

Bestuursrapportage 2017

Bijlage 1: programmaverslag

11 september 2017

Status: versie 3.0



COLOFON

Datum 11 september 2017

Kenmerk INT/2017/3792

Opgesteld door Paul Ellerbeck

Vastgesteld door [naam]

Versie Zie versiegeschiedenis

INHOUDSOPGAVE

1	Programmaverslag	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Hoofdprogramma Mobiliteit	5
1.2.1	Omschrijving van het hoofdprogramma	5
1.2.2	Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?	5
1.2.3	Wat mag het kosten?	11
1.3	Hoofdprogramma Openbaar Vervoer	13
1.3.1	Omschrijving van het hoofdprogramma	13
1.3.2	Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?	13
1.3.3	Wat mag het kosten?	17
1.4	Hoofdprogramma Infrastructuur	20
1.4.1	Omschrijving van het hoofdprogramma	20
1.4.2	Wat gaan we doen / hebben we tot nu toe gedaan in 2017?	20
1.4.3	Wat mag het kosten?	27
1.5	Overzicht Overhead	31
1.5.1	Omschrijving van het Overzicht Overhead	31
1.5.2	Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?	31
1.5.3	Wat mag het kosten?	35
1.6	Afkortingenlijst	37

1 PROGRAMMAVERSLAG

1.1 ALGEMEEN

Met de uitvoering van de hoofdprogramma's Mobiliteit, Openbaar Vervoer en Infrastructuur beoogt de Vervoerregio haar doelstellingen te realiseren. De doelstellingen zijn gebaseerd op het Regionaal Verkeer- en VervoerPlan 2004 (RVVP) en Regionale Agenda 2014-2018 en zijn hoofdprogramma-overstijgend. Dit wil zeggen dat ze voor ieder hoofdprogramma in meer of mindere mate van toepassing. In plaats van herhaling van de doelstellingen bij elk hoofdprogramma, worden de centrale doelstellingen hier gepresenteerd:

- 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 bevoorradingsverkeer. \
- 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 CO₂-uitstoot.

Momenteel werken we aan actualisatie en aanscherping van het Beleidskader.

In dit nieuwe Beleidskader Mobiliteit 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 Concept Beleidskader Mobiliteit is eind augustus naar de Werkgroep Verkeer en Vervoer verzonden. Consultatie bij regiogemeenten vindt plaats vanaf 12 september. Uiteindelijk zal het beleidskader in de regioraad van 12 december definitief worden vastgesteld.

Het vervolg van het programmaverslag geeft een beeld van voortgang van onze beleidsvoornemens, verrichte activiteiten en programmering. Het Uitvoeringsprogramma 2017, waar een uitgebreide omschrijving van de ambities, doelstellingen en activiteiten voor 2017 is beschreven, is als vertrekpunt gehanteerd.

1.2 HOOFDPROGRAMMA MOBILITEIT

Portefeuillehouder: Verkeer

Budgethouder: J.C. de Neef

1.2.1 Omschrijving van het hoofdprogramma

In het hoofdprogramma Mobiliteit werkt de Vervoerregio aan het mobiliteitsbeleid in brede zin. In dit hoofdprogramma 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

1.2.2 Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?

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

- Programma 'Beter Benutten Vervolg' en 'korte termijn aanpak 2018-2021'

Het Rijk, de Vervoerregio en het bedrijfsleven hebben het programma Beter Benutten Vervolg (2015-2017) ontwikkeld dat automobilisten stimuleert om tijdens de spits een ander vervoermiddel te kiezen of om eerder of later te vertrekken. De ambitie is om de reistijd op de grootste knelpunten en bij zwaarst vertraagde autoritten in onze regio met 10% te verminderen. Hiervoor initiëren de verschillende partners projecten, financiële ondersteunt door de Vervoerregio.

In 2017 werkt de Vervoerregio aan:

- Diverse projecten vanuit het bedrijfsleven, waaronder Mobiliteitsmanagement Zuidas, Fietscoalitie Smart City (stimuleren van fietsen rond Westpoort) en de introductie van digitale mobiliteitsportalen (websites met een overzicht van alle reismogelijkheden) bij de Amsterdam Arena en het AMC.
- Het stimuleren van het OV-gebruik op de corridor Amsterdam-Purmerend-Volendam (onder andere door verlenging van de 'Tidal Flow' busbaan en een innovatieve gedragscampagne) en het OV-knooppunt Schiphol-Noord.
- Het leveren van financiële bijdragen uit het hoofdprogramma Infrastructuur aan de fietsprojecten van Smart City en de gemeente Amsterdam en het infrastructuurdeel van de OV-stimulering op de corridor Purmerend-Volendam-Amsterdam. Uit het hoofdprogramma Mobiliteit is bijgedragen aan het gedragsdeel van de OV-stimulering corridor Purmerend-Volendam-Amsterdam en de projecten van Rijkswaterstaat.
- Begin 2017 heeft de Vervoerregio met de andere MRA-partijen, de werkgevers en het Rijk de basis gelegd voor de "korte termijn aanpak 2018-2021". Dit is vertaald in een regionale Opgave en Themakaart. De korte termijn aanpak draagt bij aan de aanpak van de bereikbaarheidsvraagstukken in de MRA en wordt zodoende onderdeel van het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA (zie later).

- Smart Mobility

Smart Mobility is de inzet van moderne technologie om mobiliteitsvraagstukken op te lossen. Samen met de partners van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) stelt de Vervoerregio als trekker het MRA programma Smart Mobility 2018-2022 op. Deze wordt in december - via het MRA Bestuurlijk Overleg,

platform Mobiliteit – voorgelegd aan het dagelijks bestuur en de regioraad en na vaststelling vanaf 2018 uitgevoerd.

Het belangrijkste doel van het programma wordt het aanjagen van de ontwikkelingen op het gebied van data en data delen, voertuigtechnologie, nieuwe mobiliteitsconcepten zoals Mobility as a service (MaaS) en de technologische veranderingen op het gebied van fysieke en digitale infrastructuur. Een voorbeeld in deze regio is de concessie Amstelland Meerlanden waar Connexxion vanaf december MaaS diensten gaat aanbieden.

Daarnaast is een belangrijk doel van het programma om alle initiatieven die er binnen de MRA en landelijk spelen te stroomlijnen, af te stemmen op elkaar, te leren van elkaar en slimme keuzes te maken voor onderzoeken, testen en helpen met het uitrollen van succesvolle pilots.

Stimuleren fietsgebruik, investeringsagenda Fiets (doelstelling 5).

Onderzoek en pilots om fietsgebruik te stimuleren

- Beter benutten van fietsenstallingen bij de grootste stations: De Vervoerregio voert samen met NS, Prorail en gemeente Amsterdam in 2017 twee praktijkpilots uit Mahlerplein (station Zuid) en Amstel. Na de zomer volgt een evaluatie en wordt bepaald of de pilot wordt voortgezet op andere stations. We starten dan eveneens met een Living Lab op station Amsterdam Zuid in samenwerking met de gemeente Amsterdam, universiteiten en CycleSpace.
- We werken mee aan innovatieve pilots zoals verkeersmanagement voor fietsers, onder meer met verwijssystemen in stallingen en nieuwe wegontwerpen en -inrichting, en verzamelen data. Bij station Amsterdam Rai en in de Fietsenstalling Paradiso testen we sinds begin dit jaar samen met de gemeente Amsterdam en NS een check-in check-out systeem. In september start tevens voor de derde keer de FietstelWeek om data te genereren over de belangrijkste fietscorridors voor het monitoringssysteem Bikeprint. Dit jaar ook samen met Provincie Noord-Holland.
- Samen met MRA-partijen zijn we voor de zomer van 2017 begonnen met het opstellen van een programma voor hoogwaardige metropolitane fietsroutes. Dit gebeurt door Goudappel Coffeng, dat na een offertetraject is geselecteerd. De slagingskans van een fietsroute langs de Uithoornlijn is onderzocht. Hieruit bleek dat de kosten niet tegen de baten opwegen. Voor de snelfietsroute Zaandam-Amsterdam is na de nulmeting in maart een 1-meting gedaan. Hieruit bleek dat het gebruik van de nieuwe route flink gestegen is. De Fietscoalitie is meteen na de opening in maart begonnen met een fietsstimuleringscampagne met als doel het gebruik van de route te verhogen.
- Communicatie: in juni 2017 kwam s' werelds grootste fietscongres VeloCity een dag naar Amsterdam. Een grote groep vrijwilligers – waaronder enkele fietsspecialisten van Vervoerregiogemeenten – leidde hen rond door Amsterdam. Dit evenement werd in goede banen geleid door CycleSpace. Deze organisatie is door ons samen met de gemeente Amsterdam opgezet in 2016 als een centrum voor fietspromotie, innovatie en de ontvangst van internationale delegaties. In april 2017 heeft CycleSpace een nieuw paviljoen geopend op de Zuidas.

Projecten over de fietsinfrastructuur en fietsenstallingen vallen onder Hoofdprogramma Infrastructuur. Informatie over de voortgang staat daar beschreven.

Vlotte doorstroming goederenvervoer over weg, per rail en over het water, en bevoorradingsverkeer in de stad (doelstelling 6)

- In 2017 verkent de Vervoerregio met de andere MRA-overheden en het (logistieke) bedrijfsleven de mogelijkheden om de samenwerking rond logistiek in de MRA te verbeteren en tot een gezamenlijk

programma logistiek voor de Metropoolregio Amsterdam te komen. De eerste resultaten van deze verkenning zijn naar verwachting eind oktober beschikbaar.

- In de eerste helft van 2017 heeft de Vervoerregio meegedraaid in een projectgroep gericht op het optimaal organiseren van truckparkeren bij Schiphol en omgeving. Met de Hogeschool van Amsterdam is de Vervoerregio een onderzoek gestart naar de Food-Groothandellogistiek in de MRA. Onderzoek geeft onder meer inzicht in bestaande knelpunten en de daarbij behorende oplossingen. De onderzoeksresultaten verschijnen begin 2018.

Verkeersveiligheid (doelstelling 8)

In de eerste helft 2017 zijn de volgende activiteiten samen met de gemeenten uitgevoerd:

- Verkeerseducatie op voorscholen en kinderdagverblijven (0-4 jaar), op basisscholen (4-12 jaar) en in het voortgezet onderwijs (12-18 jaar), plus verkeerseducatie gericht op beginnende bestuurders (18-24 jaar) en ouderen (65+). Verder zijn de contouren uitgewerkt voor een nieuw samenwerkingsmodel rond verkeerseducatie. De (voorsessie van de) regioraad heeft hiervan op 11 juli 2017 kennisgenomen.
- Verkeersveiligheidscampagnes: we sluiten 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. In de eerste helft van 2017 hebben alle regiogemeenten meegedaan aan de snelheidscampagne en aan de fietsmodus.
- Onderzoek en samenwerking: onderzoek naar de verkeersveiligheidssituatie rondom een aantal scholen (door een schouw en enquête), ontwikkeling weg- en gedragskenmerken (Safety Performance Indicators) en de verkeerseducatiekaart.

Samenwerken voor optimale samenhang in het beleid (doelstelling 9)

- Advisering en belangenbehartiging landelijk spoorstelsel

Blijvende 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 adviseren o.a. over dienstregelingszaken spoor, spoorstudies en -verkenningen, en de voorbereiding van de Noordvleugel OV- en Spoortafel (dat laatste in afstemming met de Regio Utrecht).

In de eerste helft van 2017 heeft een goede dialoog plaatsgevonden over de NS-dienstregeling 2018, vanuit MRA zijn stevige vragen gesteld over en voorstellen ten aanzien van het verbeteren van het dienstregelingsontwikkelings-proces en onze betrokkenheid daarbij. Daarnaast is een eerste voorstel geformuleerd om beter inzicht te krijgen in het monitoren van de voor MRA relevante (spoor-)vervoersstromen. Met NS worden beide onderwerpen binnenkort verder besproken. In de Spoorgroep MRA (waar ook NS en ProRail aansluiten) is een gezamenlijke agenda vastgesteld voor 2017, zodat de inzet vanuit MRA goed geprioriteerd en gedoseerd kan worden.

Binnen het landelijke traject 'OV-toekomstbeeld 2040' is in 2016 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. In 2017 werken we in een met de gemeenten en I&M samen te doorlopen proces (in samenhang met het Beleidskader Mobiliteit) aan een concretisering van de ambities

tot uiteindelijk een adaptief onderzoeks- en uitvoeringsprogramma dat in 2018 bestuurlijk vastgesteld zal moeten worden.

- Convenantsamenwerking Verkeer en Vervoer

In 2017:

- Heeft de convenantsamenwerking met de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad geleid tot een intensievere ambtelijke samenwerking in programma's waar convenantpartijen zijn betrokken, zoals het Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA en de regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld.
- Is de doorwerking van de gezamenlijk opgestelde Strategische Visie Mobiliteit in de diverse beleidskaders door elk van de convenantpartners afzonderlijk opgepakt. Indien zinvol worden gemeenschappelijke thema's gezamenlijk opgepakt.
- Concentreert de kennisuitwisseling tussen convenantpartners zich in 2017 op het thema 'openbaar vervoer'.
- Wordt er gestart met het aanbieden van stageplaatsen aan elkaar.

- Betrokkenheid bij rijksprojecten

- De vervoerregio is betrokken bij de volgende rijksprojecten: de Nationale Omgevingsvisie, het Openbaar Vervoer Toekomstbeeld 2040, de Rijksvisie Wegen, de Nationale Mobiliteit- en Capaciteit Analyse (NMCA) en algemeen rijksbeleid t.a.v. mobiliteit.
- De MIRT-verkenningen en MIRT-onderzoeken Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH), Noordwestkant Amsterdam (NoWA) en Oostkant Amsterdam zullen in de tweede helft van 2017 naar verwachting tot een afronding komen.
- De MIRT-verkenning Stedelijke Bereikbaarheid is in het eerste kwartaal van 2017 afgerond.

- 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 (op 1 november 2017).

Met het programma worden bereikbaarheidsopgaven samen met de andere MRA-partners én het Rijk aangepakt.

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 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.

- Samenwerking Metropoolregio Amsterdam (MRA)

In januari 2017 is de versterkte MRA-samenwerking gestart en op stoom gekomen, hiermee wordt de samenwerking met de andere dossiers zoals ruimte, economische zaken en duurzaamheid versterkt. De Vervoerregio heeft hierbij een actieve rol gespeeld.

Voor het MIRT verzorgt de Vervoerregio Amsterdam de coördinatie voor de Metropoolregio Amsterdam. In 2017:

- is er zowel in januari als in juni een DO MIRT geweest, ter voorbereiding op het BO van 1 november 2017.
- heeft in maart een geslaagd werkbezoek van minister Schulz van Haagen-Maas Geesteranus plaatsgevonden. Hierbij is een deur-tot-deur reis gemaakt van Amsterdam Zuid-Oost naar Almere.

- 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 '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. In 2017 is de Vervoerregio betrokken bij de voorverkenning voor een knooppuntenprogramma die betrekking heeft op de stationsomgevingen in de corridor Leiden-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.

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

- Uitwerking Strategische Visie Mobiliteit naar Beleidskader Mobiliteit

De Vervoerregio heeft in 2017 met behulp van gaming gewerkt aan de doorvertaling van de Strategische Visie Mobiliteit naar het Beleidskader Mobiliteit voor de Vervoerregio. Dit kader is concreter en dienen als kader om nadere beleidsuitwerkingen, investeringsbeslissingen en de Programmabegroting op te baseren. Er is begin 2017 een game met dilemma's ontwikkeld en gespeeld om de meningen van bestuurders, portefeuillehouders, ambtenaren, experts en het maatschappelijk middenveld over de richting van het beleidskader op te halen. Deze opbrengst is verwerkt in het concept-beleidskader mobiliteit, dat in september ter consultatie aan de gemeenten wordt voorgelegd. In december is voorlopige vaststelling door de Regioraad voorzien. Definitieve vaststelling vindt plaats met de nieuwe Regioraad medio 2018.

- Mobiliteitsonderzoek

Lopende activiteiten in 2017:

- Voortzetten van lopend onderzoek naar Weg en OV.
- Voortzetten van de regionale fietstellingen met telslangen, die we in 2016 zijn gestart. Deze vinden plaats in de Fiets-Telweek (eind augustus/begin september 2017) zodat we de verschillende typen data kunnen vergelijken.
- Nadere afspraken maken voor onderzoek naar goederenvervoer.
- MRA-verkeersmodel VENOM (VERkeerskundig NOordvleugel Model): in 2016 hebben de VENOM-partners de vorm en inhoud van de samenwerking in VENOM geëvalueerd en vernieuwd voor de periode 2017 - 2020. In 2017/2018 werken we in het kader van de ontwikkelkoers aan verdere verbeteringen en uitbreidingen van VENOM, waaronder het beter zichtbaar maken van het fietsverkeer en vertragingen op kruispunten. Daarnaast zal het model geactualiseerd worden qua basis- en toekomstjaren conform de verkeersmodellen van het Rijk.
- De Vervoerregio neemt deel aan landelijke database-organisatie NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). We dragen financieel bij aan organisatie en inwin-kosten.

- De Vervoerregio neemt deel en draagt bij aan de Impactstudie Noord/Zuidlijn, die de gemeente Amsterdam samen met o.a. UvA en VU heeft opgezet. Dit onderzoek volgt de effecten van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de regio, op een breed terrein van mobiliteit, ruimte en economie, tijdens de periode 2017 – 2021.

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).

Lopende projecten in 2017:

- 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 2017 is onder andere praktische ondersteuning van gemeenten bij het plaatsen en beheren van laadinfrastructuur.
- Verduurzaming van het OV: In de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden (start 2018) rijdt het Schipholnet volledig met elektrische bussen op hernieuwbare energie. 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.
- Voorbeelden van aanvullende maatregelen bij infrastructuurprojecten in 2017:
 - Een financiële bijdrage aan de zonnepanelen die de gemeente Amsterdam in 2018 op metrostations plaatst. Naast milieuwinst zorgen deze ook voor een besparing op de energielasten van het OV-systeem.
 - 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

1.2.3 Wat mag het kosten?

Overzicht baten en lasten Mobiliteit

(bedragen x € 1.000, V is voordeel, N is nadeel)

Programma's		Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars- verwachting 2017	Verschil EJV- Begroting	
Lasten	Beter Benutten Infrastructuur		620	270	-350	
	Stimulering Fiets/Investeringsagenda Fiets		900	900		
	Goederenvervoer		100	100		
	Verkeersveiligheid		3.000	3.000		
	Gebiedsgericht samenwerken		300	300		
	Beleidsontwikkeling/Mobiliteitsonderzoek		640	640		
	Venom	148	580	580		
	Duurzame Mobiliteit		200	156	-44	V
	Nat. Databank Wegverkeergegevens	388		0		
	Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	1.391		0		
	Subsidies overig	773		0		
	Onderzoek en Studie	798		0		
	Personeel in vaste dienst	1.041	1.418	1.043	-375	V
	Personeel van derden	438	0	769	769	N
	Doorbelaste overhead	872		0		
Totaal Lasten		5.849	7.758	7.758	0	
Baten	BDU-jaarbijdrage (relatief)	6.106	4.841	4.841		
	Bijdrage voor onderzoeken studie	11		0		
	Uit te voeren werk voor derden	213	273	273		
	Rente	23	10	10		
	Baten voorgaande jaren	6		0		
Totaal Baten		6.359	5.124	5.124	0	
Verrekening met Spaarsaldo BDU Mobiliteit		510	-2.634	-2.634	0	

Toelichting op de wijzigingen in de lasten 2017:

Beter benutten Infrastructuur

De post Beter Benutten Infrastructuur kent een vrijval van € 350.000. Dit bedrag betreft de bijdrage 2017 van de Vervoerregio op twee Beter Benutten-projecten: 'Spitsmijden' en 'Koepel Logistiek'. Er komen geen uitgaven omdat het rijk onze bijdrage had verrekend in de BDU-beschikking voor 2016.

Duurzame Mobiliteit

Op basis van een prognose voor de rest van het jaar kan deze post met € 44.000 verlaagd worden.

Personeel in vaste dienst

Er is sprake van een vacatureruimte op jaarbasis van €375.000.

Personeel van derden

In afwachting op een definitieve vaste bezetting wordt een deel van de reguliere taken ingevuld met extern personeel (inzet van vacatureruimte van € 375.000). Daarnaast is externe capaciteit nodig voor nieuwe, extra projecten Smart Mobility, Coördinatie MIRT-werkzaamheden, Programma Bereikbaarheid van naar en in de MRA, Europa adviseur en Projectleider Campagnes Verkeersveiligheid. Hiervoor is een ophoging van € 394.000 ingeschat dat wordt gedekt uit de posten Beter Benutten Infrastructuur (-/- € 350.000) en Duurzame Mobiliteit (-/- € 44.000).

Grafisch ziet de bijstelling van de lasten 2017 van de programma's Mobiliteit er zo uit:



Toelichting op de wijzigingen in de baten 2017: -

Gevolgen voor het spaarsaldo BDU Mobiliteit

De Vervoerregio wordt vrijwel geheel bekostigd met de Brede Doel Uitkering Verkeer en Vervoer. Deze uitkering wordt volgens een, door de Regioraad vastgestelde, vaste verdeling verdeeld over de 3 hoofdprogramma's. In lijn van de BDU- regeling is er een spaarsaldo opgebouwd voor bestedingen in komende jaren. Deze gespaarde middelen staan als Vooruitontvangen BDU Mobiliteit op onze balans. Onderstaande tabel geeft het verwachte spaarsaldo eind 2017 van hoofdprogramma Mobiliteit weer. Vertrekpunt is de werkelijke omvang van het spaarsaldo op 31 december 2016 (jaarrekening 2016).

Verwacht spaarsaldo eind 2017 BDU Mobiliteit

(bedragen x € 1.000)

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars-verwachting 2017	Verschil EJV-Begroting
Omvang op 1 januari:	10.181	10.691	10.691	
Verrekening met spaarsaldo BDU Mobiliteit	510	-2.634	-2.634	0
Omvang spaarsaldo BDU Mobiliteit op 31 december	10.691	8.057	8.057	

1.3 HOOFDPROGRAMMA OPENBAAR VERVOER

Portefeuillehouder: Openbaar Vervoer

Budgethouder: N. van Paridon

1.3.1 Omschrijving van het hoofdprogramma

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 subsidiëren wij het beheer en onderhoud van de metro- en traminfrastructuur, nieuw metro- en trammaterieel en zijn wij regisseur van OV-vraagstukken binnen de Vervoerregio.

1.3.2 Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?

Concessie Amsterdam: exploitatie

Naast de acties voor 2017 die staan vermeld in het UVP, is de huidige stand van zaken met betrekking tot de exploitatie van de concessie Amsterdam als volgt:

- De scores voor de klantwaardering in 2016 (meting najaar) zijn bekend geworden. Voor de concessie Amsterdam is de algemene klantwaardering net als in 2015 op een 7,4 uitgekomen, waarbij overigens wel de waardering bij bus licht is gestegen (van 7,5 naar 7,6).
- De cijfers over de ontwikkeling van het vervoer in het eerste halfjaar van 2017 zijn bekend geworden. Het aantal ritten dat bij GVB is gemaakt, is gestegen met 1%, waarbij de groei vooral heeft plaatsgevonden bij bus (1,8%) en metro (1,5%). De tram blijft iets achter qua ritontwikkeling (0,3%).
- Belangrijke ontwikkeling in de concessie Amsterdam is ook de invoering van een cashless betalingsysteem in tram en bus. Dit vanwege de problematiek van overvallen op rijdend personeel, zoals die met name in 2016 bij de bus hebben plaatsgevonden. Als eerste is in februari op de nachtbussen het betalen met cash afgeschaft, gevolgd door de rest van de bussen op 26 maart jl. Dit is mogelijk geworden door het invoeren van pin-betalen op de bus, in combinatie met een verdere versterking van het kaartverkoopnetwerk "op de wal", zowel bij winkels als via extra kaartverkoopautomaten op straat. De invoering van cashless bij bus is soepel verlopen, in het tweede half jaar zullen ook de trams van pin-apparatuur worden voorzien, zodat hier ook op termijn de contante betaling kan worden afgeschaft.

Concessie Amsterdam: Lijnennet 2018-2019 en Noord/Zuidlijn

Ter voorbereiding op het nieuwe lijnennet in 2018 en 2019, in het eerste halfjaar 2017 de volgende acties uitgevoerd (in aanvulling op de acties genoemd in het UVP) en is door het Dagelijks Bestuur een aantal besluiten genomen:

- Toezien op een tijdige implementatie van de vervoerplannen van GVB, EBS, Connexxion en met een nieuw lijnennet voor bus en tram. Waaronder goede, tijdige en onderling afgestemde reizigersinformatie (campagne, apps, lijnennetkaarten en dergelijke), afspraken met infrabeheerders over noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur (rails, haltes, afstelling van verkeerslichten) om het nieuwe lijnennet mogelijk te maken. Ook zien wij toe op noodzakelijke acties op het gebied van marketing/tarieven, wayfinding, reisinformatie en dergelijke.
- Er is gewerkt aan het opstellen van afspraken met vervoerders GVB, EBS en Connexxion over de financiële effecten van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. De aanpassing van het lijnennet zullen verder worden uitgewerkt en formeel worden vastgelegd in subsidieverleningsbeschikkingen voor 2018.

- Samen met vervoerders onder coördinatie van de Vervoerregio is gewerkt aan het maken van continuïteitsplannen voor het geval de Noord/Zuidlijn na de ingebruikname te maken krijg 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 in de loop van 2017 (laten) toetsen op robuustheid.
- In het voorjaar is samen met GVB gestudeerd op de nieuwe metronetlijnvoering 2019. Na het vervallen van de sneltramboog van de Amstelveenlijn tussen Station Zuid en de halte Boelelaan, moet een nieuw lijnennet bij de metro ingevoerd worden. Consequentie zou kunnen zijn dat lijn 53 wordt ingekort tot de halte Van der Madeweg, wat onder andere in de Regioraad tot een discussie hierover heeft geleid. De portefeuillehouder OV heeft aangegeven de komende maanden nog verder naar mogelijke alternatieve lijnvoeringen te zullen kijken, ook naar een variant waarin lijn 53 in zijn huidige vorm wordt gehandhaafd;
- Door het Dagelijks Bestuur is in mei besloten eenmalig maximaal € 30,3 miljoen beschikbaar te stellen voor de indienstellingskosten Noord-Zuidlijn. Dekking vindt plaats uit bestaande reserveringen, van GVB ontvangen gelden uit de 'financiële herijking 2015', alsmede ruimte binnen het convenant BORI
- Nadat in december 2016 het Vervoerplan 2018 door het DB was vastgesteld, is in juni 2017 ook het bijbehorende lijnnummeringsplan vastgesteld. Uitgangspunt is daarbij dat verbindingen zoveel mogelijk dezelfde nummering behouden, dit vanwege de herkenbaarheid voor de klant.

Concessie Amsterdam: beheer en onderhoud railinfra en meerjarenvervangingsprogramma metro

In 2017 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 het tijdig laten uitvoeren 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. In 2017 loopt dit project door waarna afronding plaatsvindt in 2018. Bij een aantal stations, zoals Waterlooplein, Van der Madeweg en Holendrecht, zijn de werkzaamheden al deels of geheel afgerond.
- Het Dagelijks Bestuur heeft in maart 2017 besloten om het project "uitbreiding energievoorziening metro" te promoveren naar de planuitwerkingsfase, waarvoor € 5,6 miljoen beschikbaar is gesteld. Daarnaast is in juni 2017 door het DB besloten om ook een studie naar de energievoorziening bij de tram met ruim € 300.000 te subsidiëren.

Concessie Amsterdam: investeringen Rollende Activa

De post 'investeringen rollende activa' heeft betrekking op de directe financiering van de Vervoerregio aan GVB voor metrovoertuigen, trams en bussen. De aanschaf van rollende activa is een randvoorwaarden om alle OV-doelstellingen te realiseren. Zonder materieel immers geen OV. Belangrijke assets van de vervoerder zijn de metrovoertuigen, trams en bussen. De Vervoerregio kan in haar exploitatiebijdrage ervoor kiezen de jaarlijkse kapitaallasten van deze investeringen te vergoeden of deze investeringen in één keer te financieren. In het laatste geval worden rentelasten vermeden. Het hangt onder meer van de financiële positie en meerjarenraming van de Vervoerregio af waarvoor wordt gekozen.

De Vervoerregio heeft samen met GVB een aantal acties uitgevoerd op het gebied van investeringen in de rollende activa in de concessie Amsterdam:

- Het succesvol doorlopen van de ontwerp- en ontwikkelfase 15G-trams (loopt door tot in 2018). In het najaar van 2016 is bekend geworden dat CAF de aanbesteding voor de bestelling van de 15G-trams heeft gewonnen. Het contract tussen GVB en CAF is op 11 november 2016 getekend. GVB en Vervoerregio hebben op die datum een uitvoeringsovereenkomst ondertekend. Daarin is ook het kasritme opgenomen. Inmiddels is een zogenaamde Mock-up van de nieuwe tram opgeleverd, op basis waarvan een aantal aspecten over de inrichting van de nieuwe voertuigen nader kan worden uitgewerkt.
- GVB opdracht gegeven om de aanbesteding voor de M7-metro's te starten. GVB en Vervoerregio zijn begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding voor nieuw metromaterieel (M7). In december 2016 is hier door de Regioraad een besluit over genomen. GVB is de aanbesteding gestart in 2017, doel is 30 nieuwe voertuigen van 60 meter lang te bestellen. Daarnaast is er een optie op nog eens maximaal 30 stuks.

Concessie Amstelland-Meerlanden

De huidige concessie loopt in december 2017 af. Hiervoor heeft de Vervoerregio in 2016 een Europese aanbesteding uitgeschreven. In december 2016 is bekend geworden dat Connexxion de aanbesteding heeft gewonnen. In het eerste half jaar van 2017 is door zowel Connexxion als Vervoerregio voortvarend gewerkt aan de implementatie van deze nieuwe concessie. Alles zodanig dat de kwaliteitsverbeteringen die Connexxion belooft ook daadwerkelijk bij de start van de nieuwe concessie kunnen worden behaald. In juli 2017 is het Vervoerplan 2018 voor de concessie vastgesteld, waarbij ten opzichte van het oorspronkelijke aanbod een aantal kleine wijzigingen zijn doorgevoerd, die vooral betrekking hebben op de vormgeving van het ontsluitende netwerk in de regio.

Naast een substantiële groei in het aanbod (door verdere uitrol van het succesvolle R-net-concept), valt de doorvoering van de grootschalige verduurzaming van het materieelpark op: door Connexxion is aangeboden om bij de start van de concessie met maar liefst 100 elektrische bussen te gaan rijden, een aantal dat later in de concessieperiode nog verder zal worden uitgebreid. Dit vraagt om een uitgekende planning, waarbij vooral de vraagstukken rond oplaadcapaciteit, die op en rond Schiphol gerealiseerd moet gaan worden, een uitdaging vormen.

Het vervoer in deze concessie stijgt nog steeds, zo is het aantal reizigerskilometers in 2016 met 2% toegenomen. De kwaliteit en de beleving daarvan door de klant staan in deze concessie wel onder druk, dit onder meer door langdurige omleidingen door werkzaamheden. Dit wordt gereflecteerd in een licht dalende afname van de klantwaardering in deze concessie, van 7,7 in 2015 naar een 7,6 in 2016.

Concessie Zaanstreek

De concessie Zaanstreek zou in december 2018 aflopen. Onder meer omdat dit moment kort zal vallen na de implementatie van de Noord-Zuidlijn, heeft het dagelijks bestuur het voornemen de bestaande concessie met minimaal een jaar te verlengen. Ook de bestaande (hoge) klanttevredenheid, die in 2016 met een 7,8 werd gewaardeerd, speelt daarbij een rol. Door op een later moment aan te besteden kunnen 3 zaken verder worden bekeken:

- De ervaringen van grootschalige uitrol van zero-emissie bussen, zoals die in de concessie Amstelland-Meerlanden zal plaatsvinden, kunnen worden meegenomen
- Er is meer bekend over de effecten van het Vervoerplan 2018, meer in het bijzonder het deels aantakken op de Noord-Zuidlijn

- Er kan een onderzoek gedaan worden naar het mogelijk samenvoegen van de concessies Zaanstreek en Waterland, zodat voldoende schaalgrootte kan worden verkregen voor een volgende aanbesteding. Zeker bij de grootschalige implementatie van zero-emissie, zoals in de concessie Amstelland Meerlanden, kan dat een rol spelen

Concessie Waterland

Het lijnennet in Waterland wordt flink aangepast met de komst van de Noord/Zuidlijn. EBS heeft een Vervoerplan 2018 opgesteld (met daarin een aantal wijzigingen) dat in december 2016 door het dagelijks bestuur is vastgesteld. Een groot deel van de lijnen (65%) gaat naar Amsterdam Noord rijden in plaats van naar Amsterdam Centraal. Wel is ten opzichte van het oorspronkelijke plan ook een directe buslijn vanuit Volendam naar het Centraal Station in Amsterdam toegevoegd. De implementatie van dit nieuwe lijnennet wordt in de rest van 2017 verder voorbereid.

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. De huidige stand van zaken van de doorlopende taken voor 2017 die in het UVP worden benoemd, is als volgt:

- De Vervoerregio is bezig met het opstellen van een nieuwe OV-visie met als tijdshorizon 2040 over de contouren van het OV en mobiliteitssysteem op de lange termijn. Deze visie sluit aan op de Strategische Visie Mobiliteit en beschrijft de ambities van de Vervoerregio op OV-gebied in samenhang met de ontwikkelingen met andere modaliteiten en stedelijke ontwikkelingen.
- Toepassing van het beleidskader Sociale Veiligheid: in maart zijn de actieplannen Sociale Veiligheid van alle 4 de OV-concessies vastgesteld.
- OV-marketing door middel van gerichte acties van het OV-Marketingbureau: dit heeft in het voorjaar onder meer geleid in de volledige uitrol van het nieuwe dag- en meerdagenkaarten-assortiment onder de naam Amsterdam & Region Travel Ticket, waarmee niet alleen met bus, tram en metro, maar ook met de trein kan worden gereisd naar belangrijke toeristische bestemmingen in de MRA. Verder zijn er ook speciale kaartautomaten voor de verkoop van onder meer deze tickets op Schiphol geplaatst.
- Verbeteren reisinformatie, waaronder Dynamische Reis Informatie (DRIS). Ten behoeve van de landelijke database waaruit dit wordt gevoed is in februari door het dagelijks bestuur een bedrag van bijna € 700.000 hiervoor gereserveerd.

1.3.3 Wat mag het kosten?

Overzicht baten en lasten Openbaar Vervoer

(bedragen x € 1.000, V is voordeel, N is nadeel)

Programma's		Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars- verwachting 2017	Verskil EJV- Begroting	
Lasten	Concessie Amsterdam: exploitatie	58.005	59.428	60.564	1.136	N
	Concessie A'dam: onderhoud infrastructuur	65.861	83.700	83.700		N
	Concessie A'dam: proefrijden NZlijn & AVL		2.600	2.600		
	Concessie A'dam: investeringen activa	86.057	86.581	86.581		
	Concessie Amstelland Meerlanden	42.933	43.017	43.991	974	N
	Concessie Zaanstreek	12.432	11.772	12.088	316	N
	Concessie Waterland	16.626	16.726	16.414	-312	V
	OV overig	1.355	2.600	0	-2.600	V
	Onderzoek en Studie	2.175	7.800	7.800		
	Personeel in vaste dienst	1.584	1.930	1.930		
	Personeel van derden	384	90	91	1	N
	Doorbelaste overhead	1.444		0		
	Lasten voorgaande jaren	16		0		
Totaal Lasten		288.872	316.244	315.759	-485	N
Baten	BDU-jaarbijdrage (relatief)	297.714	292.597	298.057	5.460	V
	Concessie Amsterdam: exploitatie	1.016	1.000	1.000		
	Concessie Amstelland Meerlanden	4.671	4.600	4.600		
	Schiphol Sternet		600	167	-433	N
	Vergoeding voor inzet eigen personeel			0		
	Overige baten	1.778	100	100		
Totaal Baten		305.179	298.897	303.924	5.027	V
Verrekening met spaarsaldo BDU Openbaar Vervoer		16.307	-17.347	-11.835	5.512	N

Toelichting op de wijzigingen in de lasten 2017:

Concessie Amsterdam: exploitatie

Indexatie van de jaarlijkse bijdrage met de OV-index 2017

Concessie Amstelland-Meerlanden

Indexatie van de jaarlijkse bijdrage met de OV-index 2017

Concessie Zaanstreek

Indexatie van de jaarlijkse bijdrage met de OV-index 2017

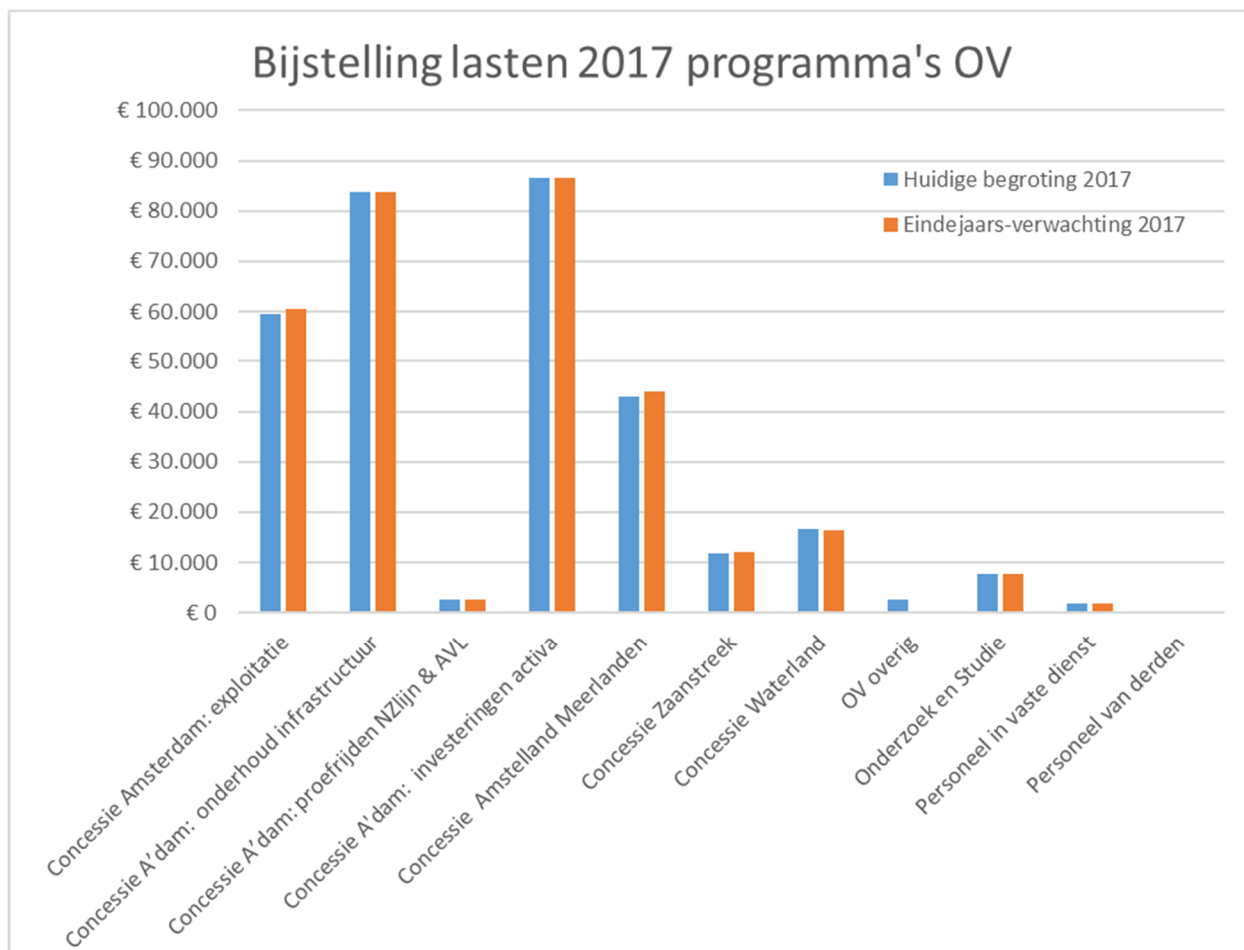
Concessie Waterland

Indexatie van de jaarlijkse bijdrage met de OV-index 2017

OV overige

De reservering voor de indexatie van de concessies naar prijspeil 2017 is vrijgefallen met het indexeren van de concessies naar prijspeil 2017.

Grafisch ziet de bijstelling van lasten 2017 over de programma's van Openbaar Vervoer er zo uit:



Toelichting op de wijzigingen in de baten 2017:

De BDU voor 2017 is verhoogd met de indexatie voor 2017.

Gevolgen voor het spaarsaldo Openbaar Vervoer

De Vervoerregio wordt vrijwel geheel bekostigd met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer. Deze uitkering wordt volgens een, door de regio vastgestelde, vaste verdeling verdeeld over de 3 hoofdprogramma's. In lijn van de BDU-regeling is er een spaarsaldo opgebouwd voor bestedingen in komende jaren. Deze gespaarde middelen staan als Vooruitontvangen BDU Openbaar Vervoer op onze balans. Onderstaande tabel geeft het verwachte spaarsaldo eind 2017 van hoofdprogramma Openbaar Vervoer weer. Vertrekpunt is de werkelijke omvang van het spaarsaldo op 31 december 2016 (Jaarrekening 2016). Hieruit blijkt dat het spaarsaldo voor OV negatief is.

Verwacht spaarsaldo eind 2017 BDU Openbaar Vervoer

(bedragen x € 1.000)

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars- verwachting 2017	Vershil EJV- Begroting	
Omvang op 1 januari:	-137.411	-121.104	-121.104		
Verrekening met spaarsaldo BDU OV	16.307	-17.347	-11.835	5.512	N
Omvang spaarsaldo BDU OV op 31 december	-121.104	-138.451	-132.939		

1.4 HOOFDPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Portefeuillehouders: Verkeer en Openbaar Vervoer

Budgethouder: A. Colthoff

1.4.1 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. Het kan gaan om infrastructuur voor de Weg, OV, Fiets voor wat betreft de regionale netwerken, en fysieke maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

1.4.2 Wat gaan we doen / hebben we tot nu toe gedaan in 2017?

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 algemene doelstellingen zijn per investeringsagenda vertaald naar beleid en specifieke doelstellingen. Onze inzet als programma, hebben we naar aard van de infrastructuur ondergebracht en onderverdeeld in een aantal (sub)programma's. Elk subprogramma wordt kort toegelicht, aangevuld met de belangrijkste projectresultaten in 2017.

(Sub)programma's:

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

Hieronder wordt over de (sub)programma's aangegeven wat we in de eerste helft van 2017 hebben gedaan en wat er in de tweede helft van 2017 wordt verwacht.

1. Investeringsagenda OV

In het programma ligt de focus op de investeringen in het OV-netwerk met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn als uitgangspunt.

1a en 1b OV Amsterdam (Plusnet en Comfortnet)

- Busbaan klaprozenweg en Mosplein Amsterdam Noord
 - o De aanleg van een busbaan in middenligging op de Klaprozenweg in Amsterdam-Noord is in volle gang. In de eerste helft van 2017 is hieraan € 4,7 mln uitgegeven, de overige € 8,7 mln van de verwachte uitgaven volgen later dit jaar. Het grootste deel is opgeleverd en momenteel is de wegbeheerder bezig met de aansluiting op het Mosplein.
 - o Aan de brug over zijkanaal wordt verder gewerkt. Wanneer deze wordt opgeleverd, kan de ZaanIJtangent voor het gedeelte in Amsterdam Noord volledig in gebruik worden genomen.
- Herinrichting Leidseplein
 - Er wordt gewerkt aan de herinrichting van het Leidseplein. De nieuwe tramhaltes op de Leidsebrug zijn in gebruik genomen. De tramhaltes zijn onderdeel van de zogenaamde 'Molenwiek-variant' die in de omgeving van het Leidseplein wordt gemaakt.
 - Conform het Vervoerplan 2018 rijdt tram 7 vanaf oktober niet meer door de Witte de Withstraat en Jan Evertsenstraat. Tram 7 rijdt dan een nieuwe route via de Hoofdweg en de Postjesweg. In de Witte de Withstraat heeft de tram vaak oponthoud, omdat de tram de weg moet delen met auto's. Op de Hoofdweg is een vrijliggende trambaan, waardoor de tram minder oponthoud heeft en daardoor betrouwbaarder kan rijden. Tegelijkertijd met het verleggen van de route, wordt groot onderhoud uitgevoerd aan de bestaande rails en worden de haltes beter toegankelijk.
 - Na de zomer start de verbetering van de tramhaltes op het Weteringcircuit. Dit is nodig, want als de Noord/Zuidlijn gaat rijden (juli 2018) wordt het Weteringcircuit een belangrijk overstappunt voor metro en tram.

1c. OV Regio (voorheen Streek)

- Hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen (HOV)
 - HOV A9:

Met de openstelling van de omlegging A9, ter hoogte van Badhoevendorp, is de doorstroming verbeterd. De succesvolle Rnet-lijnen 346 (Haarlem-Amsterdam Zuid) en 356 (Haarlem- Amstelveen-BijlmerArenA) profiteren hiervan. De Rnet lijnen maken onderdeel uit van HOV A9. HOV A9 heeft als doel om de betrouwbaarheid en doorstroming van de lijnen op de hele route te verbeteren.
 - HOV Schiphol- Oost en Schiphol- Rijk:

Begin 2016 is gestart met de aanleg van een HOV tussen Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk. De aanleg van het project HOV Schiphol-Oost vordert gestaag. Alle deelprojecten zijn in aanbouw of reeds afgerond. Een deel van de werkzaamheden loopt vertraging op. De geplande oplevering, eind 2017 wordt niet gehaald. Vertraging bij het verkrijgen van een vergunning voor de aanleg van de busbaan op de Fokkerweg en onvoorziene verontreiniging in de bodem zijn de belangrijkste oorzaken.
 - HOV Aalsmeer – Schiphol Zuid (HOVASZ)

Er wordt gewerkt aan de laatste voorbereidingen voor de start van de realisatie van HOVASZ. Hier wordt een vrijliggende busbaan tussen de kruising met de Fokkerweg (Haarlemmermeer) en de kruising met de Poelweg (Uithoorn) gerealiseerd. Het tracé bevat vijf rotondes waarvan er vier zo zijn ingericht dat de bus rechtdoor kan rijden (waarmee de doorstroming is bevorderd). Bij de Fokkerweg wordt een knooppunt (Schiphol Zuid) aangelegd om overstappen mogelijk te maken naar het Sternet van Schiphol.

1d. OV Metro Amsterdam

De gemeente Amsterdam werkt momenteel aan de renovatie van de Oostlijn. De metrostations worden opgeknapt. Een aantal zijn reeds opgeleverd. In het voorjaar is een deel van de ingang van metrostation Waterlooplein opengesteld. De renovatie duurt nog tot 2019.

1e. Zuidasdok

- De verbreding en het ondergronds brengen van de A10 Zuid in Amsterdam en de realisatie van de OV-terminal station Amsterdam Zuid, is dit jaar een stap dichterbij gekomen.
- De opdracht voor het ontwerp en de realisatie van Zuidasdok is definitief gegund aan ZuidPlus, de combinatie van Fluor, Heijmans en Hochtief. Deze combinatie is bezig met de voorbereiding van de bouw.
- Er is gewerkt aan de Strawinskylaan aan de realisatie van ruimere bus- en tramhaltes (die berekend zijn op meer passagiers en/of bussen), een nieuwe brede trap (die het Zuidplein en de Strawinskylaan met elkaar verbindt) en een wisselspoor voor de Amstelveenlijn (die als (tijdelijk)eindpunt de Strawinskylaan heeft). In de eindsituatie rijdt de Amstelveenlijn/HTV naar de Schönberglaan en keert daar via wisselspoor.

1g. OV-knooppunten en overstappunten

Voor de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn wordt gewerkt aan de oplevering van de OV-knooppunt Noord. Binnen het project 'Wayfinding' zijn er verschillende Knooppunt-Oriëntatiepunt-kaarten (KnOP's) op OV-knopen gerealiseerd, zodat reizigers beter hun weg kunnen vinden rondom de station. In 2017 zijn binnen het Programma Wayfinding kosten gemaakt voor de aanschaf en de plaatsing van dragers van KnOP's op diverse stations, zoals de stations Amsterdam Centraal, Lelylaan en Sloterdijk. De bijdrage van de Vervoerregio is hiervoor € 23.000.

2. Amstelveenlijn en Uithoornlijn

- Amstelveenlijn

De scope van het project bestaat uit het ombouwen van de huidige duale modaliteit van metro/sneltram naar een hoogwaardige tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk.

- In de eerste helft van dit jaar is na zorgvuldige beoordeling van de vier inschrijvingen, een keuze gemaakt om het hoofdcontract te gunnen aan aannemerscombinatie VITAL. Het contract is in maart ondertekend.
- Momenteel wordt in overleg met VITAL en de dienst Metro en Tram van de gemeente Amsterdam een concrete invulling gegeven aan de projectbeheeraspecten. Dit met name op het gebied van planning en risicomanagement, aangezien de tenderplanning een versnelling van de ingebruikname van de traminfrastructuur van 12 weken laat zien ten opzichte van de referentieplanning.
- In de komende periode wordt een aanvang gemaakt met het contracteren van de nevencontracten.

- Uithoornlijn:

De scope van het project bestaat uit het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn (ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat) over het tracé van de Spoordijk (zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam). Met als uitzondering een (niet met de tram concurrerende) busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum.

Het jaar 2017 staat in het teken van de planstudiefase afsluitend met een Uitvoeringsbesluit in de

Regioraad van december, in 2018 volgt de aanbesteding en vanaf 2019 start de realisatiefase waarbij de huidige planning aangeeft dat de ingebruikname van de traminfrastructuur in 2022 plaatsvindt.

3. Investeringsagenda Weg

In 2017 werkt de Vervoerregio onder de Investeringsagenda Weg aan het verbeteren van de regionale autobereikbaarheid in de onderstaande projecten. Deze vallen uiteen in projecten die in studie/onderzoek zijn (studieprojecten) en projecten die worden uitgevoerd (realisatiefase).

Studieprojecten

- Verbinding A8-A9
Het project Verbinding A8-A9 is erop gericht om zowel de regionale bereikbaarheid voor het wegverkeer als de leefbaarheid langs de bestaande routes te verbeteren. In de eerste helft van 2017 is een belangrijk product, de Plan-MER, afgerond en voor inspraak vrijgegeven. Naar verwachting wordt begin 2018 een definitief voorkeursalternatief gekozen en een bestuursovereenkomst afgesloten.
- Duinpolderweg (N206-A4)
Geen nieuwe ontwikkelingen te melden t.o.v. het UVP2017
- MIRT-verkenning corridor Amsterdam-Hoorn (A7-A8)
Ten opzichte van de verwachting in het UVP wordt de MIRT-verkenning begin 2018 afgerond in plaats van 2017. De Vervoerregio levert ambtelijke capaciteit in de werkgroep gericht op het verbeteren van de doorstroming op de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet in Purmerend en de Zaanstreek.
- Knoop A10-N247-s116 (KANS)
De Vervoerregio voert namens de samenwerkingspartners gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland een onderzoek uit naar de doorstroming van een knoop bij de A10-noord (A10-N247-s116). Uit het onderzoek blijkt dat de capaciteit van de betreffende kruispunten het verkeer niet kan verwerken. De partners onderzoeken in 2017 in een planstudie de mogelijke oplossingen. Volgens planning wordt medio 2018 een voorkeursbesluit genomen.
- Maatregelen Vijfhoek en Bernhardplein in Zaandam (planstudie De Vlinder)
De Vervoerregio werkt samen met de gemeente Zaanstad aan het verbeteren van de doorstroming op de twee belangrijkste invalswegen van de gemeente. De Vervoerregio levert hiervoor ambtelijk capaciteit. In 2017 is hiervoor de planstudie De Vlinder gestart. In deze planstudie worden oplossingen onderzocht, zoals een nieuwe aansluiting op de N516 om onder andere de Vijfhoek te ontlasten.
- Afwaarderen A2 ten noorden van het knooppunt Amstel in Amsterdam
In de eerste helft van 2017 is door de gemeente Amsterdam (R&D), in het kader van Koers 2025, gewerkt aan de gebiedsuitwerking Amstel-ArenA. Hierin is onder meer de ontwikkelpotentie voor woningbouw onderzocht voor het gebied tussen het Amstelstation en de ArenApoort. Bij deze ambtelijke verkenning is gekeken naar de ingrepen die nodig zijn om het gebied te kunnen ontwikkelen en bereikbaar te houden. De afwaardering van de A2 tussen knooppunt Amstel en de Utrechtse brug maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. De Vervoerregio wordt hierbij betrokken en in de tweede helft van 2017 wordt toegewerkt naar een gezamenlijk intentieverklaring rond dit project.

Projecten in de realisatiefase

- Omlegging A9 Badhoevedorp

De Vervoerregio Amsterdam draagt bij aan de regionale componenten van het rijksproject Omlegging A9 Badhoevedorp. Het gaat om de nieuwe aansluiting T106 bij de afslag A9 Badhoevedorp-West, de verbindingbogen van het knooppunt A4/A9 en een nieuwe auto/fietsersbrug Sloterweg. Ook wordt met de bijdrage een deel van de benodigde leges en vergunningen afgedekt. Het project is medio 2017 gerealiseerd en in gebruik genomen. Tot medio 2018 werkt Rijkswaterstaat aan de sloop van de oude A9.

- Verdubbeling N244 Purmerend

De verdubbeling van de N244 tussen de A7 en de N247 vergroot de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de omliggende gemeenten. De provincie Noord-Holland realiseert de verdubbeling van het traject in samenwerking met de gemeenten Beemster, Purmerend en Edam-Volendam. De verdubbeling wordt gerealiseerd met een financiële bijdrage van de Vervoerregio van € 4,9 mln in 2017. Onder andere de volgende maatregelen zijn begin 2017 gerealiseerd:

- De wegvakverbreding en aansluitingen van de N244, tussen de A7 en de Magneet.
 - Een nieuwe P+R-locatie met een capaciteit van 150 parkeerplaatsen ter hoogte van de Salvador Allendelaan, inclusief een dubbele bushalte voor eindigende/bufferende gelede bussen.
- Later in 2017 wordt volgens planning de verdubbeling van de N244 richting de N247 gerealiseerd.

- Kleine capaciteitsuitbreiding N516

Ter hoogte van de aansluiting van de N516 op de A8 wordt door de provincie Noord-Holland met een financiële bijdrage van de Vervoerregio onder andere enkele opstelstroken uitgebreid en/of verlengd. Daarmee neemt de bereikbaarheid en betrouwbaarheid toe van de reistijden op deze regionale wegen van auto en ov naar de belangrijkste bestemmingsgebieden. De werkzaamheden zijn in april 2017 gestart en worden later dit jaar afgerond.

- Bereikbaarheid Waterland

Samenwerkende overheden zorgen ervoor dat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert door middel van diverse deelprojecten aan de N235 en N247. De samenwerkende overheden zijn de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio en de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. De Vervoerregio levert op onderdelen een financiële bijdrage (in 2017 is dat voor lange termijnmaatregelen € 970.000). Met een deel van deze bijdrage is een vrije busstrook van het Schouw naar Broek in Waterland gerealiseerd. Deze busstrook is in december 2016 in gebruik genomen. Volgens planning wordt daarnaast de spitsbusbaan van IJpendam naar Purmerend (N235) in november 2017 opengesteld. De spitsbusbaan is positief voor de doorstroming van het OV en het autoverkeer. In totaal draagt de Vervoerregio € 6,9 mln bij.

- Beter benutten maatregelen

In en rondom Amsterdam is het in de spits druk op de wegen. Deze spitsdrukke pakken het bedrijfsleven, het Rijk, lokale overheden en regionale overheden zoals de Vervoerregio aan. Onder de noemer 'Beter Benutten' verbeteren deze partners de reistijd op de drukste knelpunten, zoals de Ring A10. In de eerste helft van 2017 heeft de Vervoerregio vanuit het programma 'Beter Benutten 2' onder andere financieel bijgedragen aan:

- Bereikbaarheid STP Portal: stimuleren anders reizen/transportbewegingen bij bedrijven rondom Schiphol
- Mobiliteitsmanagement Zuidas.

In de tweede helft van 2017 wordt onder andere financieel bijgedragen aan:

- Werkgeversaanpak MRA: o.a. stimuleren anders reizen, stimuleren reizen buiten spits.

- Beter benutten bestaande verkeerssystemen

De Vervoerregio werkt in 2017 aan diverse projecten mee, zowel financieel als inhoudelijk, om bestaande verkeerssystemen beter te benutten zoals aan de:

- Regioregion (de Vervoerregio draagt in 2017 wederom bij aan de organisatiekosten van de wegbeheerders in de regio voor de afstemming van uitvoeringswerkzaamheden)
- Regionaal Tactisch Team (doel van RTT is om met gecoördineerd verkeersmanagement verkeer te sturen over het wegennet om zo de infra optimaal te benutten en de bereikbaarheid te waarborgen. De Vervoerregio draagt bij aan de organisatiekosten van RTT).

4. Investeringsagenda Fiets

Met de Investeringsagenda Fiets investeren we onder andere in het verbeteren van het regionale netwerk van fietsroutes en de aanleg van fietsenstallingen. Ondanks dat het aantal uitgevoerde fietsprojecten goed op schema ligt (circa twintig opgeleverde projecten in de eerste helft van dit jaar) is tot nu toe nog slechts € 3 mln van de begrote 23 miljoen uitgegeven. Dit houdt vooral verband met het projecttype:

- De financiële eindafrekening van een aantal grotere fietsprojecten verwachten wij in de tweede helft van dit jaar, waarmee de totale uitgaven aan projecten vanuit de Investeringsagenda Fiets zal toenemen. Daarbij o.a. de fietstunnels Van Heuven Goedhartlaan in Hoofddorp en de fietsonderdoorgang HOV A9 bij Badhoevedorp.
- Het studiebudget voor het programma Fiets is opgenomen in het begrotingsprogramma Mobiliteit.
- Naast solitaire fietsprojecten zijn er diverse projecten die integraal onderdeel zijn van grotere projecten uit de programma's Weg en OV, en waarbij sprake is van een onderdeel fiets in de scope. Die zijn terug te vinden in de begrotingen van de Investeringsagenda's Weg resp. OV.

Per subprogramma Fietsnetwerk (a.) en Fietsenstallingen (b.) wordt een aantal voorbeelden van projecten genoemd die met een financiële bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam in de eerste helft van 2017 zijn gerealiseerd en een aantal projecten die in de loop van 2017 verder opgepakt zullen worden.

4a. Fietsnetwerk

- Fietstunnels onder de N201 bij Hoofddorp

Op de route Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer is een belangrijk deel verbeterd door de aanleg van twee fietstunnels. Door de aanleg van een fietsroute onder de N201 in twee richtingen kunnen fietsers veilig deze drukke provinciale weg kruisen. De Vervoerregio draagt hier met € 3.437.000 financieel aan bij.

- Asfalt en betonfietspaden Westwijk in Amstelveen

In Amstelveen Westwijk zijn de fietsroutes opgewaardeerd van tegels naar asfalt en beton en verbreed naar een tweerichtingen fietspad van 3,5 meter.

- Kleine Infrastructuurmaatregelen op Kruispunten

Begin deze zomer is de kruising Sarphatistraat – Zeeburgerstraat aangepakt: opstelruimtes voor de fietser zijn vergroot en oversteekbaarheid is verbeterd. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer. In de tweede helft van 2017 wordt het Nassauplein heringericht.

- Aanpak Neckerstraat Purmerend

De Neckerstraat vormt een belangrijke invalsroute naar het Centrum van Purmerend. Daarnaast is het een doorgaande route voor het regionale fietsverkeer. De inrichting van de Neckerstraat was verouderd. Gemeente Purmerend en Vervoerregio Amsterdam hebben de Neckerstraat vorig jaar opnieuw ingericht door de oversteekbaarheid te verbeteren en haltes toegankelijk te maken. Voor de fietsers wordt een vrijliggend tweerichtingen fietspad gerealiseerd, uitvoering vindt plaats in 2018.

4b. Fietsenstallingen

- Fietsparkeren Van der Madeweg
Metroreizigers gebruiken vaak de fiets als voortransport. Hiertoe wordt stap voor stap de stallingscapaciteit bij metrostations vergroot. Bij metrostation Van der Madeweg zijn door de gemeente Ouder-Amstel 106 fietsparkeerplekken gerealiseerd, met een financiële bijdrage van €17.208,- van de Vervoerregio.
- Fietsenstalling Nieuw-Vennep
In Nieuw-Vennep is bij het treinstation een fietsenstalling gebouwd voor 304 plekken, deels overkapt en met plek voor buitenmodelfietsen.
- Ondergrondse fietsenstallingen Vijfhoek (Zuidas), Beursplein en Leidseplein in Amsterdam
Om het fietsparkeerprobleem bovengronds te verlichten en de bezoeker de mogelijkheid te geven de fiets veilig en beschermd te kunnen parkeren, worden enkele grote ondergrondse stallingen gebouwd. De ondergrondse fietsenstallingen op de Vijfhoek en Beursplein gaan eerste helft 2018 open.
- Fietsparkeervoorzieningen haltes Noord/Zuidlijn, zoals bij station Noord en Ceintuurbaan
De opening van de Noord/Zuidlijn zal de reispatronen van de Amsterdamse OV-gebruiker aanzienlijk veranderen, ook de korte stukken van en naar de haltes. De Stadsregio en de gemeente Amsterdam willen dat de nieuwe metrostations ook per fiets goed bereikbaar zijn. Daarvoor bouwen we een aantal nieuwe stallingen. De fietsenstallingen op de Ceintuurbaan en 1e Jan van der Heijdenstraat zullen de eerste helft van 2018 opengaan.
- Innovatieve Pilots en Fietsverwijssysteem Fietsparkeren
Samen met Amsterdam wordt sinds begin dit jaar gewerkt aan innovatieve toegangssystemen bij fietsenstallingen. Diverse automatische toegangssystemen met en zonder poortjes worden getest, evenals de mogelijkheid om in en uit te checken met de bankpas. Tevens wordt gewerkt aan een fietsverwijssysteem om de fietser bovengronds al naar de dichtstbijzijnde fietsparkeerplek te leiden. Dit systeem wordt voor zowel NS-stations en Noord/Zuidlijn in pandige fietsenstallingen getest.

5. Investeringsagenda Verkeersveiligheid

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

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

In 2017 gaat het om de volgende activiteiten om de verkeersveiligheid van de infrastructuur te verbeteren:

- Het 'duurzaam veilig' inrichten van verblijfsgebieden (30- en 60 km/zones) en gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur). Een voorbeeld in 2017 is de realisatie van plateau's binnen 30 km zones in Marken en Monnickendam.
- Maatregelen gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers. Een voorbeeld in 2017 is de realisatie van vrijliggende fietspaden langs 50km wegen in het havengebied, zodat fietsers niet meer over dezelfde rijbaan hoeven te rijden als de vrachtwagens.
- Het veilig inrichten van schoolomgevingen, met prioriteit voor scholen langs 50 km wegen. Verschillende gemeenten hebben plannen uitgewerkt om meerdere schoolzones per jaar aan te gaan brengen. Onder andere in Amsterdam Noord worden dit jaar 5 schoolomgevingen aangepakt.
- Aanpak van ongevallenlocaties zoals 'black spots'. In Amsterdam worden bijvoorbeeld op de kruising Roëllstraat-Leeuwenlaan in Nieuw West maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren naar aanleiding van een ongeval tussen een tram en voetganger.

1.4.3 Wat mag het kosten?

Overzicht baten en lasten Infrastructuur

(bedragen x € 1.000, V is voordeel, N is nadeel)

Programma's		Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars- verwachting 2017	Vershil EJV- Begroting	
Lasten	Investeringsagenda OV	67.739	68.293	66.773	-1.520	V
	Investeringsagenda Weg	20.377	14.954	25.938	10.984	N
	Investeringsagenda Fiets	17.111	23.488	18.899	-4.589	V
	Investeringsagenda Verkeersveiligheid	3.866	3.000	3.000	0	
	Aanleg Amstelveenlijn		23.200	22.625	-575	
	Aanleg Uithoornlijn		2.000	2.000	0	
	Onderzoek en Studie	578	5.050	750	-4.300	V
	Personeel in vaste dienst	2.144	2.755	2.282	-473	V
	Personeel van derden	1.332	1.053	1.053		
	Doorbelaste overhead	2.308		0		
	Lasten voorgaande jaren	-327		0		
	<i>Nog te alloceren/afronding</i>		-461	0	461	N
Totaal Lasten		115.128	143.332	143.320	-12	N
Baten	BDU-jaarbijdrage (relatief)	92.905	72.374	72.374		
	BDU-jaarbijdrage (absoluut)		43.474	43.474		
	Uit te voeren werk voor derden		140	140		
	Vergoeding voor inzet eigen personeel	80		80	80	V
	Rentebaten	733		0		
	Baten voorgaande jaren	140		0		
	Bijdragen derden AVL		23.216	23.216		
	Bijdrage derden UHL			0		
	<i>Nog te alloceren/afronding</i>			0		
Totaal Baten		93.858	139.204	139.284	80	V
Verrekening met spaarsaldo BDU Infrastructuur		-21.270	-4.128	-4.036	92	N

Toelichting op de wijzigingen in de lasten 2017:

Programma's investeringsagenda's en projecten waarvoor Vervoerregio opdrachtgever is:

Het huidige begrotingsbedrag 2017 voor de investeringsagenda's bedraagt € 139,3 mln. Dit omvat het kasritme (=geplande uitgaven) 2017 van de projecten in de realisatiefase (voor het merendeel van deze projecten hebben we een beschikking afgegeven).

Actualisatie van het kasritme 2017 van de projecten laat een nieuwe eindejaarsverwachting zien van € 167 mln. Ervaringen uit het verleden tonen echter aan dat, door onvoorziene omstandigheden, de realisatie van projecten evenals de aanvragen tot (mijlpaal)betalingen worden vertraagd. Met dit gegeven kiezen we ervoor het begroot bedrag van € 139,3 als meest realistische eindejaarverwachting in stand te houden. Wel hebben we de ramingen voor studies aan projecten (€ 4,3 mln) weer ondergebracht bij de investeringsagenda's (in het UVP 2017 maakte dit bedrag onderdeel van budget 'Onderzoek en Studies').

Daarnaast is de verhouding tussen de programma's aangepast conform de verhouding binnen de ambitieuze eindejaarsverwachting van € 167 mln.

Hieronder de wijziging in elk programma, waarin de eindejaarsverwachting 2017 van de belangrijkste projecten apart zijn genoemd. Het verschil t.o.v. de verwachting bij het UVP 2017 wordt toegelicht.

Investeringsagenda OV

Projectnaam	Project-reservering	Uitgekeerd t/m 2016
HOV A9 Badhoevendorp onderdoorgang Schipholweg	10.120	8.096
Zuid-AsDok- OV terminal	103.685	0
Ombouw Amstelveenlijn Westwijk/Centrum	308.252	11.338
Overig	262.175	115.875
Totaal Investeringsagenda OV	684.232	135.309

(bedragen x € 1.000)

Planning 2017 bij UVP 2017	Uitgekeerd jan-juni 2017	Nog uit te keren juli-dec 2017	Totaal uit te keren jan-dec 2017 (EJV)	Vershil EJV en UVP 2017
10.110	0	2.024	2.024	-8.086
25.600	0	267	267	-25.333
10.000	2.982	19.643	22.625	12.625
47.783	18.085	48.397	66.482	18.699
93.493	21.067	70.331	91.398	-2.095

ZuidasDok OV-terminal

In het UVP 2017 is voor het project ZuidasDok nog uitgegaan van een mijlpalenplanning die de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio in het verleden zijn overeengekomen. In het voorjaar van 2017 is door de gemeenten een nieuw (voorlopig) mijlpalenoverzicht toegezonden. Op basis hiervan is de eindejaarsverwachting van € 25,6 mln. naar ca. nihil teruggebracht. Uiterlijk in de eerste helft van 2018 ontvangt de Vervoerregio een definitief mijlpalenoverzicht gebaseerd op de uitvoeringsplanning van het aannemersconsortium Zuidplus. Dit zal ook verwerkt worden in de beschikking van de Vervoerregio.

Ombouw Amstelveenlijn

De stijging van de eindejaarsverwachting voor het project Amstelveenlijn, van € 10 mln naar € 22,6 mln, wordt verklaard doordat na gunning van het hoofdcontract aan aannemerscombinatie VITAL dit voorjaar, de projectplanning is voorzien van een update op basis van de uitvoeringsplanning van de aannemer.

Investeringsagenda Weg

Projectnaam	Project-reservering	Uitgekeerd t/m 2016
Verbreiding N244 Purmerend	11.000	4.850
Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ) 3e fase	3.946	0
Werkgeversaanpak MRA (BB2)	3.060	2.030
Overig	55.246	16.690
Totaal Investeringsagenda Weg	73.252	23.570

(bedragen x € 1.000)

Planning 2017 bij UVP 2017	Uitgekeerd jan-juni 2017	Nog uit te keren juli-dec 2017	Totaal uit te keren jan-dec 2017 (EJV)	Vershil EJV en UVP 2017
4.850	0	4.850	4.850	0
1.973	0	1.973	1.973	0
1.030	0	1.030	1.030	0
7.101	10.687	7.398	18.085	10.984
14.954	10.687	15.251	25.938	10.984

Investeringsagenda Fiets

Projectnaam	Project-reservering	Uitgekeerd t/m 2016
Fietsverbinding de Buiging	6.993	2.494
Herinrichting Neckerstraat - Neckerdijk	189	189
Fietstunnel N203-N246	1.580	1.580
Overig	31.160	4.778
Totaal Investeringsagenda Fiets	39.922	9.041

(bedragen x € 1.000)

Planning 2017 bij UVP 2017	Uitgekeerd jan-juni 2017	Nog uit te keren juli-dec 2017	Totaal uit te keren jan-dec 2017 (EJV)	Verschil EJV en UVP 2017
4.149	0	214	214	-3.935
189	0	0	0	-189
1.580	0	0	0	-1.580
17.570	3.151	15.534	18.685	1.115
23.488	3.151	15.748	18.899	-4.589

Investeringsagenda Verkeersveiligheid

Projectnaam	Project-reservering	Uitgekeerd t/m 2016
Diverse maatregelen	1.912	-

(bedragen x € 1.000)

Planning 2017 bij UVP 2017	Uitgekeerd jan-juni 2017	Nog uit te keren juli-dec 2017	Totaal uit te keren jan-dec 2017 (EJV)	Verschil EJV en UVP 2017
3.000	503	2.497	3.000	-

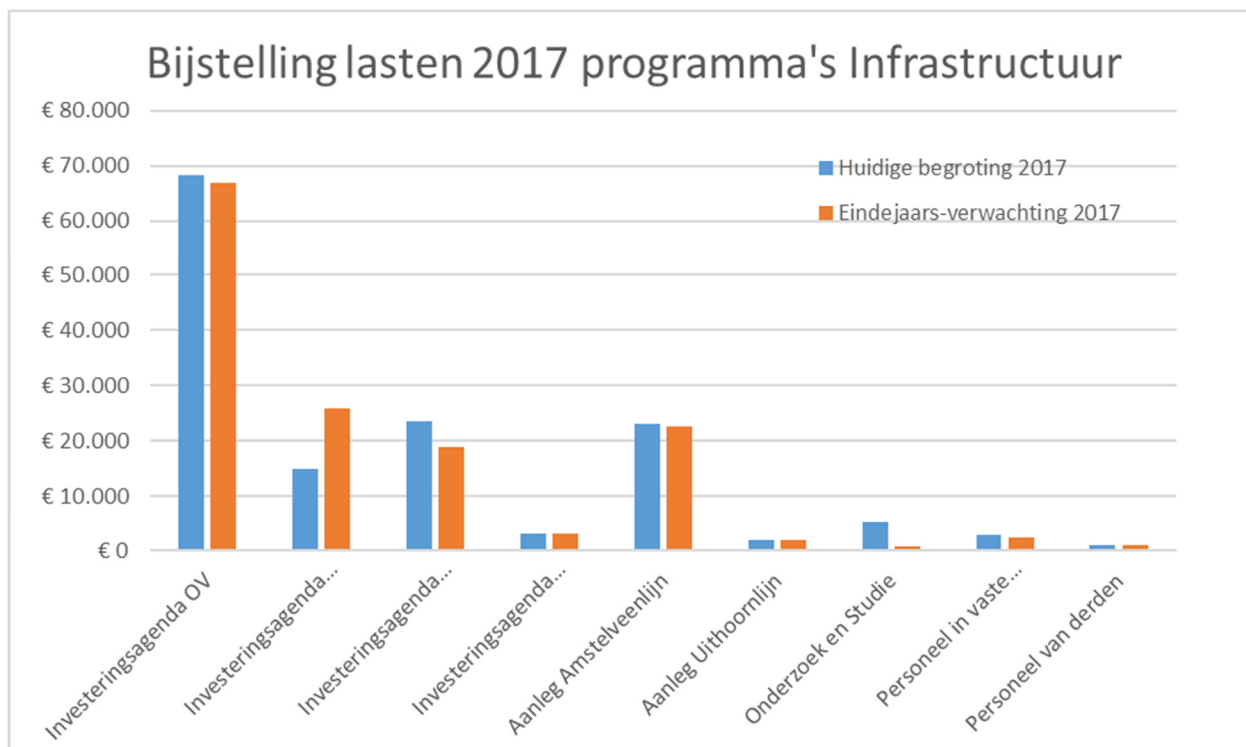
Onderzoek en Studie

Het budget voor studies aan projecten (€ 4,3 mln) is terugverschoven naar de diverse investeringsagenda's. De begrotingspost 'onderzoek en studie' geeft hiermee uitsluitend studies die een algemeen karakter hebben weer. De omvang hiervan is gelijk aan het opgenomen bedrag in het UVP 2017 (€ 750.000).

Personeel in vaste dienst

De verlaging met € 473.000 heeft voornamelijk te maken met de overheveling van 5 fte's naar andere hoofdprogramma's (1 fte naar Mobiliteit en 4 fte's naar Overhead).

Grafisch ziet de bijstelling van de lasten 2017 van de programma's Infrastructuur er zo uit:



Toelichting op de wijzigingen in de baten 2017:

Vergoeding voor inzet eigen personeel

De opname van € 80.000 bij de post "vergoeding voor inzet eigen personeel" heeft te maken met de detachering van een personeelslid naar het EMTA (European Metropolitan Transport Association) in Parijs. Deze detacheringsovereenkomst loopt tot februari 2019.

Gevolgen voor het spaarsaldo BDU Infrastructuur

De Vervoerregio wordt vrijwel geheel bekostigd met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer. Deze uitkering wordt volgens een (door de Regioraad vastgestelde) vaste verdeling verdeeld over de 3 hoofdprogramma's. In lijn van de BDU-regeling is er een spaarsaldo opgebouwd voor bestedingen in komende jaren. Deze gespaarde middelen staan als Vooruitontvangen BDU Infrastructuur op onze balans. Onderstaande tabel geeft de verwachte spaarsaldo eind 2017 van hoofdprogramma Infrastructuur weer. Vertrekpunt is de werkelijke omvang van het spaarsaldo op 31 december 2016 (jaarrekening 2016).

Verwacht spaarsaldo eind 2017 BDU Infrastructuur

(bedragen x € 1.000)

Bedragen x € 1.000	Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars-verwachting 2017	Vershil EJV-Begroting	
Omvang op 1 januari:	355.276	334.006	334.006		
Verrekening met spaarsaldo Infrastructuur	-21.270	-4.128	-4.611	-483	N
Omvang spaarsaldo BDU Infrastructuur op 31 december	334.006	329.878	329.395		

1.5 OVERZICHT OVERHEAD

Portefeuillehouder: Bestuur, Financiën en Organisatie

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

1.5.1 Omschrijving van het Overzicht Overhead

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

1.5.2 Wat hebben we tot nu toe gedaan/wat gaan we nog doen in 2017?

Activiteiten van Bestuur & Communicatie

Bestuur & Communicatie draagt bij aan het:

- Leveren van facilitaire en personele ondersteuning voor een adequate besluitvorming van de Vervoerregio Amsterdam.
- Uitvoeren van de communicatie rondom het bestuurlijk besluitvormingsproces.
- Afstemmen van de communicatie van de Vervoerregio met partners.
- Verbeteren van de zichtbaarheid van de Vervoerregio.
- Zorgen voor heldere communicatie over de organisatie van de regionale samenwerking.
- Zorgen voor goede omgevingscommunicatie rondom projecten.
- Positioneren van de Vervoerregio.

Bestuurlijk besluitvormingsproces

Tot nu toe zijn er in 2017 drie vergaderingen van de regioraad geweest waarbij o.a. de bestuurlijke organisatie en werkwijze van de Vervoerregio en de samenstelling van de bestuursorganen (DB en regioraad) vanaf 2018 aan de orde is gekomen. Daarnaast heeft Dennis Straat het lidmaatschap van het dagelijks bestuur namens Zaanstreek overgedragen aan Addy Verschuren.

In het kader van het verbeteren van de informatievoorziening is begin 2017 de nieuwe digitale bestuurlijke nieuwsbrief geïntroduceerd als vervanging van Nieuws uit het DB en Nieuws uit de Regioraad. Hierdoor zijn alle bestuurlijke besluiten van het dagelijks bestuur en de regioraad makkelijker en in samenhang te vinden met duidelijke koppelingen naar de website voor meer informatie. Ook staan de belangrijke onderwerpen van voorafgaande en komende vergaderingen van het dagelijks bestuur en de regioraad vermeld.

Communicatie met samenwerkingspartners

De Vervoerregio werkt veel samen met partners, zoals de 15 vervoerregiogemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), provincies (Noord-Holland, Flevoland), het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat etc. In deze samenwerking wordt de rol en bijdrage vanuit de Vervoerregio duidelijk naar voren gebracht, o.a.

bij de aanbesteding van de Zuidasdok en de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. De afgelopen maanden is daarnaast nadrukkelijk samengewerkt met de gemeente Amstelveen, Rijkswaterstaat en de projectorganisatie van de Amstelveenlijn aan het beleavingscentrum Amstelveen InZicht, waarin o.a. het project Ombouw Amstelveenlijn gepresenteerd wordt.

Nieuw profiel Vervoerregio

De concentratie op de Verkeer & Vervoertaken en de naamswijziging van de organisatie heeft geleid tot een nieuw profiel van de Vervoerregio dat bestaat uit een missie en visie van de Vervoerregio; het verbeteren van de verbindingen en het optimaliseren van de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio met de ambitie om de beste bereikbare stedelijke regio van Nederland te zijn. Ook is er een aantal kernwaarden benoemd, waarop de organisatie zich positioneert. Dit zijn Verbindend, Innovatief, Effectief en Richtinggevend. Het profiel heeft als basis gediend voor het nieuwe logo en de huisstijl van de Vervoerregio.

Startsymposium 'Verbinding naar de toekomst'

Om de start van de Vervoerregio officieel te markeren, is op 2 juni het Startsymposium 'Verbinding naar de toekomst' georganiseerd, samen met bestuurders en experts die werkzaam zijn op het gebied van verkeer en vervoer. De genodigden (raadsleden, bestuurders, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en onderwijs- en kennisinstellingen) hebben een interessant en divers programma gevolgd, waarin zij kennis konden maken met de mobiliteitsvraagstukken van vandaag en morgen, met een sterke nadruk op innovatieve oplossingen voor de uitdagingen en dilemma's waar we in deze regio voor staan.

Publiciteitsmomenten

Daarnaast zijn er diverse publiciteitsmomenten georganiseerd (o.a. de lancering van de Vervoerregio, het vaststellen van het Vervoerplan van de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden, de presentatie van de nieuwe 15G-tram, de ingebruikname van een snelfietsroute tussen het centrum van Zaandam en Amsterdam Noord, het ondertekenen van het contract voor de ombouw van de Amstelveen met VITAL, de OV klantenbarometer waarbij de concessie Zaanstreek een gedeelde 1^e plaats heeft als beste streekconcessie van Nederland en het uitgebreide aanbod van de OV Tourist Tickets).

Activiteiten van Bedrijfsvoering

Aanpassingen regelgeving Vervoerregio

De overgang van Stadsregio naar Vervoerregio noopte tot aanpassing van de Gemeenschappelijke Regeling. Op 7 maart heeft de regioraad de 10e wijziging vastgesteld met o.a. de naamwijziging en het in overeenstemming brengen van de financiële bepalingen met rijksregelgeving. Een nieuwe wijziging als gevolg van wijzigingen in de bestuurlijke organisatie is inmiddels in voorbereiding. Naar verwachting zullen de gemeenten in het najaar daartoe een voorstel ontvangen. Het streven is om in december 2017 deze wijziging aan de regioraad voor te leggen. De nieuwe naam is inmiddels doorgevoerd in al onze verordeningen en interne regelgeving.

Het mandaatbesluit zal worden geactualiseerd zodra de organisatiestructuur met een mogelijke nieuwe bevoegdheids- en verantwoordelijkheidsverdeling is afgerond.

Ook in het najaar staat de implementatie van het Kenbaarheidsbesluit met elektronische bekendmaking gepland.

Huisvesting

Begin van dit jaar hebben we enkele aanpassingen gedaan op het gebied van de huisvesting. Door de groei die we hebben doorgemaakt liepen we tegen de grenzen aan van de huidige inrichting. We hebben een aantal arbo-werkplekken bijgeplaatst en de aanlandplekken opgewaardeerd. Eind van het jaar gaan wij evalueren of de aanpassingen voldoende bijdragen aan een optimale werkomgeving.

Informatie en ICT

Het eerste half jaar van 2017 is het vervangen van de ICT-Omgeving van de Vervoerregio voorbereid. Nieuwe ontwikkelingen, mogelijkheden en behoeftes van de organisatie zijn in de voorbereiding betrokken. Er wordt rekening gehouden met het nog meer digitaal samenwerken met partners in de regio, het plaats en tijdonafhankelijk kunnen werken en het verplaatsen van hard- en software naar Cloud gerichte oplossingen. We hebben de eisen en wensen van de organisatie in kaart gebracht en vertalen deze momenteel in een Plan van Eisen zodat wij dit jaar nog een uitvraag kunnen doen en begin volgend jaar kunnen starten met de implementatie.

Afgelopen half jaar hebben wij definitief afscheid genomen van ons papieren archief door het vervangingsbesluit dat per 1 januari van kracht is. We hoeven dus geen papier meer te bewaren omdat een hoogwaardige digitale scan het origineel wordt.

Implementatie van eHRM

Met ingang van 1 januari 2017 is de salarisadministratie van de Vervoerregio ondergebracht bij RAET. Naast de overheveling van de salarisadministratie wordt er ook gebruikgemaakt van Youforce, het personeelsinformatiesysteem van RAET. Via dit systeem voeren medewerkers persoonlijke mutaties in zoals adreswijzigingen, verlofaanvragen en declaraties werk-werkverkeer. Met de invoering van bovenstaande personeelsinformatiesysteem is afscheid genomen van de papieren verlofkaart. Aan het einde van Q3 zullen ook de personeelsdossiers van de medewerkers gedigitaliseerd zijn.

Individueel Keuze Budget (IKB)

De Vervoerregio heeft per 1 januari 2017 het individueel keuzebudget ingevoerd. Dit budget is 16,3% van het bruto maandsalaris en kan door medewerkers opgenomen worden in tijd en/of geld.

Het IKB bestaat uit vakantiegeld (8%), eindejaarsuitkering (6%), levensloop (1,5%) en 14,4 bovenwettelijke verlofuren (0,8%). Medewerkers hebben zelf de keuze om het, naar rato opgebouwde IKB, moment van uitbetalen te bepalen.

Met de (verplichte) invoering van het IKB is afscheid genomen van de standaardbetaling van het vakantiegeld in mei en de betaling van de eindejaarsuitkering in december.

Organisatieontwikkeling, functiehuis

Zodra de nieuwe hoofdstructuur voor de Vervoerregio bekend is, wordt gestart met het invoeren van het nieuwe functiehuis. Bestaande functies worden, waar nodig is, aangepast en nieuwe functies geïmplementeerd op een manier die het beste voldoet aan het werken binnen de Vervoerregio. Deze functies worden op elkaar afgestemd om een evenwichtig functiehuis te bewerkstelligen.

Duurzame inzetbaarheid

De Vervoerregio wil graag dat medewerkers zich prettig en gezond voelen binnen de organisatie en stimuleert dit door onder meer deel te nemen aan de Week van de Mobiliteit, het aanbieden van opleidingen, het bevorderen van ontwikkeling en het organiseren van sportactiviteiten.

Daarnaast krijgen medewerkers de mogelijkheid om een preventief medisch onderzoek af te laten nemen en wordt er dagelijks gratis fruit beschikbaar gesteld.

Om er verder voor te zorgen dat de juiste persoon op de juiste plaats binnen de organisatie zit wordt de komende tijd het leeftijdsbewust personeelsbeleid doorontwikkeld.

Financiën

De financiële functie is erop gericht om het bestuur en de ambtelijke organisatie te ondersteunen in een gezond financieel beleid, een adequate planning & control cyclus, een doelmatig financieel beheer en het leveren van betrouwbare financiële planningen en verantwoordingen. De organisatie volgt daarbij de eisen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) aan gemeenschappelijke regelingen stelt.

De in 2016 ingezette doorontwikkeling van de financiële functie is nog niet volledig afgerond. Er is onder andere gewerkt aan duidelijkheid over de positionering en omvang van de financiële functie en de rollen, taken en verantwoordelijkheden die hierbinnen vallen. Maar dit valt ook binnen het grotere geheel van de organisatieontwikkeling en kan de financiële functie daar niet op vooruit lopen. Met het aantrekken van vaste medewerkers voor de invulling van de vacatures van projectcontroller, functioneel beheerder/administrateur, coördinator p&c-cyclus en teamleider Financiën krijgt de financiële functie zijn definitieve vorm. Maar ook daarna zal er nog sprake zijn van doorontwikkeling op de rolinvulling en de processen.

De voortgang op de inhoudelijke speerpunten 2017 voor Financiën is als volgt:

- De implementatie van het nieuw financieel systeem is in juni afgerond. De leverancier is décharge verleend voor de oplevering waarmee de beheerfase is ingetreden. Met de invoering van een sub-administratie voor de projecten is er een andere werkwijze ingevoerd en vergt dit de nodige aanpassingen. Een aantal punten staan nog open maar die staan een goede werking van het systeem niet in de weg;
- Stapsgewijs is er gewerkt aan de verbetering van de financiële administratieve dienstverlening. Het nieuwe financieel systeem draagt daaraan bij doordat de factuurafhandeling nu geheel digitaal verloopt. In afwachting van de invulling van 2 vacatures binnen de financiële administratie is er extra capaciteit ingehuurd om de werkvoorraden niet te laten oplopen.
- Een streven is ook het verbeteren van de informatiewaarde van de producten uit de planning en control cyclus. Hiervoor zijn rapportages in de business intelligence tool ontwikkelt die bijdragen aan het paraat hebben van de noodzakelijke basisgegevens. Daarnaast bekijkt een organisatiebreed samengesteld projectteam met ingang van de bestuursrapportage integraal wat de informatiewaarde kan vergroten, met name de bestuurlijke relevantie: is wat we opschrijven voldoende concreet en gericht op het halen van of bereikte resultaten. Zijn de teksten over de hoofdprogramma's voldoende in evenwicht, afgemeten naar omvang, mate van detaillering en schrijfstijl? Alleen zo denken wij de doelgroepen te kunnen voorzien van p&c-documenten met een hoge(re) informatiewaarde en goede leesbaarheid;
- Voor het actualiseren en verduidelijken van de financiële kaderstelling worden in de 2^e helft van 2017 de ingezette initiatieven verder uitgewerkt. De organisatie-inrichting is hier deels van invloed op en de nieuwe hoofdstructuur zal deze duidelijkheid moeten geven. De wijzigingen gelden dan ook voornamelijk voor de cyclus 2019-2022 die eind 2017 start met de voorbereidingen van de Kadernota 2019. Waar mogelijk worden wijzigingen eerder (in de programmabegroting 2018) doorgevoerd. Op die manier kan in/over 2018 in de bestuursrapportages en de jaarrekening 2018 al gestart worden met het verantwoorden over de op punten gewijzigde kaderstelling. De financiële verordening en financiële regeling worden op eventuele wijzigingen aangepast.

1.5.3 Wat mag het kosten?

Overzicht baten en lasten Overhead

(bedragen x € 1.000, V is voordeel, N is nadeel)

Programma's		Rekening 2016	Huidige begroting 2017	Eindejaars- verwachting 2017	Vershil EJV- Begroting	
Lasten	Bestuur- en bestuursondersteuning	71	102	107	5	N
	Communicatie	108	205	255	50	N
	Bedrijfsvoering	2.043	2.113	2.361	248	N
	Financiën	81	81	206	125	N
	Personeel in vaste dienst	1.789	3.107	2.735	-372	V
	Personeel van derden	880	438	1.304	866	N
	Stelpost Nog te alloceren lasten		-32	0	32	
	Lasten voorgaande jaren	48		0		
Totaal Lasten		5.020	6.014	6.968	954	N
Baten	BDU-jaarbijdrage		6.014	6.014		
	Dekking uren uit AVL/UHL			100	100	V
	Doorbelastingen	5.213		0		
	Baten voorgaande jaren	83		0		
Totaal Baten		5.296	6.014	6.114	100	V
Verrekening met BDU-saldo		276	0	-854	-854	N
Lasten	Toevoeging aan reserve ICT	60	60	60		
Baten	Onttrekking reserve Koersverschillen			0		
	Onttrekking aan reserve ICT	123	265	265		
Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming		339	205	-649	-854	

Toelichting op de wijzigingen in de lasten 2017:

Bestuur- en bestuursondersteuning

Bijstelling van € 5.000 op basis van de kosten welke in 2016 zijn gemaakt.

Communicatie

Bijstelling van € 50.000 als gevolg van het startsymposium dat op 2 juni is gehouden.

Bedrijfsvoering (€ 248.000)

€ 150.000 voornamelijk door organisatieontwikkeling en daarnaast door intensivering van het aantal opleidingen (bijv. feedback trainingen voor alle interne medewerkers) alsmede kosten voor teambuilding, nieuwe functiehuis, ontwikkelingstraject management.

€ 20.000 gedeeltelijke vervanging van mobiele telefoons en toename personeel.

€ 30.000 mede door de lopende organisatieontwikkeling wordt meer extern vergaderd en bijeenkomsten gehouden

€ 43.000 hogere kosten verwacht door het aantrekken van nieuwe vaste medewerkers in het kader van de organisatieverandering.

€ 5.000 uitvoeren van (aanvullende) periodieke gezondheidsonderzoeken

Financiën

De beheervergoeding voor BNG Capital Management bv (onderdeel van a.s.r.) bedraagt € 100.000.
Licentiekosten van € 25.000 voor diverse modules van Centric.

Personeel in vaste dienst

Bestuurszaken en Communicatie: Vermindering van € 72.000 als gevolg van definitieve salarisschaal maxima gebaseerd op de CAO van de gemeente Amsterdam.

Bedrijfsvoering: Toename van € 10.000 als gevolg van definitieve salarisschaal maxima gebaseerd op de CAO van de gemeente Amsterdam.

Financiën: Door bijstelling van het aantal FTE's en het (nog) niet ingevuld hebben van de openstaande vacatures vallen de salariskosten € 309.000 lager uit.

Personeel van derden

Bedrijfsvoering: langer inhuren van specialisten als gevolg van de ingezette organisatieontwikkeling en vervanging van langdurig zieken (€ 170.000)

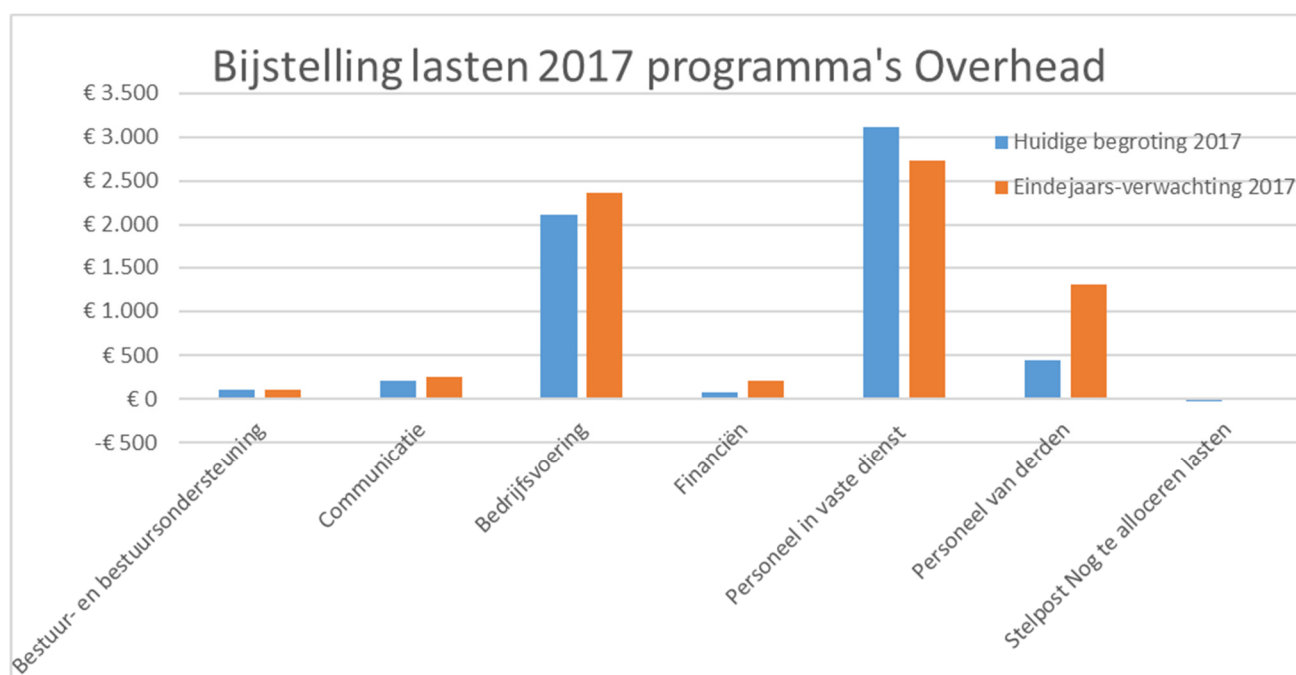
Financiën: toename van € 695.000 door het (langer) inhuren van tijdelijk medewerkers vanwege openstaande vacatures en specialistische kennis.

Toelichting op de wijzigingen in de baten 2017:

Dekking uren uit AVL/UHL

Dekking van € 100.000 voor de uren voor projectcontroller Amstelveenlijn en Uithoornlijn.

Grafisch ziet de bijstelling van de lasten 2017 van de programmaonderdelen Overhead er als volgt uit:



1.6 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	EJV	Eindejaarsverwachting
	EKC	Eigen Kracht Conferenties
	EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
	EZ	Economische Zaken
G	GGB	Gebiedsgericht Benutten
	GGM	Generiek Gezinsmanagement
	GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
	GVI	Geo en Vastgoedinformatie
H	HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
	HSL	Hoge Snelheidslijn
I	ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
J	JZ	Juridische Zaken
K	KAR	Korte Afstandsradio
	KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
L	LWI	Landelijk Werkende Instellingen
M	MER	Milieu Effect Rapportage
	MIP	Meerjaren Investeringsprogramma

	Afkorting	Betekenis
	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
	MKB	Midden- en Kleinbedrijf
	MOP	Meerjaren Ontwikkelingsplan
	MT	Managementteam
N	N	Nadeel (het spaarsaldo BDU neemt af)
O	OV	Openbaar Vervoer
	OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad
P	pho	Portefeuillehouderoverleg
	PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
	Plabeka	Platformen Bedrijven en Kantoren
	PRES	Platform Regionaal Economische Structuur
R	R&M	Ruimte en Mobiliteit
	RAR	Reizigers Adviesraad
	RRAAM	Rijk- en Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer
	RVVP	Regionaal Verkeer- en Vervoersplan
	RWS	Rijkswaterstaat
S	SKVV	Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer
	SMASH	Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
U	UVP	Uitvoeringsplan RVVP
V	V	Voordeel (het spaarsaldo BDU neemt toe)
	V&V	Verkeer en Vervoer
	VAT	Vorbereiding, Administratie en Toezicht
W	Wgr	Wet Gemeenschappelijke Regeling