
BTW	Belasting over Toegevoegde Waarde
C	
Cie	Commissie
D	
DB	Dagelijks Bestuur
DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
E	
EKC	Eigen Kracht Conferenties
EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
EZ	Economische Zaken
G	
GGB	Gebiedsgericht Benutten
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
GVI	Geo en Vastgoedinformatie
H	
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
I	
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
J	
JZ	Juridische Zaken
K	
KAR	Korte Afstandsradio
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
L	
LWI	Landelijk Werkende Instellingen

Afkorting	Betekenis
M	
MER	Milieu Effect Rapportage
MIP	Meerjaren Investeringsprogramma
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MaaS	Mobility as a Service
MOP	Meerjaren Ontwikkelingsplan
MT	Managementteam
O	
OV	Openbaar Vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
P	
pho	Portefeuillehouderoverleg
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
R	
R&M	Ruimte en Mobiliteit
RAR	Reizigers Adviesraad
RRAAM	Rijk- en Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer
RVVP	Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
RWS	Rijkswaterstaat
S	
SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
U	
UVP	Uitvoeringsplan RVVP
V	
V&V	Verkeer en Vervoer
VAT	Vorbereiding, Administratie en Toezicht
W	
Wgr	Wet Gemeenschappelijke Regeling