

CONCEPT
JAARVERSLAG EN
JAARREKENING
2016

Stadsregio Amsterdam

De vijftien Gemeenten

Het dagelijks bestuur 2016

Inhoud 2016

Leeswijzer	6
Jaarverslag 2016.....	7
Gebeurtenissen 2016	8
Financiële karakteristiek van de Stadsregio	14
1 Programmaverslag 2016.....	16
00 Wat hebben we bereikt?	17
01 Openbaar Vervoer	30
02 Infrastructuur	36
03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid	46
04 Economie	53
05 Regionale Woningmarkt	59
2. Paragrafen 2016.....	66
A. Lokale heffingen	67
B. Weerstandsvermogen	68
C. Onderhoud kapitaalgoederen	70
D. Financiering	70
E. Bedrijfsvoering en communicatie (Overhead)	73
F. Verbonden partijen	82
G. Grondbedrijf	82
3. Jaarrekening 2016	83
3.1 De programmarekening	84
3.1.1 Inleiding	84
3.1.2 Overzicht van baten en lasten voor resultaatbestemming	84
3.1.3 Resultaatbestemming	86
3.1.4 Samenstelling resultaat (rekeningresultaat en resultaat overhead)	86
3.1.5 Gerealiseerde algemene dekkingsmiddelen en overhead	87
3.1.6 Programma overschrijdende dekkingsmiddelen: de BDU	88
3.1.7 Reserves en vooruit ontvangen (rijks)middelen	90
3.2 Balans met toelichting	91
3.2.1 Balans Stadsregio Amsterdam per 31 december 2016	91
3.2.2 Toelichting op de Balans: Activa	92
3.2.2 Waarderingsgrondslagen	92
3.2.2 A Vaste Activa	94
3.2.2 B Vlottende Activa	95
3.2.3 Toelichting op de Balans: Passiva	99
3.2.3 A Vaste Passiva	99
3.2.3 B Vlottende Passiva	100
3.2.4 Wet Normering Topinkomens (WNT)	104
3.2.5 Niet uit de balans blijvende langlopende verplichtingen	107
4. Bijlagen 2016.....	108
Bijlage 1: SiSa bijlage	108
Bijlage 2: Afkortingenlijst	109
5. Accountantsverklaring 2016	111

Leeswijzer

De planning- en control cyclus van de Stadsregio voor 2016

Vijftien gemeenten samen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling is het motto van de Stadsregio Amsterdam. Dat motto wordt elk jaar financieel vertaald in de Begroting. In de Halfjaarrapportage wordt tussentijds verslag

gedaan van de voortgang en in de Jaarstukken komen de eindresultaten aan bod.

In onderstaand schema is in een aparte kolom aangegeven welke documenten uit de cyclus van andere jaren geagendeerd worden:

Overzicht 0.1: Documenten planning- en control cyclus verslagjaar 2016

Regioraad	Document verslagjaar 2016	Document van andere jaren
Juni 2015	Programmabegroting 2016	
December 2015	Uitvoeringsprogramm 2016 - Verkeer & vervoer - Economie en Regionale Woningmarkt	
Juli 2016	Actualisatie begroting 2016 (in de programmabegroting 2017)	Programmabegroting 2017 Jaarstukken 2015
Oktober 2016	Halfjaarrapportage 2016	
Juli 2017	Vaststellen Jaarstukken 2016	1e Bestuursrapportage 2017 Ontw erpbegroting 2018

Het eerste deel van de jaarstukken bestaat uit het jaarverslag met de beleidsgerichte verantwoording in relatie tot de baten en lasten. Na de inleidende hoofdstukken Gebeurtenissen en Financiële hoofdpunten is het jaarverslag per programma opgenomen. Hierin wordt per programma een antwoord gegeven op de volgende drie w-vragen:

1. Wat willen we bereiken in 2014-2018?
2. Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?
3. Wat heeft het gekost?

Na het verslag over alle programma's volgen de verplichte paragrafen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) voorschrijft.

Het tweede deel van de jaarstukken bestaat uit de jaarrekening. De jaarrekening heeft twee hoofdstukken: de programmarekening en de balans met toelichting. De programmarekening geeft, met een aantal overzichten en een toelichting daarop, de baten en lasten vanuit verschillende invalshoeken weer. Het eindresultaat van de baten en lasten komt tot uitdrukking in de balans door wijziging in het Vooruit ontvangen BDU-saldo (BDU-programma's) en door wijziging van het eigen vermogen (de niet-BDU-programma's). Feitelijk geeft de balans informatie over het totaal aan bezittingen en het totaal aan 'schulden' (m.n. vooruit ontvangen/nog in te zetten BDU) op 31 december 2016.

Jaarverslag 2016

Gebeurtenissen 2016

Januari

Grootschalige verkeersproef rond evenementen Amsterdam Zuidoost

De Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat startten samen met bedrijven een proef om de verkeersdrukke voor en na grote evenementen in Amsterdam Zuidoost in goede banen te leiden. Overheid en bedrijfsleven werkten in deze proef voor het eerst gelijkwaardig samen aan de ontwikkeling van intelligent verkeersmanagement en slimme verkeersinformatie.

Dankzij het combineren van gegevens ontstaat een beter en actueler beeld van de verkeersdrukke, waardoor het mogelijk is om betere en actuelere verkeersinformatie te geven.

Februari

Bijdrage Stadsregio aan elektrisch rijden

In het project MRA Elektrisch werken de Stadsregio, gemeenten, provincies, het rijk en bedrijfsleven al enkele jaren samen om elektrisch rijden in de Metropoolregio te stimuleren. De Stadsregio heeft 400.000 euro bijgedragen voor 2016. Het bedrag is bestemd voor de organisatiekosten en voor het voortzetten van de gezamenlijke aanbesteding van laadpalen in de openbare ruimte. Dit gebeurt op basis van de daadwerkelijke vraag per gemeente. Met het stimuleren van elektrisch rijden willen de gezamenlijke partijen bijdragen aan de transitie naar duurzame energie en aan de vermindering van uitstoot van CO₂ en luchtverontreiniging.

Jongeren creatief met smartphonegebruik op de fiets

Smartphonegebruik op de fiets is gevaarlijk, maar hoe gaan we het tegen? Landelijke campagnes, zoals Aandacht op het verkeer: 'Onderweg ben ik Offline' en de 'Fietsmodus', worden gebruikt om mensen bewust te maken van het gevaar. Maar er is meer nodig dan bewustwording. De Stadsregio, politie (Eenheid Noord-Holland) en XTNT ontwikkelden daarom een nieuw verkeerseducatieprogramma voor middelbare scholieren. Het leverde een nieuw, dynamisch lesprogramma op voor jongeren van 12 tot en met 15 jaar: De Campagnefabriek. Hierbij ontwikkelen jongeren hun eigen campagne om smartphonegebruik op de fiets tegen te gaan.

Maart

Investeringsagenda Verkeersveiligheid vastgesteld

De regioraad van de Stadsregio Amsterdam stelde de Investeringsagenda Verkeersveiligheid vast. In deze investeringsagenda zijn de ambitie en opgaven tot en met 2025 opgenomen om de verkeersveiligheid in de stadsregio Amsterdam verder te verbeteren. De stadregiogemeenten zetten in op een daling van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. De komende jaren wil de Stadsregio minimaal zes miljoen euro per jaar reserveren voor onder andere een veilige infrastructuur, verkeerseducatie en verkeerscampagnes.

April

Nederlands OV stapt over op 100 procent uitstootvrije bussen

Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer vrij van schadelijke uitlaatgassen. Staatssecretaris Dijkema (Infrastructuur en Milieu) tekende hiervoor een overeenkomst 'Zero emissie OV' met alle vervoerspartijen waarin is afgesproken dat er snel meer bussen op elektriciteit en waterstof komen in het openbaar vervoer. Voor de Stadsregio Amsterdam, ondertekende portefeuillehouder OV Pieter Litjens, deze overeenkomst.

Zonnepanelen op 19 Amsterdamse metrostations

Op de daken van 19 Amsterdamse metrostations komen zonnepanelen. Het is een initiatief van de Stadsregio Amsterdam, GVB en gemeente Amsterdam. De Stadsregio zorgt voor de financiering en de verwachting is dat het hele systeem in de zomer van 2017 klaar is om stroom te leveren. Doel van de opwekking van zonne-energie op de daken van bovengrondse metrostations is om energiekosten te besparen en de CO₂-uitstoot te beperken. Deze besparing komt de komende jaren ten goede aan het beheer en onderhoud van het OV systeem.

Mei

Public Transport Ticket Points op Schiphol

De Stadsregio Amsterdam, NS, Connexxion, GVB, Amsterdam Airport Schiphol en Amsterdam Marketing openen een Public Transport Ticket Point (PTTP) voor (buitenlandse) bezoekers op Schiphol Plaza. Het gaat om twee verkooppunten in de vorm van pop-up shops. Deze zijn speciaal bedoeld voor de verkoop van OV-tickets tijdens piektijden van mei tot en met september. Voor buitenlandse bezoekers zijn bij uitstek twee soorten gemakstickets voor trein, tram, bus en metro tegelijk: het Amsterdam Travel Ticket en het Amsterdam & Region Travel Ticket. Ook kunnen zij bij het PTTP terecht voor enkele reizen per trein of bus naar Amsterdam.

Financiering bussen voor de aanbesteding Concessie Amstelland-Meerlanden 2018

De regioaad ging ermee akkoord dat het dagelijks bestuur € 100 miljoen subsidie verstrekke voor een bussenlening in verband met de aanbesteding van de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018. De basis van dit besluit ligt in de ervaringen die zijn opgedaan tijdens de proeffase in 2015-2016 waarbij vervoerders in de streekconcessies gebruik konden maken van een bussenlening voor de aanschaf of herfinanciering van bussen. Het verstrekken van directe financiering voor een bussenlening leidt op de lange termijn tot lagere kosten voor het openbaar vervoer. De financieringskosten voor de Stadsregio liggen naar verwachting lager dan de financieringslasten van de vervoerder. Dit voordeel komt ten goede aan het openbaar vervoer.

Wonen in regio Amsterdam in beeld gebracht

De regio Amsterdam groeit en is populair; het aantal huishoudens neemt toe. De regio vergrijsst en de druk op de woningmarkt blijft in alle segmenten groot. Dit bleek uit het regionaal woononderzoek 'Wonen in de regio Amsterdam 2015'. Het onderzoek is een initiatief van Stadsregio Amsterdam. Verder bleek uit de rapportage 'Woonruimteverdeling Stadsregio Amsterdam 2015' dat vanaf 2012 het aantal verhuringen van sociale huurwoningen stabiliseert maar de druk op de sociale huursector groot blijft, het aantal actief woningzoekenden toeneemt en de gemiddelde inschrijfduur die nodig is om een

sociale huurwoning te bemachtigen hoog blijft. Daarnaast zijn meer woningen verhuurd aan voorrangskandidaten.

Samenwerkingsovereenkomst maakt verdere groei fietsparkeerplekken mogelijk

Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, NS en ProRail werken samen aan een hoogwaardig aanbod van fietsparkeerplekken bij treinstations in Amsterdam. Steeds meer treinreizigers gebruiken hun fiets om van en naar het station te komen en de verwachting is dat dit aantal verder zal groeien. Daarom willen de partijen bestaande plekken bij stations beter benutten én stallingen bijbouwen. Op 30 mei 2016 ondertekenden alle betrokken partijen de 'Samenwerkingsovereenkomst fietsparkeren Amsterdamse treinstations' op Station Amstel.

Juni

Amstelveenlijn doortrekken naar dorpscentrum Uithoorn

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam en de colleges van Burgemeester en Wethouders van Uithoorn en Amstelveen kiezen ervoor de vernieuwde Amstelveenlijn door te trekken naar het dorpscentrum van Uithoorn. Daarmee volgen zij de keuze van de Stuurgroep Uithoornlijn waarin ook de provincie Noord-Holland is vertegenwoordigd.

Juli

Sneller naar een beter resultaat – Subsidieverordening Infrastructuur

De regioaad stelde de gewijzigde manier van (co)financieren van projecten door de Stadsregio vast. Deze nieuwe Verordening BDU Infrastructuur met deze manier van (co)financieren moet zorgen voor betere projecten door meer focus is op de inhoud en meer maatwerk in financiering. In het proces moet dit zorgen voor minder vertraging door eerdere betrokkenheid en betere samenwerking tussen partijen.

Augustus

Minister stelt woningmarktregio MRA vast

Minister Blok van Wonen heeft eind augustus de Metropoolregio Amsterdam aangewezen als woningmarktregio. Hiervoor had de Stadsregio namens de gemeenten een verzoek ingediend bij de minister. In het kader van de Woningwet vormen alle gemeenten in Nederland nu een woningmarktregio van minimaal 100.000 huishoudens. Met deze woningmarktregio's is het kerngebied van de corporaties bepaald. Nu er landelijk 19 kernregio's gevormd zijn, mogen corporaties alleen nog maar investeren in nieuwbouw en aankoop in hun eigen kerngebied.

September

Amsterdam en regio tellen mee met het nationale fietsonderzoek

De Nationale Fiets Telweek organiseerde van 19 t/m 25 september het tweede grote nationale fietsonderzoek. Een onderzoeksapp registreerde één week lang het fietsgedrag van deelnemers in Nederland, om in kaart te brengen welke routes zij fietsen, hoe lang zij erover doen en waar grote vertragingen zijn. De gemeente Amsterdam en de Stadsregio kregen na afloop van de Fiets Telweek beschikking over de (geanonimiseerde) fietsdata. Met nieuwe inzichten in het gebruik van hun fietsnetwerk kunnen Amsterdam en de Stadsregio acties ondernemen om het plaatselijke fietsverkeer te verbeteren en het fietsen – zowel binnen als buiten steden – prettiger en veiliger te maken.

Nieuwe manier van projectfinanciering

Onder het motto 'Samen sneller naar een beter resultaat' vernieuwde de Stadsregio de werkwijze van projectfinanciering. Aanvragers van een bijdrage kunnen terecht op de speciale webpagina: www.vervoerregio.nl/spelregelsprojecten. In de nieuwe werkwijze maken wegbeheerders vroegtijdig afspraken met de Stadsregio over de aanpak en uitvoering van projecten. Zo maken partijen de bijdrage die projecten leveren aan de regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid vanaf het begin inzichtelijk. De samenwerkende partijen kunnen de regionale belangen optimaal in projecten opnemen en de Stadsregio kan tijdig beoordelen welke bijdrage vanuit het BDU-budget van toepassing is.

Oktober

Strategische visie mobiliteit

De Stadsregio Amsterdam heeft samen met de convenantspartijen een Strategische Visie Mobiliteit opgesteld. Deze visie gaat over huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven en is geïnspireerd op wetenschappelijke publicaties en nieuwste inzichten. Om het verkeer en vervoer in de metropoolregio Amsterdam optimaal te laten functioneren, werken de overheden aan de vorming van de Vervoerregio Amsterdam, die per 1 januari 2017 in werking treedt. De strategische visie zal de basis vormen voor het beleid.

November

Nieuwe 15G trams

GVB en de Spaanse fabrikant CAF ondertekenden op 11 november 2016 in Amsterdam een contract voor aankoop van 63 nieuwe trams. De aankoop van dit nieuwe materieel gebeurt in opdracht van de Stadsregio Amsterdam en in samenwerking met de gemeente Amsterdam. Ook ondertekenden GVB en de Stadsregio Amsterdam een uitvoeringsovereenkomst en gaf de Stadsregio de beschikkingen af. In totaal stelde de Stadsregio een budget van ruim € 200 miljoen beschikbaar voor de aanschaf van deze nieuwe trams en de bijkomende kosten.

December

Proef met fietspad 'van glas en gras' op oude trambaan in Waterland (N247)

Gemeente Waterland, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en leverancier Biobound sloegen de handen in één om een proef te realiseren voor een fietspad met een innovatieve techniek tussen Broek in Waterland en Monnickendam. De locatie van deze proef is de oude trambaan tussen deze twee kernen van Waterland en het huidige fietspad langs de N247. Met de nieuwe techniek kan een lichtgewicht fietspad worden aangelegd over zachte veengrond dankzij de toepassing van gras en glas. Er is periode van een jaar nodig om alle gebruiks- en weersinvloeden op de stabiliteit en sterkte van het nieuwe fietspad te testen.

Vervoerplannen 2018 vastgesteld

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam stelde de Vervoerplannen 2018 definitief vast. Bij dit besluit zijn ook de wensen en bedenkingen van de regioraad meegenomen. De Vervoerplannen 2018 vormen samen het nieuwe OV-Lijnennet en gaan in als de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen wordt per 22 juli 2018. Hierdoor wordt het openbaar vervoer in de regio nog verder geoptimaliseerd en kunnen meer reizigers sneller naar hun plaats van bestemming worden vervoerd.

M7 Metrovoertuigen

De regioraad stemde in met een budget van 211,6 miljoen euro voor de levering van nieuwe metrovoertuigen. Deze M7 metro's krijgen een vergelijkbare functionaliteit en uitstraling net als de meest nieuwe generatie metro's van nu (M5/M6). De M7 voertuigen gaan sneltrams en metro's die in 2024 en 2027 uitstromen, vervangen en maken een verdere reizigersgroei op het metronet mogelijk. Stadsregio en GVB starten in 2017 met de formele aanbesteding.

Voorkeursbesluit Uithoornlijn

De regioraad stelde de voorkeursvariant voor de Uithoornlijn vast en stemde in met de planuitwerkingsfase. Met het doortrekken van de Uithoornlijn tot aan het centrum van Uithoorn ontstaat een nieuwe HOV-as, (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-as) waardoor reizigers snel en betrouwbaar hun bestemming kunnen bereiken. De Uithoornlijn vervangt de huidige, directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam.

Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2017

Het Uitvoeringsprogramma 2017 (UVP) van de Stadsregio werd door de regioraad vastgesteld. Het UVP laat zien met welke programma's en projecten de Stadsregio haar doelen wil bereiken en wat de kosten zijn. Vanaf 1 januari 2017 houdt de organisatie zich uitsluitend bezig met verkeer- en vervoerbeleid. Daarom is het UVP 2017 ook het volledige werkprogramma.

Afbouw samenwerking Wonen en Economie in stadsregionaal verband

In 2014 besloot het kabinet om de WGR-plus (Wet Gemeenschappelijke Regelingen voor Stadsregio's) af te schaffen, waarmee de Stadsregio's met een breed takenpakket op het gebied van Verkeer & Vervoer, Wonen en Economie kwamen te vervallen. In 2016 is door de samenwerkende gemeenten besloten om de samenwerking op het gebied van Economie vanaf 2017 verder binnen de Metropoolregio Amsterdam en de samenwerking op het gebied van Wonen binnen de deelregio's (Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland) en de Metropoolregio vorm te geven.

Laatste jaar Stadsregio Amsterdam

Op 31 december beleefde de Stadsregio na een bestaan van 10 jaar, haar laatste dag. De organisatie kwam oorspronkelijk voort uit het IAO (Informeel Agglomeratie Overleg) en het ROA (Regionaal Overleg (Orgaan) Amsterdam). Meer dan 30 jaar ervaring in gemeentelijke samenwerking werd toen gebundeld in de Stadsregio Amsterdam toen ze op 1 januari 2007 van start ging met een breed pakket aan taken op gebied van Wonen, Economische Zaken en Verkeer & Vervoer. In 2016 zijn de voorbereidingen getroffen om per 1 januari 2017 als Vervoerregio verder te gaan. De Vervoerregio concentreert zich dan uitsluitend op taken op gebied van Verkeer & Vervoer.

Financiële karakteristiek van de Stadsregio

Algemene middelen en Doeluitkeringen

De Stadsregio is een decentrale overheid en heeft bijzondere karakteristieken. Deze bijzonderheden zijn zowel in het jaarverslag bij de verschillende programma's toegelicht als in de jaarrekening. Een aantal aandachtspunten zijn:

- In vergelijking met gemeenten en provincies zijn de algemene middelen in verhouding tot de doeluitkeringen gering.
- Over de algemene middelen heeft de Regioraad volledige beleidsvrijheid.
- De besteding van doeluitkeringen wordt beperkt door de voorwaarden die de verstrekker stelt. In het geval van de Stadsregio is dat hoofdzakelijk de rijksoverheid. De besteding van de doeluitkering mag jaar overstijgend plaatsvinden. Hierdoor is het "sparen" van deze doeluitkering toegestaan. De algemene middelen zijn tevens belangrijk, omdat ze worden ingezet voor de begrotingsprogramma's die gericht zijn op beleidsontwikkeling en regionale samenwerking, namelijk de programma's 04 Economie en 05 Regionale Woningmarkt.

De Stadsregio ontvangt heeft één belangrijke doeluitkering die meer dan 95% van de inkomsten vormt. Deze doeluitkering is:

De Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer (BDU). Deze doeluitkering wordt ingezet voor drie BDU-programma's, namelijk: programma 01 Openbaar vervoer, programma 02 Infrastructuur en programma 03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid. De lasten van de programma's 01 Openbaar vervoer en 02 Infrastructuur bestaan hoofdzakelijk uit het verstrekken van subsidies aan openbaarvervoerbedrijven en wegbeheerders die infrastructuur aanleggen. In programma 03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid worden de beschikbare middelen ingezet voor projecten gericht op gebiedsontwikkeling en projecten, onderzoek en studie voor de beleidsontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer.

Onderstaande tabel laat het financiële karakter van de organisatie zien. Uit de tabel is onder andere duidelijk af te leiden wat de verhouding is tussen algemene middelen en doeluitkeringen. Verklaringen voor afwijkingen tussen 'werkelijk' ten opzichte van begrote bedragen zijn te vinden bij de programma's.

Tabel 0.2: Karakteristiek financiën Stadsregio, indeling naar soort kosten

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
Gemeentelijke bijdrage	3.302.735	3.267.463	3.339.654	3.339.875	221
Rijksbijdragen	525.145.911	506.815.550	389.080.000	397.723.005	8.643.005
Werk voor derden	11.764.143	536.761	6.778.121	6.458.376	-319.745
Rente	2.544.721	-72.000	663.000	756.735	93.735
Onttrekking reserves	16.051.990	100.000	7.257.069	7.753.818	496.749
Onttrekking vooruitontvangen BDU	0	0	104.417.188	3.935.016	-100.482.172
Overige baten / voorgaande jaren	283.279	0	436.780	2.030.203	1.593.423
Totaal Baten	559.092.779	510.647.774	511.971.812	421.997.027	-89.974.785
Lasten					
Subsidies uitvoering	543.644.309	492.038.625	485.008.115	395.673.849	-89.334.266
Projecten, onderzoek en studie	3.218.688	5.223.000	6.009.153	4.600.551	-1.408.602
Terugbetalen niet bestede gemeentelijke bijdragen	0	0	6.839.187	7.113.069	273.882
Personeel (in vaste dienst)	8.925.651	6.423.997	7.153.730	6.994.774	-158.956
Personeel (van derden)	0	3.856.225	4.467.276	3.701.453	-765.823
Overige kosten bedrijfsvoering	1.979.372	3.045.927	2.434.351	2.303.936	-130.415
Toevoegingen reserves	684.309	60.000	60.000	60.000	0
Totaal Lasten	558.452.329	510.647.774	511.971.812	420.447.632	-91.524.180
Resultaat	640.450	0	0	1.549.395	1.549.395

Resultaat (rekeningresultaat en resultaat overhead)

Het resultaat wordt bepaald door het rekeningresultaat en het resultaat overhead. Omdat het rekeningresultaat alleen wordt bepaald door het gebruik van de algemene middelen, zijn alleen de over- en onderbestedingen van de programma's opgenomen die door de algemene middelen worden gefinancierd, te weten de niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt. Het resultaat van overhead wordt bepaald door de over- en onderbestedingen van overhead (Bestuur en Communicatie en Bedrijfsvoering). Uit de tabel blijkt dat het resultaat positief € 1.549.395,- is. Het resultaat bestaat uit rekeningresultaat van € 1.212.119,- en een resultaat van overhead van € 337.276. In de Raadsvoordracht wordt een voorstel gedaan om dit bedrag, uit te keren aan de deelnemende gemeenten.

Ten opzichte van het rekeningresultaat van vorig jaar (namelijk € 640.450), is het resultaat voor 2016 gestegen. Een analyse van het rekeningresultaat is zowel opgenomen bij de verschillende programma's alsmede in *paragraaf 3.1.4 Samenstelling rekeningresultaat* van de programmarekening (zie blz. 77).

Voorstel is om in de voordracht aan de Regioraad tot vaststelling van de jaarrekening dat het dagelijks bestuur het voorstel doet om het positieve rekeningresultaat van € 1.212.119,- uit te keren aan haar deelnemers en het resultaat van overhead van € 337.276,- te verdelen naar de vooruit ontvangen BDU per programma op basis van de procentuele verdeling.

1 Programmaverslag 2016

00 Wat hebben we bereikt?

Voor elf doelstellingen uit de Regionale Agenda geldt dat ze zo concreet zijn geformuleerd dat er een meetbare prestatie-indicator aangekoppeld kan worden. Deze prestatie-indicatoren zijn:

1. Maximaal acceptabele reistijd van deur-tot-deur per afstandsklasse voor de auto en het openbaar vervoer (conform normen RVVP).
2. Betrouwbare reistijden voor de auto en het openbaar vervoer (norm RVVP: 95% van de verplaatsingen in de spits is op tijd).
3. Openbaar vervoer en fiets moeten een marktaandeel halen van 70% in hoogstedelijke gebieden, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen (sinds juni 2015 40%).
4. De klanttevredenheid in het openbaar vervoer neemt jaarlijks toe in iedere concessie (gemeten in de jaarlijkse barometer).
5. Reductie van het aantal verkeersslachtoffers met het nationale streefbeeld voor het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden als uitgangspunt.
6. Bij het openbaar vervoer vindt bij iedere aanbesteding een daling plaats van de CO₂-uitstoot en energieverbruik per materieel-kilometer en van overige emissies (fijnstof, stikstof) via hogere euronormering van motoren.
7. Reductie van de knelpunten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid met de wettelijke normen als uitgangspunt.
8. Een jaarlijkse afname van de leegstand van kantoren, bedrijven en winkels tot een marktconform niveau (frictieleegstand van 5%).
9. Het internationaal toerisme in de Metropoolregio Amsterdam groeit met 3,5 % per jaar.
10. In 2015 bezoekt 20% van de bezoekers aan Amsterdam een activiteit buiten de stad (2007: 14%).
11. Een evenwichtige regionale woningmarkt: vraag en aanbod sluiten kwantitatief en kwalitatief goed op elkaar aan. Kwantitatief betekent dit de bouw van minimaal 150.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030.

In dit hoofdstuk worden deze prestatie-indicatoren verder uitgewerkt en worden meetgegevens toegevoegd. Op basis van deze gegevens kunnen conclusies getrokken worden in hoeverre de benoemde doelstellingen bereikt zijn.

Voor de indicatoren 1 -7 is er naast de onderstaande korte teksten ook uitgebreidere informatie beschikbaar in de Monitoringsrapportage van de vier Investeringsagenda's Fiets, OV, Verkeersveiligheid en Weg. De Monitor Investeringsagenda's wordt in de Regioraadsessie van 11 juli 2017 aangeboden. In deze Regioraadsessie wordt ook de Jaarrekening 2016 behandeld.

1. Maximaal acceptabele reistijd van deur-tot-deur voor de auto en het openbaar vervoer

Doelstelling: Maximaal acceptabele reistijd van deur-tot-deur per afstandsklasse voor de auto en het openbaar vervoer (conform normen RVVP).

Reistijden auto

De reistijden binnen de regio van en naar belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden moeten binnen aanvaardbare normen blijven. Zowel in 2013 (cijfers uit 2011) als 2016 (cijfers uit 2015) heeft de Stadsregio aan de hand van TomTom-gegevens voor een aantal trajecten in de regio de gemiddelde reistijden berekend voor de auto. Voor het OV heeft de Stadsregio dit ook gedaan, maar dan op basis van gegevens via www.9292.nl. Wanneer we de reistijden vergelijken met de RVVP-streefwaarden zien we welk percentage van deze trajecten qua gemiddelde reistijd voldoet aan de RVVP-norm.

Tabel 1.00.1a: Percentage van de autotrajecten met een gemiddelde reistijd die voldoet aan de RVVP-norm

	Barometer Weg 2013 (Cijfers 2011)	Barometer Weg 2016 (Cijfers 2015)
Goed	41%	46%
Matig	54%	38%
Slecht	5%	16%

Bron: Reistijdmetingen Stadsregio Amsterdam, uitgevoerd door TomTom Traffic Stats

Tabel 1.00.1b: Percentage van de OV-trajecten met een gemiddelde reistijd die voldoet aan de RVVP-norm

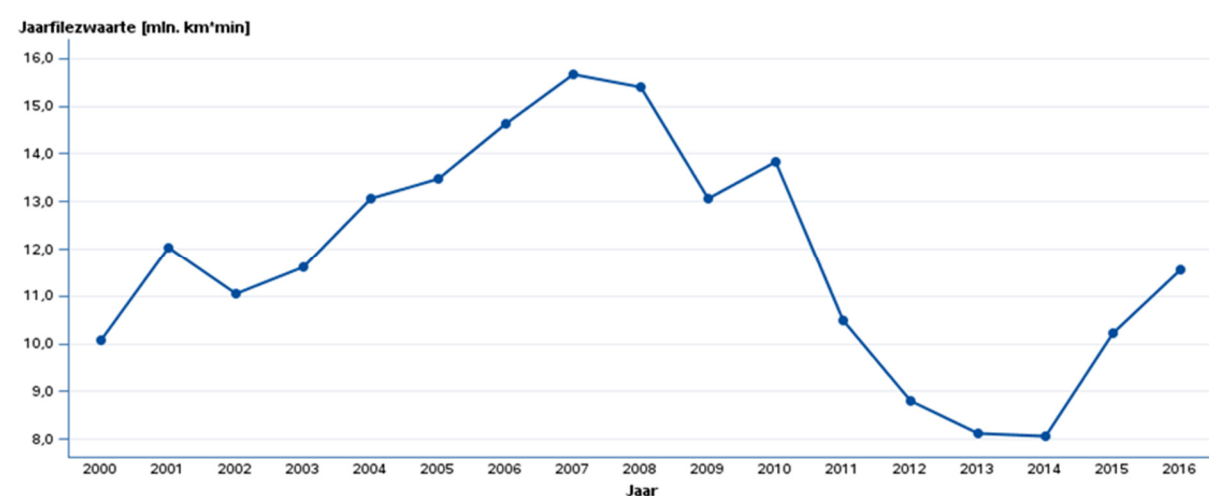
	Cijfer 2016
Goed	28%
Matig	53%
Slecht	19%

Bron: Reistijdmetingen Stadsregio Amsterdam aan de hand van gegevens via www.9292.nl

Filezwaarte

De filezwaarte (ook wel filedruk genoemd) op Rijkswegen daalde sinds het piekjaar 2007 bijna voortdurend tot halverwege 2014. Dit kwam o.a. door de economische stagnatie en de oplevering van extra infrastructuur in die periode. Vanaf 2014 is de filezwaarte weer gestaag toegenomen, ook in de regio Amsterdam. In 2015 was de landelijke toename van de filezwaarte circa 25% t.o.v. 2014. In 2016 was deze toename circa 12%. In de grafiek zien we dat de filezwaarte in 2016 nog substantieel onder het piekniveau van 2007 ligt. Als de huidige trend echter voortzet, kan er al voor 2020 een piekniveau hoger dan 2007 optreden. Het effect van extra infrastructuur om de eerdere knelpunten weg te werken, is dan uitgewerkt. Wel is ondertussen de intensiteit van het wegverkeer gegroeid.

Tabel 1.00.1c: Ontwikkeling filezwaarte in Nederland van 2000 t/m 2016



Bron: Rijkswaterstaat, Verkeersinformatie Dienst VID.

2. Betrouwbare reistijden voor de auto en het openbaar vervoer (norm RVVP: 95% van de verplaatsingen in de spits is op tijd)

Doelstelling: Betrouwbare reistijden voor de auto en het openbaar vervoer (norm RVVP: 95% van de verplaatsingen in de spits is op tijd).

Hierover zijn op dit moment geen actuele gegevens beschikbaar.

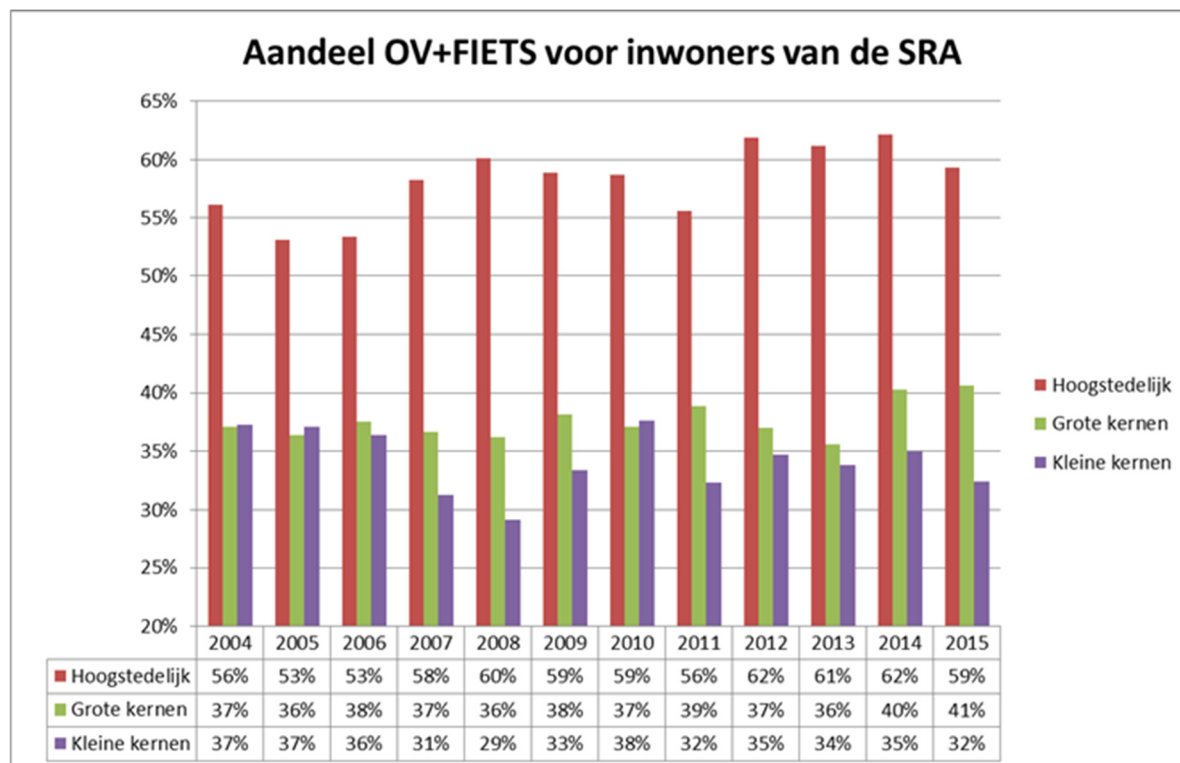
3. Marktaandeel openbaar vervoer en Fiets

[Deze paragraaf wordt nog aangepast na de publicatie van de OviN-gegevens over 2016]

Doelstelling: openbaar vervoer en fiets moeten samen marktaandelen halen van 70% voor de inwoners van het hoogstedelijke gebied (Amsterdam), 50% voor de grote kernen en 40% voor de kleine kernen.

Dit is feitelijk een langere termijn-doelstelling voor 2030 (afkomstig uit OV-Visie 2010-2030). Een kanttekening bij de gegevens voor de kleine kernen is dat de gegevens voor deze gebieden gebaseerd zijn op relatief weinig enquêtes.

Figuur 1.00.3: Aandeel OV en fiets in Stadsregio Amsterdam in de periode 2004 t/m 2015



Bron: Landelijke mobiliteitsonderzoek MON (2004-2009) en OViN (2010-2015)

Het gaat om alle verplaatsingen door inwoners van de Stadsregio exclusief verplaatsingen te voet.

De indeling naar hoogstedelijk, grote en kleine kernen wordt gemaakt obv de stedelijkheidsgraad die afhankelijk is van de Omgevingsadressendichtheid (OAD). Door een nieuw bronbestand voor de OAD per 2015 (de Basisregistraties Adressen en Gebouwen, BAG) is Amstelveen bij hoogstedelijk gekomen. En door verdichting is Oostzaan bij grote kernen gekomen. Dit zijn de eerste mutaties in de stedelijkheidsgraad sinds 2004, dus dit heeft eerder geen invloed gehad.

De doelstellingen voor hoogstedelijk (70%) en grote kernen (50%) worden nog niet gehaald. De doelstelling voor kleine kernen lag oorspronkelijk op 30%, wat in vrijwel alle jaren (ruim) is gehaald. In juni 2015 bij de vaststelling van de Investeringsagenda Fiets heeft de regioraad de doelstelling voor kleine kernen verhoogd naar 40%. Deze waarde is met 32% nog niet behaald.

4. Klanttevredenheid openbaar vervoer

Doelstelling: De klanttevredenheid in het openbaar vervoer neemt jaarlijks toe in iedere concessie (gemeten in de jaarlijkse barometer).

Het openbaar vervoer moet overal goed herkenbaar zijn, het visitekaartje vormen van de Metropool, en de vergelijking doorstaan met het OV in andere Europees metropolen. De doelstelling daarbij is een jaarlijkse toename van klanttevredenheid in iedere concessie tot het maximaal haalbare (gemeten in de jaarlijkse barometer).

Tabel 1.00.4: Klanttevredenheid in het openbaar vervoer per concessiegebied in de periode 2009 t/m 2016 (algemeen oordeel)

Concessie	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Amsterdam bus	7,2	7,3	6,9	7,5	7,4	7,4	7,5	7,6
Amsterdam tram	7,1	7,1	7,1	7,3	7,2	7,3	7,4	7,4
Amsterdam metro	6,9	6,8	7,0	7,2	7,1	7,3	7,4	7,4
Amstelland-Meerlanden *)	7,4	7,3	7,3	7,6	7,6	7,7	7,7	7,6
Sternet Schiphol	7,5	7,5	7,4					
Zuidtangent	7,5	7,1	7,4	7,5	7,5	7,6	7,8	7,6
Waterland	7,5	7,4	7,5	7,6	7,8	7,7	7,9	7,7
Zaanstreek	7,2	7,2	7,5	7,7	7,7	7,8	7,8	7,8
SRA gemiddeld	7,2	7,1	7,1	7,4	7,3	7,4	7,5	7,5
Landelijk cijfer gemiddeld	7,2	7,2	7,2	7,4	7,4	7,5	7,5	7,6

*) vanaf 2012 inclusief Sternet

In de concessie Amsterdam waardeert de klant het OV beter dan vorig jaar. De waardering voor bus is met 0,1 punt gestegen naar een 7,6. Ondanks de vele werkzaamheden in de stad is de waardering voor de tram en metro gelijk gebleven ten opzichte van 2015 en wordt gewaardeerd met een 7,4.

De concessie Zaanstreek heeft in 2016 de 7,8 weten vast te houden. Daarmee heeft deze concessie een gedeelde eerste plaats als beste streekconcessie van Nederland met een bovengemiddelde waardering van 7,8. Alleen een aantal veerdiensten, het OV op de Waddeneilanden en een aantal stadsconcessies scoren nog hoger. Landelijk wordt het OV gemiddeld gewaardeerd met een 7,6. In 2014 en 2012 was Zaanstreek ook al de best beoordeelde concessie. In 2015 en 2013 werd Waterland als best beoordeeld door de reiziger.

De concessie Waterland is 0,2 punt gedaald en behaalde een 7,7 in 2016. Vermoedelijk is de zomerafsluiting van de IJtunnel reden voor deze lagere beoordeling ten opzichte van vorig jaar. De concessie Amstelland-Meerlanden is met 0,1 punt gedaald naar 7,6. Daarnaast is lijn 300/310 (R-net Zuidtangent) van deze concessie met 0,2 gedaald van 7,8 naar een 7,6. Hiermee scoort lijn 300/310 gelijk aan 2014. In dit gebied geven de reizigers een lagere waardering aan de kans op een zitplaats, wat overeenkomt met de stijgende reizigers aantallen.

5. Verkeersveiligheid

Doelstelling: reductie van het aantal verkeersslachtoffers met het landelijke streefbeeld voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden als uitgangspunt. De landelijke ambitie voor 2020 is maximaal 500 doden en 10.600 ernstige (ziekenhuis)gewonden voor Nederland. Deze aantallen zijn geen einddoelen maar tussenstops in het streven naar permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De Stadsregio heeft in 2016 bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door infrastructurele maatregelen, gedrag en handhaving.

Verkeersdoden

In 2015 waren er 621 verkeersdoden in Nederland. Dat betekende een toename ten opzichte van 2014 en (570 verkeersdoden). Dit is nog ruim boven de landelijke doelstelling van max. 500 verkeersdoden in 2020. In onze regio heeft de politie in 2015 34 verkeersdoden geregistreerd. In 2014 was dat ongeveer gelijk (33 verkeersdoden).

Tabel 1.00.5a: Ontwikkeling aantal verkeersdoden in de stadsregio Amsterdam, drie deelgebieden en Nederland 2008-2015 (bron: politieregistratie en CBS)¹

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stadsregio Amsterdam	38	42	26	38	31	25	33	34
Amsterdam	13	12	11	19	15	15	18	12
SRA Noord ²	12	12	7	10	3	5	7	9
SRA Zuid ³	13	18	8	9	13	5	8	13
Nederland (politiereg.)	677	644	537	546	562	476	476	531
Nederland (opgehoogd)	750	720	640	661	650	570	570	621

Ernstig verkeersgewonden

Betrouwbare regionale cijfers over het aantal ernstig verkeersgewonden ontbraken de afgelopen jaren vanwege de verminderde registratie bij de politie. In 2016 is gelukt om voor het eerst sinds 2009 weer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het aantal ernstig gewonden t/m 2014 in onze regio door verschillende databronnen te koppelen (politieregistratie, ziekenhuisdata en ambulanceritten).

Hieruit blijkt dat het aantal ernstig verkeersgewonden in de stadsregio Amsterdam tussen 2007 en 2011 is gestegen. Daarna is het aantal gedaald tot 2040 in 2014. Op nationaal niveau is het aantal ernstig verkeersgewonden ook gestegen tussen 2007 en 2011. De piek ligt echter in 2014.

Tabel 1.00.5b: Schatting aantal ernstig verkeersgewonden in de stadsregio Amsterdam, drie deelgebieden en Nederland 2008-2014 (bron: SWOV, 2016)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Stadsregio Amsterdam	1710	1730	2070	2200	2030	2140	2040
Amsterdam	1.060*	1.060*	1.310	1.430	1.250	1.340	1.290
SRA Noord ²	270	260	280	320	340	370	320
SRA Zuid ³	380	410	480	450	440	430	440
Nederland	16.563	17.722	19.100	19.700	19.500	18.800	20.700

Het schatten van het aantal ernstig verkeersgewonden in de stadsregio Amsterdam vanaf 2015 is o.a. door het nog ontbreken van recente ambulancedata voornamelijk niet mogelijk. Wel weten we dat het aantal ernstig gewonden landelijk in 2015 verder is toegenomen. Het bereiken van de landelijke doelstelling voor reductie van ernstig verkeersgewonden lijkt hiermee nog ver weg.

6. CO₂-uitstoot en energieverbruik OV

Doelstelling: bij het openbaar vervoer vindt bij iedere aanbesteding een daling plaats van de CO₂ - uitstoot en energieverbruik per materieel-kilometer en van overige emissies (fijnstof, stikstof) via hogere euronormering⁴ van motoren of zelfs zero-emissie voertuigen zoals elektrisch of waterstof.

¹ NB: het werkelijke aantal verkeersdoden ligt de afgelopen jaren gemiddeld 15 tot 20% hoger dan het aantal geregistreerde verkeersdoden door de politie. Voor heel Nederland vindt daarom een ophoging plaats van de politieregistratie. Een regionale doorvertaling van de opgehoogde cijfers is niet mogelijk.

² Dit zijn de gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad

³ Dit zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

Anno 2016 zijn in Nederland de bussen t/m de Euro 4-norm van vroeg uit het vorige decennium al grotendeels verdwenen. Het overgrote deel voldoet aan Euro 5, EEV (ongeveer vergelijkbaar met Euro 5), of aan Euro 6, wat sinds 2014 de standaard is voor alle nieuwe bussen die worden verkocht. De inzet in de Vervoerregio strookt met dit landelijke beeld. De nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden brengt eind 2017 een grote vooruitgang met zich mee in de verduurzaming van het wagenpark.

OV-concessies gelden voor een lange periode. Daardoor vinden aanbestedingen van OV-concessies in de Vervoerregio niet jaarlijks plaats, en is de vermindering van uitstoot in het wagenpark een stapsgewijs proces. De concessies Amstelland-Meerlanden (de huidige, t/m 2017), Amsterdam, Waterland en Zaanstreek lopen al een aantal jaren. Hier rijden nu voornamelijk EEV-bussen. In de concessie Amsterdam heeft inmiddels ongeveer een kwart van de bussen een Euro 6-motor.

Door de recente aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden zal het wagenpark in dit gebied vanaf december 2017 sterk verbeteren qua CO₂-uitstoot en ook fijnstof en stikstof. Op dat moment start Connexxion met het basisniveau van minimaal Euro 6. Er gaan vanaf de start van de concessie 100 elektrische bussen rijden (zero emissie), aangedreven door groene stroom. Deze gaan onder andere rondom Schiphol rijden. Tot en met 2020 is het aandeel elektrische bussen 35% van het totaal. In 2021 vervangt Connexxion nog veel meer dieselbussen door elektrische. Het aandeel elektrisch bedraagt dan tot aan het einde van de looptijd eind 2027 ruim 85%.

Sinds 1 januari 2017 gebruikt het GVB groene stroom via garanties van oorsprong met Milieukeur. Dit is een scherpere norm voor de productie van groene stroom dan de eerdere situatie.

7. Luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid

Doelstelling: reductie van de knelpunten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid met de wettelijke normen als uitgangspunt.

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. In dit programma werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen om te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) voldoet. Voor fijnstof gold 11 juni 2011 als uiterste datum, voor stikstofdioxide was dit 1 januari 2015.

Jaarlijks worden berekeningen uitgevoerd om na te gaan of de aanpak van knelpunten (overschrijdingen van de norm) op de goede weg zit. Voor fijnstof bestaan vanaf 2011 geen knelpunten meer in de Stadsregio Amsterdam. Voor stikstofdioxide worden op basis van het huidige maatregelpakket nog enkele knelpunten na 2015 verwacht in de gemeente Amsterdam. Dit heeft te maken met stijging in de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide, soms in combinatie met een toename in de intensiteit en stagnatie van het verkeer. Met aanvullende maatregelen werken de wegbeheerders eraan om in de komende jaren toch aan de grenswaarden voor stikstofdioxide te voldoen. De berekeningen wijzen erop dat dit richting 2020 het geval zal zijn.

⁴ De euronormering gaat over de uitstoot van fijnstof en stikstof (luchtkwaliteit), en niet over de CO₂-uitstoot. Wel verbetert de CO₂-uitstoot per euroklasse enkele procenten. Aan verdere vermindering van CO₂-uitstoot dragen maatregelen bij zoals de inzet van CO₂-arme brandstoffen/energie, efficiëntere motoren en training van chauffeurs op een zuinig rijstijl.

De Stadsregio heeft, samen met de vervoerders, in de looptijd van het NSL aan de reductie van knelpunten bijgedragen door de inzet van schonere bussen in de OV-concessies. Daarnaast heeft de Stadsregio gedurende een aantal jaar subsidies verstrekt voor projecten die bijdroegen aan de verbetering van de luchtkwaliteit in de vijftien gemeenten. Deze subsidie van in totaal € 2,5 miljoen was beschikbaar gesteld door het Rijk, onder regie van de Provincie Noord-Holland. De subsidie was in 2015 volledig besteed en de provincie heeft eind 2016 de subsidie aan de Stadsregio definitief vastgesteld.

8. Werklocaties

Doelstelling: een jaarlijkse afname van de leegstand van kantoren, bedrijven en winkels tot een marktconform niveau (frictieleegstand van 5%).

Winkels

De Stadsregio en de provincie Noord-Holland hebben in 2014 hun adviescommissies winkelplanning samengevoegd tot één Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland-Zuid, om gemeenten zo eenduidig en adequaat mogelijk te kunnen adviseren over hun detailhandelsplannen. De deelname aan deze commissie van de Stadsregio is echter per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) vervallen vanwege de beëindiging van de taken op het gebied van economie. In maart 2016 heeft de Regioraad het nieuwe regionale detailhandelsbeleid van de Stadsregio vastgesteld. Dit beleid blijft ook na 1 januari 2017 leidraad voor de gemeenten bij hun detailhandelsbeleid en hun onderlinge afstemming. In 2016 is het grote Koopstromenonderzoek in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht gestart. De Stadsregio heeft hier financieel en inhoudelijk aan bijgedragen. De resultaten van dit onderzoek zijn op 8 februari 2017 gepresenteerd, en geven voor iedere gemeente gedetailleerde en actuele informatie over de stand van zaken met betrekking tot de detailhandel. <http://kso2016.nl/>

Het regionale detailhandelsbeleid zal vanaf 1 januari 2017 in MRA-verband verder gaan.

Leegstand winkels Stadsregio 2014:

Verkooppunten: 4,5% (landelijk 7,3%)

Winkelvloeroppervlakte: 5,6% (landelijk 7,8%)

Ten opzichte van de landelijke waarden is dit relatief gunstig, maar de percentages nemen al wel sinds 2009 toe.

Er zijn voor 2015 geen cijfers over leegstand op Stadsregioniveau beschikbaar. In de Winkelleegstandsbarometer van de gemeente Amsterdam is voor vijftien kernen in de Stadsregio het percentage leegstaande verkooppunten gemeten per medio 2015. Dertien van de vijftien kernen hadden een lager leegstandspercentage dan het landelijk gemiddelde van 7,9% medio 2015.

In deze barometer is voor dezelfde kernen ook het percentage leegstaand verkoopvloeroppervlak (VVO) gemeten. Landelijk was dit ook 7,9% medio 2015. Tien van de vijftien kernen hadden een lager leegstandspercentage dan het landelijk gemiddelde.

Kantoren

De Stadsregio is afgelopen jaar actief bezig geweest met de bestrijding van leegstand in kantoren en op bedrijventerreinen. Primair via Plabeka en het Project Bureau Herstructurering Bedrijventerreinen

(PHB). Van Plabeka was de Stadsregio co-financier en actief inhoudelijk participant, en voor het PHB co-financier en penvoerder. Daarnaast heeft de Stadsregio de secretaris geleverd voor het Sloop- en Transformatiefonds voor leegstaande kantoren in de MRA.

De rol van de Stadsregio bij de bovenstaande activiteiten is per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) vervallen vanwege de beëindiging van de taken op het gebied van economie. Deze zullen verder gaan in MRA-verband.

Tabel 1.00.8: Cijfers leegstand kantoren (uit: Voortgangsrapportages Monitor Plabeka 2014-2015 en 2015-2016)

Totale leegstand kantoren in de MRA op 1-1-2015	20,2%
Totale leegstand kantoren in de MRA op 1-1-2016	17,8%
Afname	2,4%

Na jaren van toename is de leegstand van kantoren op het niveau van de MRA in 2015 gedaald van 20,2% naar 17,8%. De leegstand nam vooral sterk af in Amstelland-Meerlanden (-22%) en in Amsterdam (-16%). In de andere deelregio's was sprake van een kleinere afname en in Almere-Lelystad nog van een lichte toename. In totaal stond op 1 januari 2016 een oppervlakte van 2.378.000 m² leeg.

Doordat de transformatie/sloop van kantoren (347.000 m²) ver boven de opgeleverde nieuwbouw (62.000 m²) uitkwam, daalde de totale kantorenvorraad in de MRA aanzienlijk verder.

De planvoorraad aan kantoren in de MRA bedroeg per 1 januari 2016 1.743.205 m² BVO.

In de Uitvoeringsstrategie is een planvoorraad afgesproken van 3.193.000 m² BVO tot aan 2040. Ook als met de voorraadontwikkeling 2010-2015 (-440.000 m²) en de kantoren in aanbouw per 1-1-2016 (90.000 m²) rekening wordt gehouden, komt de totale planvoorraad aanmerkelijk lager uit dan de toegestane planvoorraad uit de Uitvoeringsstrategie.

Bedrijventerreinen

In 2015 is in totaal 18,9 ha (netto) aan bedrijventerreinen uitgegeven in de MRA, iets meer dan in 2014 (18,0 ha) en iets beneden gemiddeld voor de periode 2009-2015 (22,3 ha).

9. Toerisme & Recreatie

Doelstelling: het internationaal toerisme in de Metropoolregio Amsterdam groeit met 3,5 % per jaar.

De Stadsregio is ook in 2016 erg actief geweest op het gebied van Toerisme. Primair via twee sporen. Enerzijds via het gecontinueerde project Amsterdam Bezoeken, Holland Zien (ABHZ). Voor ABHZ was de Stadsregio co financier, penvoerder en gaven we inhoudelijk aansturing aan het project.

Vanaf eind 2015 is onder aanvoering van de Stadsregio begonnen met het uitvoeren van het Actieprogramma Toerisme in de MRA. Dit Actieprogramma komt voort uit de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025, die het Bestuurlijk Overleg PRES in 2014 heeft vastgesteld.

Cijfers over toename toerisme (cijfers over de eerste tien maanden van 2015):

Ten opzicht van januari - september 2015 is het aantal hotelovernachtingen in Amsterdam in januari – september 2016 gegroeid met circa 7%. [Voor de regio (exclusief Amsterdam) wordt de ontwikkeling in 2016 nog aangevuld.]

De rol van de Stadsregio bij de bovenstaande activiteiten is per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) vervallen vanwege de beëindiging van de taken op het gebied van economie. Deze zullen verder gaan in MRA-verband.

10. Toerisme: bezoeken activiteiten buiten de stad

Doelstelling: in 2025 bezoekt 38% van de bezoekers aan Amsterdam een activiteit buiten de stad (tussendoel voor 2019: 26%).

Deze doelstelling wordt primair behaald via de activiteiten in het kader van de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025. Activiteiten als Amsterdam Bezoeken, Holland Zien en de regionale Hotelstrategie maken onderdeel uit van de Strategische Agenda. In 2015 bezocht 23% van de bezoekers aan Amsterdam ook de regio. Dit was in 2009 nog 18%. De verwachting is dat door de continuering van de marketing en promotie activiteiten, een sterke inzet op het bevorderen van mobiliteit van bezoekers (via bijvoorbeeld een beter reisproduct, waar ook NS onderdeel van uit maakt) en het uitwerken van de regionale hotelstrategie in een regionale accommodatiestrategie de doelstelling behaald kan worden.

11. Evenwichtige regionale woningmarkt

Doelstelling: een evenwichtige regionale woningmarkt, waar vraag en aanbod zowel kwantitatief als kwalitatief goed op elkaar aansluiten. Kwantitatief betekent dit, gezien de meest recente prognose van Primos 2016, de bouw van minimaal 160.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam in de periode tot 2030, waarvan 55.000 tot 2020. Dit betekent voor de gemeenten van de Stadsregio Amsterdam een opgave van circa 35.000 tot 2020. De Stadsregio bouwt uiteraard niet zelf.

De onderstaande tabel XX toont de netto toename van de woningvoorraad binnen de Stadsregio van 2012 – 2016. Na de grote toename in 2015, die vooral in Amsterdam plaatsvond, is de woningvoorraad in 2016 een stuk minder gegroeid. Tabel XX toont het aantal bouwvergunningen, die in 2015 en 2016 zijn afgegeven voor nieuwbouwwoningen. Ook dit is van 2015 op 2016 afgenomen.

Tabel 1.00.11a: Netto toename van de woningvoorraad in de Stadsregio, 2012 - 2016

	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Totaal Stadsregio	4.252	6.359	4.982	9.533	2.821	27.947

Bron: CBS. Cijfers over 2016 zijn voorlopig.

Tabel 1.00.11b: Aantal afgegeven bouwvergunningen voor nieuwbouwwoningen in de Stadsregio, 2015 – 2016

	2015	2016
Totaal Stadsregio	7472	5101

Bron: CBS. Cijfers over 2016 zijn voorlopig.

De rol van de Stadsregio bij de bovenstaande activiteiten is per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) vervallen vanwege de beëindiging van de taken op het gebied van wonen. Deze zullen verder gaan in MRA-verband.

Duurzaamheid in de programma's van de Stadsregio

Vanwege het programma overstijgende karakter van het onderwerp duurzaamheid, geven we hierbij in één overzicht weer wat de Stadsregio in 2016 op dit gebied heeft gedaan.

De Stadsregio werkt aan duurzaamheid binnen haar verschillende programma's en dossiers. Belangrijke onderwerpen zijn beperken van CO₂ -uitstoot, besparen en duurzaam opwekken van energie, en zorgen voor een gezonde leefomgeving. De Stadsregio wil hiermee haar bijdrage leveren aan Europese, landelijke en regionale doelstellingen op deze terreinen.

In 2015 heeft de regiораad in de voorsessies Verkeer en Vervoer en Ruimte, Wonen en Economie ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de Regionale Agenda 2014 – 2018'. Hierin is de eerdere keuze uit 2010 herbevestigd om als Stadsregio duurzaamheid op te pakken met acties en beleid in de verschillende programma's, en om duurzaamheid niet als een zelfstandig terrein te beschouwen. Duurzaamheid is daarmee een onderdeel binnen de portefeuilles van de verschillende DB-leden. Gelet op de taken, sturingsmogelijkheden en financiële middelen ligt het accent in de initiatieven op het terrein van Verkeer en Vervoer. Daarbij kijken we vooral naar de baten en het rendement van investeringen. Binnen de terreinen Ruimte en Wonen en Economie zien we dat de initiërende rol meer bij de gemeenten en het Metropoolregio-niveau lag, waarbij de Stadsregio ondersteuning kon verlenen. Per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) is deze situatie nog sterker van toepassing, doordat de rol van de Stadsregio bij Ruimte, Wonen en Economie is vervallen, en verder gaat op het niveau van de Metropoolregio.

Binnen de portefeuilles Verkeer en Openbaar Vervoer werkt de Stadsregio langs twee 'lijnen' aan duurzame mobiliteit. De ene lijn heeft betrekking op de gemaakte keuzes in beleid en investeringen die gericht zijn op het stimuleren van inwoners en bezoekers om slimme afwegingen te maken over het gebruik van de auto, fiets en OV in de regio. De andere lijn is door binnen het beleid en de investeringen extra accent te leggen op duurzaamheid.

Duurzaamheid is een belangrijk onderwerp in de Strategische Visie die de Vervoerregio-partijen hebben geformuleerd als basis voor het verkeer- en vervoerbeleid in de komende periode. De regiораad van de Stadsregio heeft de Strategische Visie in december 2016 vastgesteld. In de Strategische Visie is de ambitie opgenomen om als regio via het verkeer- en vervoerbeleid bij te dragen aan de verbetering van duurzaamheid (o.a. CO₂-reductie) en leefkwaliteit (o.a. lucht en geluid). Uitgangspunt is de zogenaamde Trias Mobilica:

- Verminderen van mobiliteit (b.v. door slimme ruimtelijke planning)
- Veranderen (stimuleer overstap naar OV, fietsen, lopen, deelauto's)
- Verduurzamen (stimuleer aanschaf duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch). Aanvullend daarop ook: stimuleer duurzaam gebruik en opwekking van energie, en duurzaam (her)gebruik van grondstoffen in de infrastructuur.

De Vervoerregio werkt de Strategische Visie nu samen met de partners verder uit naar een Beleidskader Mobiliteit, dat het RVVP uit 2004 vervangt. Volgens planning wordt het Beleidskader in december 2017 ter besluitvorming aan de Regiораad aangeboden.

Hieronder vindt u per programma een overzicht van acties op het gebied van duurzaamheid in 2015.

Programma 01, Openbaar Vervoer

- Op 15 april 2016 heeft de Stadsregio het bestuursakkoord 'Zero emissie regionaal busvervoer' ondertekend. Daarin spreken de twaalf provincies, twee vervoerregio's en het ministerie van I&M de ambitie uit dat het regionaal busvervoer in 2030 of zoveel eerder als mogelijk volledig zero emissie bij de uitlaat is, en dat nieuwe bussen in 2025 gebruik maken van 100% hernieuwbare energie of brandstof.

- Als vervolgstap op dit bestuursakkoord en op de verkenning 'Duurzaam OV in de Stadsregio Amsterdam' uit 2015 heeft de Stadsregio in het programma van eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden voorgeschreven dat het Schipholnet volledig met elektrische bussen worden gereden. Voor de andere lijnen is de wens opgenomen om tijdens de concessie een transitie te realiseren naar zero emissie en 100% hernieuwbare brandstof/energie. De Stadsregio heeft aan de inschrijvers op de concessie gevraagd om met realistische voorstellen hiervoor te komen. De Stadsregio heeft in december 2016 na aanbesteding de concessie Amstelland-Meerlanden voor een periode van tien jaar gegund aan Connexxion. Vanaf december 2017 zal het wagenpark in deze concessie sterk verbeteren qua CO₂-uitstoot en ook fijnstof en stikstof. Op dat moment start Connexxion met het basisniveau van minimaal Euro 6. Er gaan vanaf de start van de concessie 100 elektrische bussen rijden (zero emissie), aangedreven door groene stroom. Deze gaan onder andere rondom Schiphol rijden. Tot en met 2020 is het aandeel elektrische bussen 35% van het totaal. In 2021 vervangt Connexxion nog veel meer dieselbussen door elektrische. Het aandeel elektrisch bedraagt dan tot aan het einde van de looptijd eind 2027 ruim 85%.
- De Stadsregio is betrokken bij een initiatief van de gemeente Amsterdam en het GVB om te komen tot 'zero emissie' busvervoer op een aantal lijnen in Amsterdam. Besluitvorming hierover wordt verwacht in 2017.

Programma 02, Infrastructuur

- De Stadsregio heeft in april 2016 een bijdrage van ruim € 2 miljoen aan de gemeente Amsterdam verleend voor de realisatie van circa 10.000 m² aan zonnepanelen, op de daken van zestien metrostations aan de Oostlijn en de Ringlijn. De opgewekte elektriciteit is gelijk aan het energieverbruik van 400 huishoudens, en zal worden gebruikt voor onder andere de roltrappen en verlichting op de stations. Dit leidt tot een afname van de CO₂-uitstoot met ruim 700 ton per jaar. De besparingen op de energiekosten stromen in de jaren na plaatsing deels terug naar de Stadsregio, en komen deels ten goede aan het budget voor beheer en onderhoud van het OV-systeem. De Stadsregio en de gemeente werken hierin samen om op een rendabele manier CO₂-uitstoot van het OV-systeem te verminderen. Volgens planning zijn de panelen in de eerste helft van 2018 gereed.

Programma 03, Ruimtelijke projecten en Mobiliteitsbeleid

- De Stadsregio heeft in 2016 een bijdrage van € 50.000 geleverd voor de organisatie en uitvoering van het project MRA-Elektrisch. Dit project heeft als doel om het elektrisch rijden in de Metropoolregio e.o. te stimuleren en door voldoende volume zo spoedig mogelijk een rendabele marktsituatie hiervoor te creëren. In het projectgebied is het aantal elektrische auto's in enkele jaren gegroeid naar ruim 20.000. De Stadsregio werkt in de bekostiging van het project al enkele jaren samen met de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, en met gemeenten. De belangrijkste motivatie is het verbeteren van de luchtkwaliteit, het realiseren van klimaatdoelstellingen, het stimuleren van nieuwe bedrijvigheid en het minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen. MRA-Elektrisch coördineert de gezamenlijke aanbesteding en realisatie van openbare laadpunten met een stroomtarief dat concurrerend is met rijden op benzine. Ook zorgt MRA-E door de gezamenlijke aanpak voor extra financiering door Rijk en bedrijfsleven. In 2016 heeft MRA-Elektrisch een nieuwe aanbestedingsronde georganiseerd. Hiermee kan het aantal laadpalen in het gebied van MRA-Elektrisch in de komende jaren worden uitgebreid van 1.000 naar 2.200. Ook heeft MRA-Elektrisch voor diverse gemeenten het beheer en onderhoud van een groot aantal laadpalen aanbesteed, die al een aantal jaren geleden zijn geplaatst. Het project MRA-Elektrisch loopt door in 2017. Op basis van een position paper, dat is opgesteld met de partners die MRA-Elektrisch financieren, legt het project dit jaar meer de verbinding met de energietransitie en met smart mobility.

Programma 04, Economie

- Sinds het najaar van 2015 neemt de Stadsregio via een personele en financiële bijdrage deel in de uitwerking van het project Circulaire Westas. De Westas is het gebied dat loopt van Zaanstad via de haven en de westkant van Amsterdam naar Haarlemmermeer en Schiphol. In het project werkt de Stadsregio samen met de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Zaanstad, de provincie Noord-Holland, en Schiphol Airport Development Company (SADC). Het doel van het project is het gezamenlijk werken aan een vestigingsmilieu voor bedrijven, dat aansluit bij de kansen en behoeften vanuit de circulaire economie (dat is: oneindig laten circuleren van grondstoffenstromen via hergebruik en zonder verspilling). Het gaat zowel om fysieke zaken (o.a. infrastructuur en de juiste werklocaties) als om zaken als wet- en regelgeving.
- In het kader van het regionaal toerisme – gericht op het spreiden van toeristen over de regio – wordt er gewerkt aan de uitbreiding van een toeristische OV-chipkaart, inclusief deelname van de NS. Daarnaast is er het project 'Cycle Seeing' (voorheen 'groene lopers'): toeristisch-recreatieve fietsverbindingen vanuit de stad naar toeristische hotspots in de regio. Ook was er een proef met toeristisch vaarverkeer tussen Amsterdam en Ouderkerk, via de Amstel. Via beide projecten worden toeristen verleid om zich milieu-vriendelijker te verplaatsen in de regio.
- Al jaren voert de Stadsregio samen met partners uit de MRA een actief beleid om herstructurering van bedrijventerreinen te stimuleren. Dit gebeurt via het Project Bureau Herstructurering. Herstructurering leidt tot intensiever ruimtegebruik op bestaande locaties, waardoor de ontwikkeling van nieuwe locaties niet/minder nodig is. Vaak zijn energiebesparende acties (zonnepanelen, plaatsen elektrische laadpalen) onderdeel van herstructurering.
- Stimuleringsimpuls Economie en Regionale Woningmarkt: zie bij programma 05.

Programma 05, Regionale Woningmarkt

- In 2014 stelde de regio raad een bedrag van € 900.000,- beschikbaar voor de Stimuleringsimpuls Economie en Regionale Woningmarkt. Deze impuls gaf projecten van gemeenten een financieel steuntje in de rug. Zo konden ze ondanks beperkt budget toch starten. Het ging om projecten op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt (€ 400.000), verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en woningen (€ 300.000) en op het gebied van economie en regionale woningmarkt (€ 200.000). 14 gemeenten dienden in totaal 36 projecten in, waarvan een groot deel met het doel om woningen en maatschappelijk vastgoed te verduurzamen. Alle ingediende projecten hebben subsidie ontvangen. Eind 2016 waren alle projecten afgerond en verantwoord.
- In 2015 heeft de Stadsregio ingestemd met een bijdrage van € 65.000 aan de Nationale Energie-atlas. Deze is in 2016 opgeleverd. Het doel van de Energie-atlas is om op een makkelijk toegankelijke manier in detail actueel inzicht te geven in vraag en (potentieel) aanbod van energie in een bepaald gebied. O.a. verbruik van gas en elektriciteit, potentie voor energie uit zon, wind, bodem en water. Met de atlas kunnen bedrijfsleven, gemeenten en andere partijen bepalen welke kansrijke mogelijkheden voor acties en investeringen er in een gebied liggen of juist niet. Voor Amsterdam is de Energie-atlas al eerder gemaakt. De bijdrage is bedoeld voor het in beeld brengen van de Stadsregio-gemeenten. Voor Amsterdam is de Energie-atlas al eerder gemaakt, daarom was voor Amsterdam geen bijdrage nodig.

01 Openbaar Vervoer

Portefeuillehouder: Openbaar Vervoer

Budgethouder: N. van Paridon

De Stadsregio heeft de ambitie om het openbaar vervoer (OV) in de Stadsregio Amsterdam ieder jaar beter te maken voor de reiziger. Dit moet zich vertalen in een vergroot marktaandeel van OV ten opzichte van de auto en toegenomen klanttevredenheid. De ambitie is een aantrekkelijk openbaar vervoer, waarbij het OV als visitekaartje van de Metropoolregio wordt beschouwd met een grotere betrouwbaarheid, hogere frequenties en kortere reistijden. Het openbaar busvervoer moet toegankelijk zijn voor alle reizigers, zowel in het materieel als op de haltes.

Wat willen we bereiken in 2014 - 2018?

De Stadsregio Amsterdam verbindt gemeenten. Zij werkt aan een (Metropool)regio waar mensen prettig, wonen, werken en vlot hun bestemming bereiken. Voor het onderwerp bereikbaarheid is het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) het beleidskader. Het uitvoeringsprogramma van het RVVP bestaat uit 9 speerpunten, die uitgevoerd worden binnen de programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid.

De speerpunten die voor het programma Openbaar Vervoer van belang zijn, vindt u hieronder.

1.1 Marktaandeel OV: openbaar vervoer en fiets moeten in de spits samen marktaandelen halen van 70% in hoog stedelijke gebieden, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen.

1.2 Klanttevredenheid OV: het openbaar vervoer is overal goed herkenbaar en vormt het visitekaartje van de Metropool, en kan de vergelijking doorstaan met het OV in andere Europese metropolen. We streven naar een jaarlijkse toename van klanttevredenheid in iedere concessie (gemeten in de jaarlijkse barometer).

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

In 2016 zijn binnen het programma OV een aantal grote projecten en besluiten uitgevoerd. In de media is veel aandacht geweest voor de Vervoerplannen 2018, die een uitwerking vormen van de Lijnennetvisie 2018, zoals die in 2015 is vastgesteld. Samen met de Regioraad, vervoerbedrijven en andere partners zijn de concrete plannen voor de situatie na introductie Noord/Zuid-lijn beschreven. Vanzelfsprekend heeft dit de nodige aandacht en capaciteit geclaimd binnen het programma OV. In 2016 hebben tegelijkertijd een aantal andere grote projecten plaatsgevonden die hieronder worden benoemd. Deze projecten hebben minder media-aandacht getrokken, maar hebben belangrijke resultaten opgeleverd voor de effectiviteit en doelmatigheid van het openbaar vervoer.

Vervoerplannen 2018

Na een uitgebreide bespreking met de Regioraad heeft het dagelijks bestuur op 15 december 2016 de vervoerplannen 2018 vastgesteld. Hiermee is een belangrijke mijlpaal bereikt richting ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe lijnennet per 22 juli 2018. Dat is de datum waarop de Noord-Zuidlijn gaat rijden.

Om het nieuwe lijnennet tot een succes te maken moet er echter nog veel werk worden verzet. De implementatie van het nieuwe lijnennet is succesvol als het lukt om de reiziger een attractief netwerk van openbaar vervoer te bieden, waarmee de bereikbaarheid van de regio verbetert en het systeem tegelijkertijd betaalbaar blijft. Dit vraagt om het optimaal verbinden van partijen die het nieuwe

lijnnet mogelijk maken, om het regisseren en afstemmen van werkzaamheden en om innovaties die het de reiziger makkelijker maken om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

De opening van de Noord/Zuidlijn biedt een enorme kans om het openbaar vervoer in onze regio nog verder te optimaliseren. Wanneer een optimum gevonden wordt in de aansluiting van andere modaliteiten op de nieuwe metro, dan ontstaat er in het gehele systeem een schaa sprong: er kunnen dan daadwerkelijk meer reizigers sneller naar hun plaats van bestemming worden vervoerd.

De meest voor de hand liggende afwijking van de in 2016 doorlopen formele vervoerplanprocedure is de datum waarop de vervoerplannen in werking treden. Normaliter treden nieuwe vervoerplannen elk jaar op 15 december in werking. Dit keer is dus gekozen voor start exploitatie Noord/Zuidlijn op 22 juli, een datum die midden in de zomerdienstregeling valt.

Voor de Vervoerregio was met name het organiseren van de raadpleging van reizigers over het nieuwe OV Lijnnet een nieuw aspect in deze vervoerplanprocedure. Dit heeft, mede op verzoek van de Regioraad, plaatsgevonden in een tweetal sessies in oktober 2016. De Vervoerregio heeft niet eerder op vergelijkbare schaal de mening van de reiziger gepeild in een vervoerplanprocedure. De raadpleging ging over het totale, samenhangende OV Lijnnet in de regio Amsterdam. De Vervoerregio wilde graag nagaan hoe bekend de reizigers waren met (de mogelijke gevolgen van) het nieuwe lijnnet en wat de Vervoerregio kan doen om de reis aantrekkelijker te maken, zelfs in de situatie waarin er sprake zou zijn van een extra overstap tijdens de reis. De resultaten van deze raadpleging (een internet enquête en reizigersbijeenkomst) zijn verwerkt in het definitieve advies dat in december ter vaststelling werd voorgelegd aan het dagelijks bestuur.

Ook zijn er in de gemeenten van de Vervoerregio uitgebreide informatiebijeenkomsten gehouden, waarbij opvalt dat er meer informatiesessies in het concessiegebied Waterland zijn geweest dan in de andere concessiegebieden. In de concessie Waterland heeft met name de verdeling van rechtstreekse bussen naar Amsterdam CS ten opzichte van bussen naar metrostation Noord tot veel vragen geleid. Het besluit over deze 70-30 verdeling was al eerder genomen (bij vaststelling van de Lijnnetvisie), terwijl de concrete uitwerking hiervan voor velen pas duidelijk werd toen EBS haar concept vervoerplan presenteerde. Tijdens de informatiesessies is op een open en constructieve manier van gedachten te gewisseld met de raadsleden van de verschillende gemeenten, de betreffende vervoerder en de Vervoerregio Amsterdam. De varianten, alternatieve plannen en diverse vragen ter verduidelijking die tijdens die sessies aan de orde kwamen hebben uiteindelijk allemaal bijgedragen aan de besluitvorming door het dagelijks bestuur. Verder heeft de Klankbordgroep van de Regioraad het hele proces actief gevolgd en op diverse momenten (kritische) vragen gesteld en suggesties gedaan om tot een gedragen besluitvorming te komen. Het totale proces heeft er uiteindelijk mede toe geleid dat het dagelijks bestuur heeft ingestemd met een variant die een goede vervoerkundige oplossing biedt voor reizigers en op voldoende draagvlak kan rekenen bij de betrokken partijen.

Aanbesteding Concessie Amstelland-Meerlanden

Na de vaststelling van het programma van eisen is medio juni 2016 de aanbesteding van de Concessie Amstelland-Meerlanden 2018 gestart. Begin november hebben vier vervoerders een aanbieding uitgebracht, waarbij uiteindelijk de huidige vervoerder, Connexxion, als winnaar naar voren is gekomen. Met het bod van Connexxion zal de kwaliteit van het OV verder verbeteren. Het resultaat is een aantrekkelijk en gemakkelijk aanbod van openbaar vervoer: snel, hoogfrequent, goed toegankelijk en herkenbaar. Belangrijkste punten hieruit:

- 24 uur OV

Connexxion biedt een OV-netwerk aan dat past bij de economische motor Schiphol en de 24 uurseconomie. Het aanbod van R-net wordt fors uitgebreid qua lijnen, alsmede frequenties en zitplaatscapaciteit van de voertuigen. R-netlijnen gaan tussen 07.00 en 19.00 uur hoogfrequent rijden. Daarnaast wordt het nachtnet aanzienlijk uitgebreid, waarbij R-net meer als een 24 uursservice gaat functioneren.

- Meer reismogelijkheden, ook voor kleine kernen

Meer inwoners krijgen een HOV-halte in de buurt en meer reizigers kunnen gebruik maken van snellere en frequentere verbindingen met betere aansluitingen en kortere wachttijden. In kleine kernen waar het aantal reizigers laag is, biedt Connexxion vraagafhankelijk vervoer waarmee reizigers aanzienlijk meer reismogelijkheden krijgen dan in de huidige situatie. Connexxion heeft zijn aanbidding optimaal afgestemd op de verschillende typen reizigers en hun reisbehoeften. Zo is in de bieding naast aandacht voor de forens ook veel aandacht voor de zogenaamde kwetsbare groepen reizigers.

- Deelauto en fiets als aanvullende mobiliteitsdiensten

Connexxion beperkt zich in zijn aanbod niet tot het busvervoer alleen. Connexxion biedt ook aanvullende mobiliteitsdiensten, zoals de deelauto en de fiets, om de gehele reis van deur tot deur te vergemakkelijken. Deze diensten kunnen zeer eenvoudig geboekt en betaald worden. Maatregelen voor een aangenaam verblijf op de OV-knooppunten, het verbeteren van overstappen en goede reisinformatie dragen ook bij aan een prettige reis door de hele vervoersketen.

- Elektrische zero-emissie bussen

Connexxion start met een grote inzet van milieuvriendelijke elektrische bussen. Deze 'zero-emissie'-bussen zullen het beeld gaan bepalen rondom Schiphol en op een aantal belangrijke R-netlijnen naar de binnenstad van Amsterdam. In de komende jaren wordt de vloot elektrische bussen verder uitgebreid. Uiteindelijk zal meer dan 90% van de reizigers in zero-emissie voertuigen worden vervoerd.

Voorbereiding aanschaf nieuwe metrovoertuigen M7

De Vervoerregio en GVB zijn bezig met de voorbereiding van de aanbesteding van M7 metrovoertuigen. Deze nieuwe voertuigen worden aangeschaft vanwege twee redenen. Ten eerste moeten de metro's die het einde van hun levensduur bereiken in respectievelijk 2024 (S2) en 2027 (S3/M4) vervangen worden. Ten tweede dienen de voertuigen om de groei van het gebruik van de metro op te vangen. De bestelomvang is vastgesteld op basis van de metronetstudie die GVB en Stadsregio in 2016 hebben uitgevoerd.

Op 27 september 2016 en 11 oktober 2016 heeft de Regioraad kennis kunnen nemen van de Strategische Uitgangspunten waaraan de nieuwe voertuigen moeten voldoen.

De Regioraad heeft op 13 december 2016 een budget van maximaal € 211,6 miljoen gereserveerd om 30 metro's te bestellen. Na afronding van deze besluitvorming kon de aanbesteding in januari 2017 starten. Parallel zal de Vervoerregio in Q1 van 2017 aan de beantwoording van enkele resterende vragen van de Regioraad werken.

Aanschaf nieuwe trammaterieel 15G

GVB Activa BV is in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam bezig met de aanbesteding van nieuw trammaterieel. De nieuwe trams zullen rond 2020 instromen en tot 2052 dienstdoen. De werknaam voor de nieuwe serie trams is 15G (naar analogie van de werknamen van de laatste twee series trams, te weten 13G en 14G).

In 2016 heeft GVB Activa BV de laatste fases van de aanbestedingsprocedure doorlopen: de Dialoofase en Definitieve Inschrijvingsfase. Deze fases zijn conform planning en succesvol verlopen. De uitkomst van de Definitieve Inschrijvingsfase is dat de Spaanse fabrikant Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF) als Geselecteerde Inschrijver is aangewezen. Op basis van de inschrijving blijkt dat de totale raming van het project binnen het door de Regioraad beschikbaar gestelde budget van 209,1 miljoen blijft.

Op 11 november 2016 is een drietal zaken geformaliseerd:

- 1) GVB en Vervoerregio hebben een uitvoeringsovereenkomst ondertekend voor de verdere uitvoering van de bestelling

- 2) De Vervoerregio heeft GVB een beschikking verleend voor de aanschaf en voor de projectteamkosten voor de volgende fase.
- 3) GVB en CAF hebben de koopovereenkomst voor de levering van de voertuigen ondertekend.

Op weg naar zero-emissie in het busvervoer

Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer vrij van schadelijke uitlaatgassen. De Vervoerregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de samenwerkende provincies (IPO) en het Rijk hebben daartoe in april 2016 de overeenkomst 'Zero emissie OV' afgesloten waarin is afgesproken dat er snel meer bussen op elektriciteit en waterstof komen in het openbaar vervoer. De landelijke afspraken met alle regio's zijn vastgelegd tijdens de Amsterdamse transport- en milieutop waar staatssecretaris Dijkma de Europese milieuministers ontving.

Volgens Dijkma zijn uitstootvrije bussen een slimme investering voor ons milieu én de economie. We krijgen schonere steden en ook worden minder broeikasgassen uitgestoten die slecht zijn voor het klimaat. Het geeft bovendien een flinke impuls aan de positie die we als Nederland willen innemen in het verduurzamen van ons stads- en streekvervoer. Nederlandse bedrijven die technieken ontwikkelen en bussen produceren profiteren ook van deze aanpak.

Met de ondertekening van deze afspraken is vastgelegd dat bij het uitschrijven van busvervoerconcessies vanaf 2030 geëist wordt dat alle bussen uitstootvrij moeten zijn. Een andere verplichting wordt dat de energie die de bussen voedt uiterlijk 2025 volledig duurzaam wordt opgewekt door zonnepanelen of windmolens uit de regio.

Beter aanbod voor toeristen op Schiphol

Ook in 2016 heeft de Stadsregio, samen met Schiphol, Amsterdam Marketing, NS, GVB en Connexion concrete afspraken gemaakt over beter OV-aanbod op Schiphol. Eerder zijn enkele eenvoudige kaartsoorten voor reizen van een naar Amsterdam en reizen in Amsterdam en de regio geïntroduceerd die ervoor zorgen dat bezoekers kunnen kiezen voor gemak. In 2016 is gewerkt aan een verdere stroomlijning van dit assortiment, met als resultaat dat in 2017 er sprake is van een helder assortiment, waarbij de reizigers kan kiezen uit een kaartje 1, 2 of 3 dagen geldig is. Niet alleen bij bus, tram en metro in de Metropoolregio Amsterdam, maar ook op belangrijke treintrajecten, zoals van Amsterdam naar Schiphol, Zandvoort en naar de Zaanse Schans. Ook zijn er speciale kaartautomaten besteld, die ervoor moeten zorgen dat dit nieuwe assortiment op Schiphol nog beter verkrijgbaar zal zijn. De automaten worden in 2017 geplaatst, zowel bij de bagage-reclaim als op Schiphol Plaza.

Overige

Op het terrein van Sociale Veiligheid, Innovatieve projecten, OV-marketing en Tarievenbeleid hebben in 2016 projecten plaatsgevonden. Voorbeelden van projecten en activiteiten zijn:

- Beheer van de verleende concessies;
- (Toepassing) nieuw beleidskader Sociale Veiligheid;
- OV-marketing d.m.v. gerichte acties van het Marketingbureau
- Verdere uitrol van de productformule R-net
- Verbeteren reisinformatie, waaronder Dynamische Reis Informatie (DRIS);

Deze thema's vragen doorlopend aandacht van de betrokken beleidsmedewerkers van de Stadsregio. De ambitie is om samen met gemeenten, vervoerbedrijven en andere maatschappelijke partners elk jaar het openbaar vervoer in de Stadsregio een stukje beter te maken.

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 1.01.1: Overzicht baten en lasten Programma 1: Openbaar Vervoer

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
BDU-jaarbijdrage	448.054.557	336.153.631	290.806.000	297.713.907	6.907.907
BDU voorgaande jaren	0	0	0	998.000	998.000
Rente	821.408	0	0	0	0
Overige baten / baten voorgaande jaren	25.000	0	0	600.235	600.235
Werk voor derden uitgevoerd	10.625.038	0	6.050.860	5.867.258	-183.602
Totaal Baten	459.526.003	336.153.631	296.856.860	305.179.400	8.322.540
Lasten					
Subsidies uitvoering	463.169.615	330.304.740	369.102.456	283.269.462	-85.832.994
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	-1.366.414	0	0	16.241	16.241
Projecten, onderzoek en studie	1.555.654	2.020.000	2.420.000	2.175.033	-244.967
Personeel (in vaste dienst)	1.639.564	1.419.758	1.698.796	1.583.870	-114.926
Personeel (van derden)	0	1.000.983	651.040	384.339	-266.701
Rente	0	388.100	0	0	0
Doorbelaste overhead	1.120.140	1.020.049	1.444.568	1.444.396	-172
Totaal Lasten	466.118.559	336.153.630	375.316.860	288.873.340	-86.443.520
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	-6.592.556	1	-78.460.000	16.306.060	94.766.060
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	6.592.556	0	0	0	0
Lasten					
Toevoeging reserves	0	0	0	0	0
Resultaatbestemming	6.592.556		0		
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	0	1	-78.460.000	16.306.060	94.766.060
<small>(= te verrekenen met Vooruitontvangen BDU)</small>					

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

BDU-beschikking en inzet BDU

Het programma Openbaar Vervoer wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer. De inzet van de BDU voor 2016 bij het programma Openbaar Vervoer was € 289 miljoen. In bovenstaande tabel is aangegeven hoe deze inzet is berekend.

Zoals uit de tabel blijkt is € 305 miljoen aan BDU-middelen en overige middelen ontvangen voor het programma Openbaar Vervoer. In 2016 is zoals gezegd € 289 miljoen ingezet voor het programma. Het overschot in 2016 van € 16 miljoen wordt toegevoegd aan de vooruit ontvangen BDU-middelen.

In de volgende tabel is aangegeven wat in de afgelopen vier jaar is gespaard aan BDU-middelen. De specificatie van het gespaarde bedrag over de verschillende projecten is te vinden in *paragraaf 3.2.3 B Vooruit ontvangen rijksmiddelen* (zie blz. 93).

Tabel 1.01.2: Ontwikkeling BDU-middelen Openbaar Vervoer

	2013	2014	2015	2016 Begroting	2016 Jaarekening
Beginstand vooruitontvangen BDU	127.791.144	154.196.035	29.866.595	5.515.970	5.515.970
Beschikte BDU-jaarbijdrage	312.883.000	305.742.022	282.009.154	290.806.000	297.713.907
Transfers Tussen BDU programma's	10.000.000	0	141.928.778	0	0
Correctie doorgevoerd in de beginbalans				-141.928.778	-142.926.778
Toegerekende rente	958.434	0	0	0	0
Totaal beschikbare BDU	451.632.578	459.938.057	453.804.527	154.393.192	160.303.099
Af: inzet BDU	-297.436.543	-430.071.462	-448.288.557	-375.316.860	-281.407.847
Endstand vooruitontvangen BDU	154.196.035	29.866.595	5.515.970	-220.923.668	-121.104.748

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)**Tabel 1.01.3: Specificatie post Subsidies uitvoering Openbaar Vervoer**

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Concessie A'dam: Beheer en onderhoud	100.453.149	162.400.000	92.500.000	65.861.338	-26.638.662
Concessie Amsterdam: Exploitatie	88.859.829	105.805.000	68.905.000	58.004.858	-10.900.142
Investeringen Rollende Activa	204.832.019	0	133.200.000	86.057.115	-47.142.885
Concessie Amstelland Meerlanden	40.747.700	37.955.148	43.097.074	42.932.507	-164.567
Concessie Zaanstreek	11.150.692	11.872.296	12.520.830	12.432.157	-88.673
Concessie Waterland	16.020.835	16.472.296	16.778.664	16.626.250	-152.414
OV overig	1.105.391	-4.200.000	2.100.888	1.355.237	-745.651
Subtotaal Subsidies Uitvoering	463.169.615	330.304.740	369.102.456	283.269.462	-85.832.994

1. Concessie Amsterdam Exploitatie

Vanwege de herijking die in december 2016 heeft plaatsgevonden is de verstrekte subsidie afgenomen ten opzichte van de begroting. Dit wordt veroorzaakt doordat de reizigersopbrengsten de laatste drie jaar meer zijn gestegen dan in het conclusiedocument was geprognostiseerd.

2. Concessie A'dam: Beheer en Onderhoud

De uitgaven van RvE MET blijven achter ten opzichte van de prognose. Dit betreft met name het meer jaren vervangingsonderhoud Tram en Metro. Deze activiteiten zullen in latere jaren uitgevoerd worden.

3. Investeringen Rollende Activa

De totale herfinanciering van de overige GVB Activa is op een lager niveau uitgekomen dan in eerste instantie geprognostiseerd. Dit betreft een bedrag van € 34 miljoen. De projecten in het kader van AMSYS, M5, M6 en Diemen en Opstelterreinen zijn nog niet afgerekend met de Vervoerregio.

4. Streekconcessies

De onderschrijdingen in de streekconcessies worden voornamelijk veroorzaakt door het niet uitkeren van de maximale bonus en het niet in het geheel aanwenden van het monitoringsbudget.

02 Infrastructuur

Portefeuillehouder: Verkeer en Openbaar Vervoer

Budgethouder: A. Colthoff

De Stadsregio heeft de ambitie om de bestaande netwerken voor de auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren, waardoor deze optimaal kunnen functioneren, alsmede het versterken van de samenhang tussen de netwerken. Dit betekent onder meer het oplossen van knelpunten, zorg dragen voor een betere betrouwbaarheid, verbeteren van rijtijden en reistijden, verkorten overstaptijden en zorgen voor betere reisinformatie en benutting van de bestaande infrastructuur. Ten behoeve van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid (RVVP), verricht de Stadsregio de volgende activiteiten als het gaat om infrastructuur:

- Ontwikkeling van infrastructuurbeleid en betrokkenheid bij strategische discussies
- Programmanagement van infrastructuurprogramma's en subsidieverlening
- Voorbereiden van de uitvoering van infrastructuurprojecten

Wat willen we bereiken in 2014 - 2018?

De Stadsregio Amsterdam bindt gemeenten. Zij werkt aan een (Metropool)regio waar mensen prettig, wonen, werken en vlot hun bestemming bereiken. Voor het onderwerp Bereikbaarheid is het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) het beleidskader. Het uitvoeringsprogramma van het RVVP bestaat uit 9 speerpunten, die uitgevoerd worden binnen de programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid. De speerpunten die voor het programma Infrastructuur van belang zijn, zijn hieronder weergegeven.

2.1 Netwerk OV: Reistijd: maximaal acceptabele reistijden van deur-tot-deur conform normen RVVP); Betrouwbaarheid: 95 % van de verplaatsingen in de spits is op tijd (maximaal 5 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd).

2.2 Ketenmobiliteit: Sterkere samenhang tussen de ketens auto-OV en fiets-OV en verbetering van de overstap op OV-knooppunten.

2.3 Verbetering Knooppunten: Hoogwaardige regionale knooppunten die fungeren als geoliede overstapmachines. Het stelsel van multimodale knooppunten binnen de regio wordt verbeterd en uitgebreid.

2.4 Netwerk Weg: Reistijd: maximaal acceptabele reistijden van deur-tot-deur (conform normen RVVP); Betrouwbaarheid: 95% van de verplaatsingen in de spits is op tijd (max. 10 minuten korter of langer dan de verwachte reistijd).

2.5 Subsidieverlening: Hulpmiddel om de programma's van de thema's openbaar vervoer, netwerken infrastructuur en (deels) ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen.

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

Investeringsagenda OV

Met de Investeringsagenda OV investeert de Vervoerregio Amsterdam gericht in het verkorten van de reistijd en het verhogen van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer in haar omgeving. Hierbij werkt de Vervoerregio samen met de gemeente Amsterdam, GVB en 14 andere gemeenten. De focus ligt op het hoogwaardig netwerk van trajecten in Amsterdam (plusnet) en de regio (R-Net). Wat hebben we daarvoor onder andere gedaan in 2016?

- **Voortgang 1e en 2e tranche**

De 1^e tranche IA OV bestaat uit meerdere tracé projecten, 4 knooppunten en een set uit te voeren generieke maatregelen die gezamenlijk moeten zorgen voor een betrouwbaarder en sneller OV-netwerk in Amsterdam. De verwachte oplevering van de meeste maatregelen uit de eerste tranche is voorzien in de periode 2019-2021. In 2016 zijn de top 10 projecten uit de 1^e tranche IA OV Stad gepromoveerd naar de Planstudiefase (PBI-fase 2). Deze mijlpaal werd gevierd met een bestuurlijk evenement in juni 2016 waarbij het project Molenwerf werd geopend.

Tevens zijn enkele maatregelen versneld uitgevoerd door deze te koppelen aan lopende beheer en onderhoudsprojecten (werk met werk). Het versnellen van het tramtracé op de Cornelis Lelylaan is hier een aansprekend voorbeeld van.

Afgelopen jaar is ook gestart met een inventarisatie van projecten voor de 2^e tranche voor zowel de stad als de regio. Ook deze worden geselecteerd op hun bijdrage aan een kortere reistijd en betere bereikbaarheid en naar verwachting zullen deze in 2018 van start gaan met PBI-fase 1.

- **Busstation Noord/Buikslotermeerplein**

Bij Buikslotermeerplein wordt een geheel nieuw busstation aangelegd als zijnde het OV-knooppunt bij het eindpunt van de Noord-Zuidlijn. De busplatforms, fietsenstalling, en de passage van noord naar zuid alsook de stationshal zijn al zichtbaar. De oplevering is voorzien in het derde kwartaal 2017.

- **ZaanIJtangent**

Vervoerregio Amsterdam werkt samen met de gemeente Amsterdam en Zaanstad aan een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen Zaandam en Amsterdam-Noord: de ZaanIJtangent. Deze kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer is nodig, omdat de mobiliteit tussen de Zaanstreek en Amsterdam-Noord de komende jaren verder toeneemt. Op deze manier willen de projectpartners de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werkgebieden verbeteren. Afgelopen jaar is hard gewerkt aan de vrij liggende busbaan op de Klaprozenweg in Amsterdam Noord. Andere maatregelen omvatten de herindeling van kruisingen, de aanpassing van verkeersregelinstallaties, en de aansluiting op de Noord/Zuidlijn.

De oplevering is voorzien in 2018.

- **Entree Amsterdam CS**

De Entree is het project om de stadszijde van het Centraal Station en directe omgeving aan te pakken. Belangrijke onderdelen van het project zijn de vernieuwing van het Stationsplein, de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling met ruimte voor 7.000 fietsen, en de bouw van nieuwe tramhaltes en –sporen. De Entree sluit aan op de Rode Loper en samen vormen zij straks de ‘entree’ van Amsterdam.

Het project wordt getrokken door de gemeente Amsterdam en gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam.

Afgelopen jaar stond in het teken van de aanbesteding, wat begin 2017 tot een definitieve gunning zal leiden. De werkzaamheden moeten in 2018 beginnen en gaan naar verwachting zeker vijf jaar duren.

- **Westtangent**

Vervoerregio Amsterdam legt samen met de gemeentes Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Schiphol een nieuwe, comfortabele HOV-busverbinding aan tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza: de Westtangent. De nieuwe busdienst vervangt de huidige lijn 69, maar krijgt minder haltes. Daar staat tegenover dat de bus frequenter rijdt, betrouwbaarder en comfortabeler is. De reistijd tussen begin- en eindpunt wordt gemiddeld 10 minuten korter.

Het project bevindt zich in de planstudiefase en heeft in 2016 de inspraakprocedure doorlopen. Het nieuwe tracé is in 2019 klaar.

- **Programma AMSYS**

Aan de AMSYS-projecten wordt hard gewerkt door de gemeente Amsterdam om tegelijk met de ingebruikname van de Noord Zuidlijn de ICT voor het gehele systeem op orde te hebben. Daarnaast wordt voorzien in voldoende opstelvoorzieningen voor de gehele metrovloot. De procedurele afwikkeling en afgifte van beschikkingen, en daarmee ook de betalingen, lopen achter op het uitvoeringstempo. In een bestuurlijk overleg in 2016 met de gemeente Amsterdam zijn hier afspraken over gemaakt.

- **Busbaan Daalwijkdreef**

In samenwerking met de gemeente Amsterdam is in de eerste helft van 2016 de HOV Daalwijkdreef gerealiseerd. Dit betreft het bus traject vanaf de Dolingadreef, Daalwijkdreef, Elsrijkdreef tot aan de Provincialeweg in Diemen. Hiervoor zijn bushaltes samengevoegd, verbreed en toegankelijker gemaakt voor mindervaliden en er zijn DRIS-panelen aangebracht. Ook zijn er overzichtelijke en goed verlichte looproutes gemaakt en kunnen reizigers hun fiets bij de bushaltes parkeren. De nieuwe bus stroken zorgen voor een betere doorstroming van het busverkeer zodat reizigers met het openbaar vervoer sneller en prettiger reizen.

- **Amstelveenlijn**

De vernieuwde Amstelveenlijn verbindt Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid en sluit daarmee aan op de ontwikkeling van de Zuidas en de komst van de Noord/Zuidlijn.

Voor de Amstelveenlijn stond, na het Uitvoeringsbesluit van december 2015, 2016 in het teken van de aanbestedingsprocedure. Deze is inmiddels afgerond. De overeenkomst voor de realisatie van de Amstelveenlijn is inmiddels getekend en daarmee definitief geworden. De werkzaamheden zullen in 2018 van start gaan.

- **Uithoornlijn**

De Uithoornlijn vormt het verlengde van de Amstelveenlijn en verbindt het centrum van Uithoorn met Amsterdam Zuid. In Amsterdam Zuid kunnen reizigers overstappen op de Noord/Zuidlijn of busverbindingen nemen in de oost-westrichting.

Voor de Uithoornlijn zijn tijdens de planstudiefase meerdere participatierondes georganiseerd en in juni 2016 lag de voorkeursvariant voor ter consultatie. De voorkeursvariant bestaat uit het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn. De consultatieronde heeft geleid tot enkele aanpassingen, waaronder de toevoeging van een busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen Centrum en een nadere uitwerking van veiligheidsmaatregelen op de kruisingen. Vervolgens hebben de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland eind 2016 met de voorkeursvariant ingestemd. De plannen worden verder uitgewerkt tot een uitvoeringsbesluit.

- **Halteplan**

Bijna alle gemeenten hebben in 2015 hun taakstelling Halteplan om toegankelijke bushaltes te creëren, gerealiseerd. In 2016 zijn circa 100 bushaltes toegankelijk gemaakt. In Amsterdam loopt de uitvoering tot april 2017 door.

- **Multimodale Knoop Schiphol Plaza**

Door het toenemende aantal reizigers loopt Schiphol Plaza tegen de grenzen van de capaciteit aan. Om de bereikbaarheid bij dit knooppunt waar reizigers voor de luchthaven met de trein, bus of auto arriveren te verbeteren hebben betrokken partijen het initiatief genomen om tot uitbreiding van Schiphol Plaza te komen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu trekt deze initiatieffase en werkt intensief samen met Schiphol, ProRail, NS en de Vervoerregio.

In 2016 is een MIRT Verkenning gestart. Deze is erop gericht om de capaciteit van de knoop uit te breiden en veiligheidsknelpunten op te lossen. De betrokken partijen hebben bij aanvang van de Verkenning gezamenlijk €500 miljoen toegezegd, waarvan de Vervoerregio €100 miljoen heeft gereserveerd.

- **HOV Schiphol Oost**

HOV Schiphol Oost omvat een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) tussen Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk. De nieuwe busbaan wordt onderdeel van meerdere HOV-verbindingen en zorgt daarmee voor een betere bereikbaarheid voor reizigers en werknemers op en rond Schiphol.

In 2016 is dit project aanbesteed en is de uitvoering gestart. Het tracé van de te bouwen HOV-baan is functievrij gemaakt, de aansluiting op de Hendrik Walaardt Sacréstraat is aangepast en de parkeerterreinen van Schiphol zijn heringericht. Ook is gestart met de bouw van de fly-over ter hoogte

van de doorlaatpost naar het airside terrein. In 2017 wordt de fly-over afgebouwd en wordt de HOV-baan opgeleverd.

- **Programma HOV A9**

Tussen Haarlem, Badhoevedorp, Schiphol, Amsterdam-Zuid/Amstelveen wordt een comfortabele, snelle en frequente (R-net) busverbinding van twee lijnen, de 346 en 356, gerealiseerd. Eén lijn gaat vanaf Haarlem via Badhoevedorp, busstation Schiphol-Noord en Amstelveen naar kantoorgebied Amsterdam-Zuidoost, de andere van Haarlem naar de Amsterdamse Zuidas.

De Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer, Haarlem en Amstelveen, werken gezamenlijk aan deze busverbindingen onder de naam programma Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) A9. De partijen werken aan grote en kleine maatregelen om buspassagiers snel, comfortabel en veilig te vervoeren tussen deze plaatsen.

De uitvoering van het project en de deelprojecten verloopt voortvarend. Eind 2016 heeft de Vervoerregio Amsterdam een bedrag van bijna dertien miljoen euro beschikbaar gesteld aan de onderdelen Onderdoorgang Schipholweg, Bus afrit A9 en Fietsonderdoorgang. Deze onderdelen krijgen allen hun beslag ter hoogte van de afrit A9 Badhoevedorp-West. De oplevering staat gepland voor medio 2017.

Investeringsagenda Weg

Binnen het RVVP-speerpunt Netwerk Weg staat het functioneren van het regionale wegennetwerk voorop. Binnen dit speerpunt zijn opgaven en acties geïdentificeerd. Die staan beschreven in de Investeringsagenda Weg, als uitwerking van het speerpunt Netwerk Weg. Binnen de Investeringsagenda Weg wordt gewerkt aan de bereikbaarheid van het netwerk. Wat hebben we daarvoor onder andere gedaan in 2016?

- **Verbreiding N244 Purmerend**

De verbreding van de N244 is een samenwerking tussen onder andere de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio en de gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Beemster. Als eerste mijlpaal zijn de volgende maatregelen in 2016 met een financiële bijdrage van de Vervoerregio gerealiseerd: de aansluiting van de N244 met de A7, de kruising Nieuwe Gouw en de wegvak verbreding tussen de A7 en de aansluiting de Magneet.

- **Oostelijke ontsluiting IJburg**

De gemeente Amsterdam werkt aan de Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ) zodat IJburg is verbonden met de A1 en de A9. De Vervoerregio draagt financieel bij aan de realisatie van OOIJ. De OOIJ is een vierbaansweg, met gedeeltelijk een vrij liggende busbaan. Naast het autoverkeer maken ook fietsers en het OV-gebruik van deze verbinding. Markant onderdeel van de OOIJ vormt de 150 meter lange boogbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de Uyllanderbrug.

Eind 2013 is gestart met de aanleg van de verbindingswegen; de op- en afrit naar de A1 bij Diemen en de afrit van de A9 naar IJburg. In de zomer van 2014 is de OOIJ opengesteld voor verkeer. Naar verwachting wordt in 2018 ook de aansluiting op de A9 (OOIJ-fase 3) gerealiseerd. Dit in verband met grootschalige werkzaamheden - verbreding en verlegging - die Rijkswaterstaat in de nabije omgeving uitvoert aan de weg, rondom het knooppunt Diemen.

- **N201**
De 'oude N201' doorkruiste de dorpskernen van Aalsmeer en Uithoorn. Doel van het project N201+ was om de weg meer naar het noorden van deze kernen te verplaatsen, een beter bereikbare regionale as te realiseren met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, en de leefbaarheid van de ontlaste dorpskernen te vergroten. De Vervoerregio heeft financieel bijgedragen aan het project. De omgelegde N201 is al eerder in gebruik genomen en in 2016 is de eindverantwoordelijkheid behandeld. Hiermee is het project ook in financiële administratieve zin afgerond.
- **Rijbaanverdubbeling N207**
De Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer hebben samengewerkt aan het verdubbelen van de rijbaan op de N207. In 2016 is de rijbaan in gebruik genomen. De Vervoerregio heeft een financiële bijdrage geleverd om de rijbaanverdubbeling te realiseren.
- **Beter benutten maatregelen**
In en rond Amsterdam is het in de spits druk op de wegen. Aan deze spitsdrukke willen het bedrijfsleven, het Rijk, lokale overheden en regionale overheden als de Vervoerregio iets doen. Onder de noemer Beter Benutten verbeteren deze partners de reistijd op de drukste knelpunten. In 2016 heeft de Vervoerregio vanuit het programma Beter Benutten 2 onder andere financieel bijgedragen aan:
 - Werkgeversaanpak MRA: o.a. stimuleren anders reizen, stimuleren reizen buiten spits.
 - Bereikbaarheid STP Portal: stimuleren anders reizen/transportbewegingen bij bedrijven rondom Schiphol.
 - Bewegwijzering Westrandweg (Westpoort, Amsterdam) waardoor minder onnodige wegverplaatsingen worden gemaakt.
- De Vervoerregio heeft aan diverse projecten meegewerkt en/of gefinancierd om **bestaande verkeerssystemen** beter te benutten, zoals aan de:
 - Netwerkvisie 2020 (basis voor managen van het verkeer op de belangrijkste wegen in Noord-Holland);
 - Praktijk Proef Amsterdam (grootschalig proefproject met nieuwe geïntegreerde verkeersmanagementtechnieken langs de weg en in voertuigen);
 - Regioregie (de Voervoerregio draagt 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 verkeersmanagementverkeer 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).
- **Bereikbaarheid Waterland**
De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland. Verschillende maatregelen zijn al of worden de komende jaren gerealiseerd. Zo is in 2016 is gestart met de aanleg van een spitsbusbaan van Ipendam naar Purmerend, dit is positief voor de doorstroming van het OV en het autoverkeer. De spitsbusbaan wordt in 2017 in gebruik genomen en wordt gerealiseerd met een financiële bijdrage van de Vervoerregio.

Ter verbetering van de (weg)bereikbaarheid is in 2016 door de Vervoerregio ook gestudeerd:

- De Vervoerregio voert tweejaarlijks een **Monitor Weg** uit. De Monitor Weg (Barometer 2016) beschrijft het functioneren van het regionaal wegennet aan de hand van de factoren bereikbaarheid (reistijd, robuustheid en betrouwbaarheid netwerk) en leefbaarheid. Op basis van de monitoring worden keuzes gemaakt om investeringen in het regionaal wegennet te agenderen, of accenten in het programma te verleggen. De resultaten van de Barometer 2016 lieten bijvoorbeeld zien dat verschillende invalswegen van de gemeente Zaanstad problemen veroorzaken voor de regionale bereikbaarheid. Daarom geeft de Vervoerregio nu leiding aan een deelonderzoek naar de aansluitingen op de A7-A8 als onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.
- **Studie: Planstudie verbinding A8-A9**
De Vervoerregio werkt mee en draagt financieel bij aan de planstudie Verbinding A8-A9, dit in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de diverse gemeenten in het gebied. Het doel is om de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied te verbeteren. In 2016 zijn kansrijke alternatieven nader uitgewerkt. Volgens planning wordt in 2017 een voorkeursalternatief bepaald. De verwachting is dat eind 2019 kan worden begonnen met de realisatie.
- **Studie: Verkenning knooppunt A10-N247-s116: KANS**
In 2016 hebben de Vervoerregio en de provincie Noord-Holland samen met de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat een studie uitgevoerd naar de knoop A10-N247-s116 (KANS). In de verkenning zijn de doorstromingsproblemen en mogelijke verbeteringen voor de verkeersafwikkeling op het knooppunt in Amsterdam Noord in kaart gebracht. In 2017 wordt een planstudie gestart waarin kansrijke oplossingen worden uitgewerkt.
- **Studie: Planstudie Duinpolderweg**
De Vervoerregio werkt mee en draagt financieel bij aan de planstudie Duinpolderweg, in samenwerking met de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de diverse gemeenten in het gebied. In 2018 wordt besloten tot een voorkeursalternatief voor het traject van de Duinpolderweg, onder voorbehoud van besluitvorming.
- **Studie: MIRT-verkenning corridor Amsterdam-Hoorn (A7-A8)**
In deze verkenning wordt door IenM, samen met de Vervoerregio, de provincie Noord-Holland, en de gemeenten in het plangebied, maatregelen onderzocht die de bereikbaarheid in de corridor moeten verbeteren. Het gaat niet alleen om wegen tussen Hoorn en Amsterdam (A7-A8), maar ook om de invalswegen van Zaandam, Purmerend en Hoorn. Daarnaast wordt ook gekeken naar gedragsverandering, fietsverbindingen en OV (bus en spoor). De Vervoerregio leidt het onderzoek naar de deelregio Purmerend en de deelregio Zaanstreek. De MIRT-verkenning wordt eind 2018/begin 2019 afgerond.

Voor een uitgebreider overzicht van acties onder de Investeringsagenda Weg zie de voordracht Monitoring Investeringsagenda's in de Regioraad van juli 2017.

Investeringsagenda Fiets

In 2016 zijn in het programma 'Fiets' van de Investeringsagenda Fiets diverse projecten uitgevoerd voor fietsnetwerkverbetering, fiets parkeren, gedragsmaatregelen en innovatie.

Met de gemeente Amsterdam is de proef met Cyclespace gestart. Deze organisatie heeft de opdracht om Amsterdam en de regio wereldwijd te promoten op fietsgebied, delegaties te ontvangen en kennis en innovatie te verzamelen en te delen.

Door het Dagelijks Bestuur zijn in 2016 verschillende besluiten genomen over regionale projecten in de sub programma's fiets parkeren en fietsnetwerk:

Fietsnetwerk

De verkenning planstudie naar de verbinding over het IJ afgerond en is er gestart met de planstudie. In 2017 wordt een voorkeursbesluit genomen. De gemeente Amsterdam heeft de laatste ontbrekende schakel gerealiseerd op de snelfietsroute Zaandam – Amsterdam, de Oostzanerdijk. Verder hebben we samen met Amsterdam infrastructurele maatregelen genomen op de drukste kruispunten, waaronder Mr. Visserplein, Crucquisdijk en Berlagebrug. Tevens is een doorsteekje bij het Kajuitpad gerealiseerd, waardoor de fietser naar Zaandam sneller bij de Hempont komt. Met de provincie Noord-Holland en gemeente Zaanstad hebben we de fietstunnel onder de N203 gerealiseerd. In de gemeente Haarlemmermeer zijn fietsstroken in Boesingheliede en op de Hoofdweg aangelegd.

Fiets parkeren

Met de gemeente Amsterdam, ProRail, NS hebben is een Samenwerkingsovereenkomst getekend met daarin afspraken over het beter benutten van de stallingsplekken en de kosten van exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud. Tevens is met onder andere de NS, ProRail, VNG, IPO een bestuursovereenkomst getekend voor het beschikbaar stellen van € 40 miljoen, aanvullend op het Actieplan Fiets parkeren.

Bij het treinstation Amsterdam Zuid is de fietsparkeerkelder onder Mahlerplein geopend, met plek voor 3000 fietsen. Bij Amsterdam Centraal is bij aan de Noordwestkant een fietsenstalling voor 1300 plekken geopend. Tevens is in de Paradisostalling een proef gestart met een fietsdetectiesysteem en innovatieve rekken. Hiernaast is door het Dagelijks Bestuur een besluit genomen voor een bijdrage aan een ondergrondse fietsenstalling onder het Beursplein.

Fietsenstalling Mahlerplein

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

Snelfietsroute Zaandam-Amsterdam

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

Investeringsagenda Verkeersveiligheid

Zie programma Mobiliteit

Wat heeft het gekost?

Tabel 1.02.1: Overzicht baten en lasten Programma 2: Infrastructuur

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
BDU-jaarbijdrage	70.252.628	164.107.666	92.215.000	92.905.368	690.368
Rente	1.629.436	296.200	643.100	732.802	89.702
Overige baten / baten voorgaande jaren	140.000	0	140.000	140.000	0
Werk voor derden uitgevoerd	0	0	0	0	0
Personeel	80.000	80.000	80.000	80.000	0
Totaal Baten	72.102.064	164.483.866	93.078.100	93.858.170	780.070
Lasten					
Subsidies uitvoering	76.114.498	157.739.000	109.914.000	109.094.011	-819.989
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	-55.135	0	0	-327.450	-327.450
Projecten, onderzoek en studie	214.146	1.000.000	1.140.000	577.922	-562.078
Personeel (in vaste dienst)	2.907.387	1.926.824	2.172.748	2.143.887	-28.861
Personeel (van derden)	0	1.801.648	1.538.791	1.332.350	-206.441
Doorbelaaste overhead	1.994.768	2.016.394	2.307.567	2.307.630	63
Totaal Lasten	81.175.664	164.483.866	117.073.106	115.128.350	-1.944.756
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	-9.073.600	0	-23.995.006	-21.270.180	2.724.826
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	9.073.600	0	0	0	0
Lasten					
Toevoeging reserves	0	0	0	503.604	503.604
Resultaatbestemming	9.073.600	0	0	503.604	503.604
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	0	0	-23.995.006	-20.766.576	3.228.430
<small>(= te verrekenen met Vooruitontvangen BDU)</small>					

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

BDU-beschikking en inzet BDU

Het programma Infrastructuur wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer.

In de volgende tabel is aangegeven wat in de afgelopen vier jaar is gespaard aan BDU-middelen. De specificatie van het gespaarde bedrag over de verschillende begrotingsprogramma's is te vinden in *paragraaf 3.2.3 B Vooruit ontvangen rijksmiddelen* (zie blz.93).

Tabel 1.02.2: Ontwikkeling BDU-middelen Infrastructuur

	2013	2014	2015	2016 Begroting	2016 Jaarrekening
Beginstand vooruitontvangen BDU	317.584.478	336.087.600	337.523.660	213.346.961	213.346.961
Beschikte BDU-jaarbijdrage	101.815.500	101.793.283	88.004.707	92.215.000	92.905.368
Transfers Tussen BDU programma's	10.180.657	0	-141.928.778	0	0
Correctie doorgevoerd in de beginbalans	0	0	0	141.928.778	141.797.934
Toegerekende rente	2.381.884	0	0	643.100	732.802
Totaal beschikbare BDU	431.962.519	437.880.883	283.599.589	448.133.839	448.783.065
Af: inzet BDU	-95.874.919	-100.357.223	-70.252.628	-116.853.106	-114.404.746
Endstand vooruitontvangen BDU	336.087.600	337.523.660	213.346.961	331.280.733	334.378.319

Er is in 2016 € 92,9 miljoen aan BDU-middelen toegedeeld aan het programma Infrastructuur en € 114,4 miljoen ingezet ten behoeve van het programma. Dat betekent voor de eerste keer sinds de in 2005 ingetreden BDU wet een afname van de gespaarde gelden.

Rekening houdend met de in de beginbalans doorgevoerde correctie van € 141,8 miljoen, zijn de gespaarde gelden in 2016 van € 355 miljoen (€ 213,3 mln. + € 141,9 mln.) naar € 334 miljoen gezakt.

De in de beginbalans doorgevoerde correctie betreft voor € 141.928.778 het corrigeren van de balansmutatie van het per 31 december 2015 negatieve saldo BDU-Openbaar Vervoer. Het restant van € 156.931 wordt in mindering gebracht van het saldo BDU-Infra. Dit bedrag betreft niet bestede externe bijdragen dat in 2015 en 2016 ontvangen zijn voor de studie Spoordossier en onterecht zijn teruggevloeid naar het saldo BDU-Infra. Met deze correctie is dit bedrag weer ter beschikking voor het vervolg van deze studie.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

In de volgende tabel zijn de besteden van de BDU-middelen gespecificeerd per inhoudelijke deelprogramma's.

Tabel 1.02.3: Specificatie post Subsidies uitvoering Infrastructuur

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
BDU Investeringsagenda OV	42.973.780	157.739.000	76.302.000	69.965.065	-6.336.935
BDU Investeringsagenda Weg	6.760.296	0	9.453.000	20.377.044	10.924.044
BDU Investeringsagenda Fiets	22.403.866	0	21.159.000	17.111.408	-4.047.592
BDU Investeringsagenda Verkeersveiligheid	3.976.556	0	3.000.000	1.640.495	-1.359.505
Totaal Subsidies Uitvoering	76.114.498	157.739.000	109.914.000	109.094.011	-819.989

Begrotingspost "Subsidies uitvoering"

Er is in 2016 in totaal € 109,1 miljoen uitgegeven aan subsidies voor het realiseren en studeren van infrastructuurprojecten. Hiermee is bijna 100% van de begroting voor 2016 gerealiseerd.

Begrotingspost "Projecten, onderzoek en studie"

Van de € 1,1 miljoen hiervoor begroot, is in 2016 in totaal € 0,6 miljoen uitgegeven aan algemene studiekosten voor dossiers als "spoor" (o.a. MRA-coördinatie), "kennis en expertise" (zoals MKBA en moderne marktbenadering), "Wayfinding" en "Sneller naar een beter resultaat". Gezien deze onderbesteding is voor 2017 € 0,75 miljoen gereserveerd voor algemene onderzoeks- en studiekosten op het gebied van infrastructuur.

03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

Portefeuillehouder: Ruimte en Wonen; Verkeer

Budgethouder: J.C. de Neef

De Stadsregio heeft de ambitie een goed samenspel te creëren tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer- en vervoermaatregelen. Daarbij staan bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de omgeving centraal. Deze samenhangende benadering wordt steeds meer in de projecten en in de werkwijze van de Stadsregio Amsterdam opgenomen, conform de werkwijze van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

Wat willen we bereiken in 2014 - 2018?

De Stadsregio Amsterdam bindt gemeenten. Zij werkt aan een (Metropool)regio waar mensen prettig, wonen, werken en vlot hun bestemming bereiken. Voor het onderwerp Bereikbaarheid is het Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP) het beleidskader. Het uitvoeringsprogramma van het RVVP bestaat uit 9 speerpunten, die uitgevoerd worden binnen de programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid.

De speerpunten die voor het programma Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid van belang zijn, vindt u hieronder.

3.1 Netwerk Fiets: Openbaar vervoer en fiets moeten in de spits samen marktaandeelen halen van 70% in hoog stedelijke gebieden, 50% in grote kernen en 30% in kleine kernen

3.2 Goederenvervoer: Het gaat hierbij om een vlotte doorstroming en afwikkeling van het goederenvervoer per weg, het stimuleren van het vervoer over water en spoor en het bereikbaar houden van stedelijke centra, binnensteden en bedrijven ten behoeve van bevoorrading.

3.3 Monitoring en onderzoek mobiliteit: Evaluaties op diverse beleidsonderdelen zodat beleid actueel en dynamisch blijft en bijsturing kan plaatsvinden. Met regionaal verkeersonderzoek worden gerichte investeringen in de netwerken onderbouwd.

3.4 Leefbaarheid en Duurzaamheid: Het bereiken van minder CO₂-uitstoot, lager energieverbruik en een betere luchtkwaliteit. Ook het reduceren van knelpunten met geluid en externe veiligheid. Het accent ligt op dichtbevolkte woongebieden en op maatregelen met een hoge kosteneffectiviteit.

3.5 Verkeersveiligheid: Reductie van het aantal verkeersslachtoffers met het nationale streefbeeld voor het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden als uitgangspunt.

3.6 Gebiedsgericht Samenwerken: Meer samenhang tussen ruimtelijke thema's en mobiliteit en tussen lokale, regionale en rijksprogramma's door gebiedsgerichte samenwerking en regionale beleidsontwikkeling. Binnen dit thema wordt ook het Regionaal verkeersonderzoek en evaluaties op diverse beleidsonderdelen meegenomen zodat beleid actueel en dynamisch blijft en bijsturing kan plaatsvinden.

3.7 Mobiliteitsmanagement en prijsbeleid: Capaciteitsuitbreidingen alleen zijn niet voldoende om de groei van vooral de spits-mobiliteit op te vangen. Naar plaats en tijd gedifferentieerde tarieven vormen prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden.

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

Onderstaand een aantal belangrijke taken en projecten die in 2016 zijn uitgevoerd.

Strategische Visie Mobiliteit

In december 2016 heeft de Regioraad de Strategische Visie Mobiliteit vastgesteld. Deze is samen met de convenantpartners versterking verkeer en vervoer opgesteld en vormt de basis voor het beleidskader mobiliteit voor de Vervoerregio Amsterdam dat in 2017 wordt opgesteld.

3.1 Netwerk Fiets

Netwerk Fiets

In 2016 is flink geïnvesteerd in fietsmaatregelen vanuit de Investeringsagenda Fiets (zie blz. 37 en 38). De ten doel gestelde aantallen nieuwe verbeteringen (minstens 25 schakels in het netwerk) zijn ruimschoots gehaald. We zijn gestart met het opstellen van een programma 'Metropolitane Fietsroutes' waarover in 2017 besluitvorming wordt verwacht. Met dit programma wordt ook meer de aansluiting tussen routes voor woon-werk en routes voor recreatief verkeer gezocht. Met de gemeente Amsterdam is de proef met het Fietslab Cyclespace gestart. Deze organisatie heeft de opdracht om Amsterdam en de regio wereldwijd te promoten op fietsgebied, delegaties te ontvangen en kennis en innovatie te verzamelen en te delen.

Fiets parkeren

Met de gemeente Amsterdam, ProRail, NS is in 2016 een Samenwerkingsovereenkomst getekend met daarin afspraken over het beter benutten van de stallingsplekken en de kosten van exploitatie, handhaving, beheer en onderhoud. Tevens is met onder andere de NS, ProRail, VNG, IPO een bestuursovereenkomst getekend voor het beschikbaar stellen van € 40 miljoen, aanvullend op het landelijke Actieplan Fiets parkeren.

Fiets Telweek en regionale fietstellingen

In 2015 en 2016 heeft de Stadsregio door haar samenwerking en financiële bijdrage aan de Fiets Telweek veel inzicht gekregen over het gebruik van het regionale fietsnetwerk. Deze informatie is verzameld via fietsers die de Fiets Telweek app op hun smartphone hadden geïnstalleerd om hun ritgegevens beschikbaar te stellen. De Stadsregio en de gemeenten willen ook graag weten hoe de gemeten ritten uit de app zich verhouden tot fietstellingen op locatie. Zo ontstaat meer inzicht hoe representatief de Fiets Telweek deelnemers zijn voor de totale hoeveelheid fietsers in een gebied. Daarom heeft de Stadsregio in overleg met de gemeenten precies tijdens de Fiets Telweek op ruim 80 locaties extra tellingen met telsingangen laten uitvoeren. De vergelijking van deze tellingen met de ritgegevens uit de Fiets Telweek vindt nog plaats in 2017.

3.2 Goederenvervoer

In 2016 zijn samen met wegbeheerders diverse knelpunten in het regionale wegennetwerk aangepakt, die ook voor vrachtverkeer reistijdwinst opleveren. Verder zijn stappen gezet met projecten in het kader van het programma Beter Benutten vervolg. Deze projecten worden in 2017 uitgevoerd en moeten bijdragen aan efficiëntie in het goederenvervoer (minder vrachtritten en voertuigkilometers) en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen.

3.3 Monitoring en onderzoek mobiliteit

VENOM

In 2016 is VENOM geactualiseerd en voorzien van nieuwe basisprognoses voor 2030 en 2040 conform de nieuwe WLO2-scenario's van de planbureaus. VENOM is in 2016 voor 50 kleine tot grote studies en projecten toegepast, zoals bijvoorbeeld de MIRT Verkenning Multimodale Knoop Schiphol, de bouw van het lokale verkeersmodel Lelystad en de Verbinding A8/A9. Op vrijdag 9 december 2016 is de derde samenwerkingsovereenkomst VENOM 2017-2020 ondertekend door vijftien partners. Naast de veertien bestaande partners is ook ProRail toegetreden tot de samenwerking. Daarbij is er overeenstemming bereikt over de ontwikkelkoers voor de komende vier jaar waarbij op verzoek van de partners een aantal verbeteringen en uitbreidingen in het model worden opgenomen.

Monitor Gebiedsagenda

De MRA-partijen hebben samen met de Utrechtse regio en met het Rijk hun gezamenlijke ruimtelijk-economische opgaven en doelstellingen geformuleerd in de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland. Veel acties in de programma's van de Stadsregio dragen bij aan het realiseren van deze opgaven en doelstellingen. In de Monitor Gebiedsagenda geven de MRA, de Utrechtse regio en het Rijk periodiek een beeld van ontwikkelingen en trends die we in de praktijk zien rond de opgaven en doelstellingen, zodat er eventueel bijgestuurd kan worden. Na de uitgebreide Monitor Gebiedsagenda van 2015, hebben de deelnemende partijen in 2016 ervoor gekozen om een beknoptere versie op hoofdlijnen te schrijven. Deze is gebruikt bij de voorbereiding van het BO MIRT van oktober 2016.

MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid

In het BO MIRT van 2015 hebben Rijk en regio afgesproken samen een methode te ontwikkelen om de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van de gehele deur-tot-deur reis te beoordelen en deze methode toe te passen op stedelijke reizen in de MRA. Aanleiding was de hypothese dat de first en last mile de meest kwetsbare delen van de deur-tot-deur reis zijn, maar dat dat om uiteenlopende redenen lastig te onderbouwen bleek. In 2016 is de Deur-tot-deurmethode ontwikkeld en toegepast op corridors in de MRA.

Tijdens het werkbezoek van de minister en staatssecretaris op 30 maart 2017 is de methode en resultaten uit het MIRT-onderzoek gepresenteerd.

3.4 Leefbaarheid en duurzaamheid

De Stadsregio heeft ervoor gekozen om duurzaamheid niet als een zelfstandig beleidsonderwerp te beschouwen, maar via de verschillende thema's (Verkeer en Vervoer, Wonen, Economische Zaken) een plek te geven in het beleid. Zo draagt de Stadsregio Amsterdam via haar beleid en subsidiëring van fiets en OV bij aan duurzame mobiliteit in de regio. Dit beleid is gericht op een gunstige modal split (bijvoorbeeld vergroting van het aantal fietsparkeer-plekken bij OV-haltes) en vermindering van schadelijke uitstoot (bijvoorbeeld verschoning van OV-concessies). De Stadsregio trekt zelf acties op deze gebieden, en levert (financiële) bijdragen aan gezamenlijke regionale acties die door andere partijen worden getrokken (zoals MRA-Elektrisch voor de uitrol van elektrisch vervoer). NB: meer informatie over acties van de Stadsregio op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid vindt u in het aparte tekstgedeelte 'Duurzaamheid in de programma's van de Stadsregio', en bij de indicatoren per programma in paragraaf 00 'Wat hebben we bereikt?'

3.5 Verkeersveiligheid

In 2016 is de Investeringsagenda Verkeersveiligheid vastgesteld door de Regioraad. Deze Investeringsagenda beschrijft de opgaven en maatregelen om het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden te doen afnemen. Daarbij wordt meer accent gelegd op de kwetsbare doelgroepen fietsers en ouderen en op 50km/uur wegen.

In 2016 is ook een start gemaakt met de uitvoering van de Investeringsagenda Verkeersveiligheid. Er zijn maatregelen genomen om de infrastructuur veiliger in te richten en om verkeersveilig gedrag te stimuleren door educatie, campagnes en handhaving:

- Infrastructurele maatregelen: waaronder het duurzaam veilig inrichten van 30, 50- en 60 km/uur gebieden, de aanpak van black spots, veilige inrichting van schoolomgevingen en het verbeteren van de fietsveiligheid op het regionaal fietsnetwerk;
- Educatie: er is verkeersonderwijs aangeboden op kinderdagverblijven, voorscholen, basisscholen en voorgezet onderwijs (gericht op kinderen van 0-18 jaar en hun ouders). Daarnaast zijn educatie-projecten uitgevoerd gericht op beginnende bestuurders (18-24 jaar) en ouderen (65+).
- Campagnes: gemeenten hebben verkeersveiligheidscampagnes uitgevoerd o.a. op het gebied van alcohol (BOB), snelheid, fietsverlichting en afleiding in het verkeer. Dit is in samenwerking gedaan met onder andere de politie en de campagneteams van Veilig Verkeer Nederland en Team Alert (een organisatie van en voor jongeren). Sinds oktober 2016 is er op verzoek van de gemeenten een regionaal projectleider campagnes van start gegaan, die de gemeenten faciliteert en ondersteunt bij de uitvoering van campagnes.
- Handhaving: hierover is afgestemd met politie en wegbeheerders, waarbij er een nadrukkelijke relatie met de campagnes is gelegd.

3.6 Gebiedsgericht samenwerken

Meer samenhang tussen ruimtelijke thema's en mobiliteit en tussen lokale, regionale en rijksprogramma's door gebiedsgerichte samenwerking en regionale beleidsontwikkeling. Een voorbeeld is Beter Benutten waar onder de paraplu van de werkgeversaanpak in verschillende werkgebieden als Zuidas, Riekerpolder, Westpoort en Arena een specifiek pakket aan maatregelen is opgesteld gericht op de werkgevers en werknemers. Binnen dit thema wordt ook het Regionaal verkeersonderzoek en evaluaties op diverse beleidsonderdelen meegenomen zodat beleid actueel en dynamisch blijft en bijsturing kan plaatsvinden.

De Stadsregio heeft in 2016 ook het secretariaat van het MRA-platform Bereikbaarheid verzorgd. Daarnaast heeft de Stadsregio meegedacht over de vormgeving van de versterkte MRA-samenwerking. De Regioraad heeft ingestemd met het ondertekenen van het Convenant Versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam. De Stadsregio trekt een aantal acties uit het MRA-Ruimtelijke-Economische programma.

De Stadsregio coördineert (de voorbereidingen van) het jaarlijkse overleg tussen MRA en het Rijk. In dit Bestuurlijke overleg MIRT van oktober 2016 hebben Rijk en regio onder meer afgesproken te komen tot een breed adaptief programma in de Metropoolregio Amsterdam (Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA) om de bereikbaarheidsopgaven aan te pakken in samenhang met o.a. de verstedelijkingsopgave. De Stadsregio levert de programmamanager.

Ook in 2016 heeft de Stadsregio advies en begeleiding geleverd aan diverse visies en uitvoeringsplannen van rijk en regiopartners. Onder meer aan Zuid-as, Schiphol Plaza, Meer bereiken projecten aan de west- en oostkant van de Metropool (A9 en A1), A7-A8, Corridorstudie Hoorn-Amsterdam, OV-toekomstbeeld 2014 e.d.). Via rondes langs de gemeenten blijft de stadsregio op de hoogte van de ontwikkelingen bij de gemeenten.

Tenslotte heeft de Stadsregio een interne verkenning verricht om haar mogelijkheden richting Europese fondsen in beeld te krijgen.

3.7 Mobiliteitsmanagement en prijsbeleid

In 2016 is het vervolg op het landelijke programma Beter Benutten verder uitgevoerd. Dit 3-jarig subsidieprogramma heeft als doel een vermindering van de grootste knelpunten in de reistijd van deur tot deur door middel van betere benutting van de bestaande infrastructuur en maatregelen gericht op verandering van mobiliteitsgedrag. Het programma bevat projecten van gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. Dit vervolgprogramma bevat ook veel projecten vanuit het bedrijfsleven, waarbij op en rond diverse bedrijventerreinen in de regio verschillende mobiliteitsmaatregelen worden genomen door werkgevers. De Vervoerregio heeft zelf ook bijgedragen door o.m. te werken aan de uitvoering van het project 'Impuls OV-Knoop Schiphol-Noord' en het project 'Oplossen Fietsbarrières in Amsterdam'. Het programma moet eind 2017 zijn afgerond.

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 1.03.1: Overzicht baten en lasten Programma 3: Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
BDU-jaarbijdrage	5.797.934	6.554.253	6.059.000	6.105.730	46.730
Rijksbijdrage Luchtkw aliteit	65.536	0	0	0	0
Rente	0	0	0	23.505	23.505
Overige baten / baten voorgaande jaren	0	0	0	6.613	6.613
Werk voor derden uitgevoerd	213.711	194.761	194.761	212.581	17.820
Projecten, onderzoek en studie	52.077	9.600	9.600	11.397	1.797
Totaal Baten	6.129.258	6.758.614	6.263.361	6.359.826	96.465
Lasten					
Subsidies uitvoering	3.549.860	3.335.385	4.321.879	2.699.876	-1.622.003
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	11.500	0	0	0	0
Projecten, onderzoek en studie	664.654	1.477.000	1.457.595	797.584	-660.011
Personeel (in vaste dienst)	1.177.330	888.999	1.097.970	1.041.045	-56.925
Personeel (van derden)	0	323.301	475.457	437.656	-37.801
Doorbelaste overhead	725.914	733.930	872.642	872.597	-45
Totaal Lasten	6.129.258	6.758.615	8.225.543	5.848.758	-2.376.785
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	0	-1	-1.962.182	511.068	2.473.250
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	0	1	0	0	0
Lasten					
Toevoeging reserves	0	0	0	14.432	14.432
Resultaatbestemming	0	1	0	14.432	14.432
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	0	0	-1.962.182	525.500	2.487.682
<i>(= te verrekenen met Vooruitontvangen BDU)</i>					

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

BDU-beschikking en inzet BDU

Het programma Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid wordt vrijwel geheel gefinancierd met de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. In *paragraaf 3.1.6 Programma overschrijdende dekkingsmiddelen* is de verdeling van de BDU over alle met de BDU gefinancierde begrotingsprogramma's opgenomen.

In de volgende tabel is aangegeven wat in de afgelopen vier jaar is gespaard aan BDU-middelen. De specificatie van het gespaarde bedrag over de verschillende projecten is te vinden in *paragraaf 3.2.3 b vooruit ontvangen rijksmiddelen*.

Tabel 1.03.2: Ontwikkeling BDU-middelen Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

	2013	2014	2015	2016 Begroting	2016 Jaarekening
Beginstand vooruitontvangen BDU	27.676.676	8.085.772	10.000.636	10.181.275	10.181.275
Beschikte BDU-jaarbijdrage	5.921.500	6.051.209	5.959.282	6.059.000	6.105.730
Transfers Tussen BDU programma's	-20.180.656	0	0	0	0
Toegerekende rente	207.575	0	0	0	23.505
Totaal beschikbare BDU	13.625.095	14.136.981	15.959.918	16.240.275	16.310.510
Af: inzet BDU	-5.539.323	-4.136.345	-5.778.643	-8.021.182	-5.603.735
Endstand vooruitontvangen BDU	8.085.772	10.000.636	10.181.275	8.219.093	10.706.775

In 2016 is de eindstand van de vooruit ontvangen rijksmiddelen BDU Verkeer en Vervoer circa € 500.000 gegroeid ten opzichte van eind 2015 naar € 10,7 miljoen.

De vooruit ontvangen post kan onder andere worden ingezet voor uitgaven in komende jaren. Ook kan het gebruikt worden voor het opvangen van bezuinigingen, waarvoor niet tijdig andere maatregelen te nemen zijn.

De jaarrekening 2016 laat aan de batenkant zien dat deze conform (gewijzigde) begroting is verlopen. Er is een klein extra beroep gedaan op de BDU-bijdrage van € 46.730. De post Werk voor derden is iets hoger (€17.820) vanwege verricht werk voor de Provincie Noord-Holland IKV VENOM. Een niet begrote bijdrage van de Gemeente Amsterdam voor het OVIN-onderzoek van de Stadsregio verklaart een meevaller van € 23.505 bij de post Projecten onderzoek en studie.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

Tabel 1.03.3: Specificatie post Subsidies uitvoering Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Nationale Databank verkeersgegevens	708.661	264.000	440.000	388.000	-52.000
Luchtkw aliteit	65.536	0	0	0	0
Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	2.650.359	2.957.260	2.957.260	1.390.972	-1.566.288
Venom (overige lasten)	125.304	114.125	74.619	148.196	73.577
Subsidies overig	0	0	850.000	772.708	-77.292
Subtotaal Subsidies uitvoering	3.549.860	3.335.385	4.321.879	2.699.876	-1.622.003

Uit de tabel blijkt dat er in 2016 in totaal € 1,6 miljoen minder is betaald dan was begroot. Deze overschrijding wordt grotendeels veroorzaakt door de volgende over- en onderbestedingen:

1. Nationale Databank Wegverkeersgegevens

Naast onze reguliere bijdrage aan de NDW-organisatie voor het verwerven, opslaan, beheren en distribueren van wegverkeer relevante gegevens is hier ook de data-inwinning zelf opgenomen. Onze bijdrage is in 2016 € 52.000 minder geweest dan begroot.

2. Luchtkwaliteit

Het programma is in 2015 afgerond.

3. Budget Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving, onderbesteding van € 1.566.288

Er heeft dit jaar minder betalingen plaats gevonden dan verwacht. Dit heeft onder meer te maken dat bij vaststelling van projectsubsidies uit voorgaande jaren beperkte vrijval is ontstaan wat weer ingezet is voor andere projecten. Anderzijds zijn een aantal kleinere uitvoeringsmaatregelen m.b.t. Campagnes geboekt bij de post Projecten onderzoek en studie en niet onder Subsidies uitvoering verantwoord waardoor deze post lager uitvalt. Een aantal verkeerseducatie- en campagneprojecten waren ten onrechte volledig geprognoseerd in 2016, terwijl een deel van de betalingen nog volgt in 2017.

4. VENOM

Het jaarverslag wordt door de Stuurgroep VENOM vastgesteld. Er is meer uitgegeven dan begroot in verband met een voorschot aan het CBS ten behoeve van de verdichting van het OViN in 2017. Het resterende budget wordt ingezet voor het werkprogramma 2017.

5. Subsidies Overig

Dit betreft subsidies aan het project MRA-elektrisch (t.b.v. aanbesteding laadpalen) en subsidies in het kader van Beter Benutten Vervolg. Er is € 70.000 minder betaald dan was begroot.

6. Projecten onderzoek en studie (€ 660.000 minder uitgegeven dan begroot)

In algemene zin is er minder een beroep gedaan op deze onderzoek en studiegelden. Dit komt mede doordat het opstellen van het Strategisch Kader Verkeer en Vervoer (onderdeel van het Convenant V&V) minder beroep is gedaan op inhuur van adviesdiensten. IKV de projecten genoemd bij Bovenregionale samenwerking is minder een beroep gedaan op de Stadsregio. Tenslotte hebben de activiteiten Fiets minder studiegeld gevraagd dan oorspronkelijk gedacht. Het restant is toegevoegd aan vooruit ontvangen middelen en kan in latere jaren ingezet worden.

Bestemmingsreserves

De gegevens over de bestemmingsreserves zijn opgenomen in *paragraaf 3.2.3 a Toelichting op de Balans: Passiva*

04 Economie

Portefeuillehouder: Ruimte en Wonen

Budgethouder: J.C. de Neef

Wat proberen we te bereiken?

De Stadsregio levert op het gebied van Economie bijdragen aan:

1. Een internationaal concurrerend duurzaam leef- en vestigingsklimaat
2. Het optimaal benutten -met name door het organiseren van kansrijke dwarsverbanden- van de brede diversiteit van de regionale economie.
3. Aantrekkelijke werkmilieus van diverse kwaliteiten, door onder meer regionale afstemming en gezamenlijke aanpak van de herstructurering bedrijventerreinen en leegstand kantoren, alsook detailhandelsvoorzieningen.
4. Het optimaal functioneren van de logistieke knooppunten Schiphol, Haven en Greenport, door het bijdragen in de bereikbaarheid/ontsluiting en innovaties in de logistieke ketens.
5. Het stimuleren en regionaal spreiden van het internationaal toeristisch en zakelijk bezoek, inclusief het verbeteren van het toeristisch aanbod (meer hotelkamers, betere gezamenlijke marketing, betere bereikbaarheid, etc.)
6. De samenwerking tussen de gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen in algemene zin en binnen concrete projecten (onder meer onderwijs & arbeidsmarkt, innovatie).

Daarbij richt het zich op vier thema's.

Thema 1: Kennis en Innovatiestimulering

Het samen met de triple helix-partners in de Board (c.q. onderwijs, bedrijfsleven, overheden) versterken van de belangrijkste clusters en de daaruit geformuleerde uitdagingen (c.q. 'Board challenges') voor de regionale economie. De Stadsregio zet hierbij sterk in op het vergroten van de regionale activiteiten van de Board en het samen met de gemeenten zorgen voor een intensievere link tussen het regionale MKB en de Board. Naast het stimuleren van innovatie in algemene zin, is ook de bevordering van een duurzame economie (m.n. circulaire economie en energietransitie) een centraal thema. Hiertoe behoren ook cofinancieringsprojecten zoals de in eind 2015 gestarte Prijsvraag Digitale Economie.

Thema 2: Ruimtelijk – Economisch Beleid

Het realiseren van een marktconforme balans tussen vraag en aanbod van locaties voor bedrijven, kantoren, en winkels binnen de afgesproken regionale ruimtelijke kaders. Met de bundeling van de diverse adviescommissies en de herijking van het regionale detailhandelsbeleid uit 2011 ontstaat de basis voor krachtiger en meer samenhangend regionaal beleid.

Thema 3: (Zakelijk) Toerisme & Recreatie

Streven naar:

- Toename van het aantal internationale bezoekers aan de MRA
- Toename van het aantal bezoekers dat naast een bezoek aan de Stad Amsterdam ook een bezoek aan de regio brengt
- Stijging van het aantal zakelijke bezoekers van beurzen en congressen in de MRA
- Stijging van het aantal recreatieve of toeristische activiteiten die inwoners van de MRA binnen de MRA ondernemen

Thema 4: Onderwijs & Arbeidsmarkt

Het stimuleren van afstemming tussen het regionale arbeidsaanbod en de vraag vanuit het bedrijfsleven naar adequaat opgeleid personeel. Met name voor de technische sector ligt hier een grote uitdaging. De Stadsregio legt zich toe op het faciliteren van kennisdeling en samenwerking tussen de regionale overheden (met name het sociale domein), kennisinstellingen en private partijen. Onder andere voor de organisatie van netwerkbijeenkomsten (o.a. het Werkevent) wordt ambtelijke capaciteit en budget beschikbaar gesteld.

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

2016 heeft in grote mate in het teken gestaan van een zo goed mogelijke overgang van het economisch beleid van de Stadsregio naar de nieuwgevormde samenwerking op MRA-schaal. Concreet betekende dit de afronding – voor zover mogelijk – van lopende activiteiten (ook in financiële zin) en de overdracht van doorlopende dossiers naar de MRA, dan wel de gemeente Amsterdam. Juist omdat de EZ-samenwerking in MRA-verband al enkele jaren goed loopt, is deze transitie goed verlopen.

Thema 1: Kennis en Innovatie stimulering

De volgende activiteiten/maatregelen zijn uitgevoerd:

- Financiële ondersteuning aan organisatiekosten Board.
- Financiële en operationele ondersteuning geven aan de uitvoering van de Board Challenges, met name via prijsvragen.
- Het (financieel) ondersteunen van innovatieve startende bedrijven bij het verkrijgen van toegang tot de kapitaalmarkt.
- Het financieel ondersteunen van projecten gericht op het versterken van de samenwerking tussen onderwijs- en kennisinstellingen en het regionaal bedrijfsleven.

Deze activiteiten zijn in 2016 in het kader van de MRA-samenwerking/PRES uitgevoerd. Het voornemen van de Stadsregio om samen met overige regionale partners en ministerie EZ een ‘Regionaal Innovatiefonds’ op te zetten, is niet gelukt. Belangrijkste reden hiervoor was, dat de condities van ministerie EZ om bij te dragen aan zo’n fonds, niet aansloten bij de wijze waarop de MRA-partijen zo’n fonds wilde inrichten.

Thema 2: Ruimtelijk – Economisch Beleid

De onderstaande activiteiten/maatregelen zijn uitgevoerd:

- Uitvoering geven aan de Plabeka 2.0 afspraken, onder meer via de regionale kantorenloods en het Project Bureau Herstructurering Bedrijventerreinen.
- In 2016 is gestart met een nieuwe Uitvoeringsstrategie Plabeka. Deze zal medio 2017 in MRA-verband vastgesteld worden. De Stadsregio heeft actief bijgedragen aan deze nieuwe uitvoeringsstrategie, met nadrukkelijke afstemming met de SRA-gemeenten.
- De Stadsregio Amsterdam is cofinanciering en penvoerder van het beeldkwaliteit fonds, gericht op fysieke herstructureringsmaatregelen op verouderde bedrijventerreinen. Dit beeldkwaliteitsfonds is per 31 december 2016 gestopt. In lang niet alle SRA-gemeenten hebben bedrijven even actief gebruik gemaakt van dit fonds, dat met provinciale bijdragen was opgezet. Begin 2017 zal de financiële afwikkeling gebeuren – en kan ook inzicht gegeven worden in de mate waarin dit project de beoogde doelen heeft bereikt. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de provinciale bijdragen aan de provincie terugbetaald kan worden.
- Maart 2016 heeft de Regioraad het nieuwe Regionale Detailhandelsbeleid van de Stadsregio vastgesteld.

- Voor het regionale detailhandelsbeleid is een aparte handleiding ter beschikking gesteld aan de gemeenten voor de toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking bij gemeentelijke detailhandelsplannen.
- De Stadsregio en de provincie Noord-Holland hebben in 2014 hun adviescommissies winkelplanning samengevoegd tot één Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland-Zuid om gemeenten zo eenduidig en adequaat mogelijk te kunnen adviseren over hun detailhandelsplannen. De deelname aan deze commissie van de Stadsregio is echter per 1 januari 2017 (invoering Vervoerregio) komen te vervallen als gevolg van het vervallen van de taken op het gebied van de economie. In maart 2016 heeft de Regioraad het nieuwe regionale detailhandelsbeleid van de Stadsregio vastgesteld. Dit beleid blijft ook na 1-1-2017 leidraad voor de gemeenten bij hun detailhandelsbeleid en hun onderlinge afstemming. In 2016 is gestart met het grote Koopstromenonderzoek in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. De Stadsregio heeft hier financieel en inhoudelijk aan bijgedragen. De resultaten van dit onderzoek zijn op 8 februari 2017 gepresenteerd en geven voor iedere gemeente gedetailleerde en actuele informatie over de stand van zaken met betrekking tot de detailhandel. <http://kso2016.nl/>. Het regionale detailhandelsbeleid zal vanaf 1-1-2017 in MRA-verband voortgang vinden.
- Het bijdragen aan de verdere uitvoering van de 'circulaire Westas': realiseren van werklocaties waar bedrijven zich vestigen die werken volgens de principes van circulaire economie. Hierin worden producten en materialen hergebruikt, behouden grondstoffen hun waarde en worden (zo veel mogelijk) energieneutraal geproduceerd. Eerste concrete voorbeeld is de 'circulair expo' in Hoofddorp: een broedplaats voor innovatieve en circulaire bedrijven.

Thema 3: (Zakelijk) Toerisme & Recreatie

De onderstaande activiteiten/maatregelen zijn uitgevoerd:

- De Stadsregio is verantwoordelijk voor de coördinatie, het secretariaat en het voorzitten van de Werkgroep Toerisme, gericht op het versterken van de regionale samenwerking op MRA schaal in het toeristisch domein.
- De Stadsregio is verantwoordelijk voor programmamanagement en secretariaat van de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025, het bijbehorende Actieprogramma Toerisme in de MRA 2025, en het coördineren van de uitvoering hiervan.
- De Stadsregio Amsterdam is ook verantwoordelijk voor de uitvoering van de acties van een aantal inhoudelijke thema's uit het Actieprogramma Toerisme in de MRA. Concreet gezien gaat het hierbij om acties van doelstellingen uit de thema's bereikbaarheid & connectiviteit, human capital, technologie, innovatie & crossovers, marketing & promotie en samenwerking kennisdeling & onderzoek.
- Projectmanagement en secretariaat van het project 'Amsterdam Bezoeken, Holland Zien (ABHZ) 2013 - 2016' gericht op toename en betere spreiding van het toerisme in de MRA.
- Het met de overige regionale partners uitvoering geven aan de Regionale Hotelstrategie, gericht op een betere regionale spreiding van nieuwe hotelinitiatieven, inclusief een regionale hotelloods.

Thema 4: Onderwijs & Arbeidsmarkt

De onderstaande activiteiten/maatregelen zijn uitgevoerd:

- Mede uitvoering geven aan de regionale agenda 'Leven Lang Leren.
- Mede uitvoering geven aan de Human Capital Agenda.
- Mede uitvoering geven aan het Techniepact Noordvleugel.
- Ondersteunen van interactie tussen de onderwijssector en bedrijfsleven.
- Mede invulling en uitvoering geven aan het Regionaal Deltaplan Internationaal Onderwijs, gericht op het realiseren van voldoende aanbod internationaal onderwijs in de regio. (onder meer Amstelveen, Haarlemmermeer, Amsterdam).

Ook deze activiteiten zijn in MRA-verband opgepakt en uitgevoerd.

De agenda Leven Lang Leren is verder geconcretiseerd. In 2017 zal het "House of Skills" operationeel worden, waarin opleidingsinstellingen binnen de gehele MRA – samen met het regionaal bedrijfsleven – een breed pakket aan opleidingen zullen gaan aanbieden (bv van 'werk naar werk' opleidingen, bijscholingen etc.). Het Deltaplan Internationaal Onderwijs is in 2016 in MRA vastgesteld en zijn er afspraken gemaakt over de financiering van verschillende initiatieven (o.m. in Amstelveen, Haarlemmermeer en Zaanstreek Waterland).

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 1.04.1: Overzicht baten en lasten programma 4: Economie

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
Penvoerderschap	241.169	0	53.000	120.750	67.750
Overige baten / baten voorgaande jaren	0	0	400.000	925.256	525.256
Werk voor derden uitgevoerd	538.000	262.000	249.500	4.282	-245.218
Totaal Baten	779.169	262.000	702.500	1.050.288	347.788
Lasten					
Subsidies uitvoering	967.787	659.500	1.669.780	610.500	-1.059.280
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	0	0	0	48.465	48.465
Projecten, onderzoek en studie	364.684	286.000	510.058	531.861	21.803
Penvoerderschap	211.169	0	53.000	120.750	67.750
Personeel (in vaste dienst)	255.140	187.313	198.423	232.392	33.969
Personeel (van derden)	0	175.055	113.629	89.442	-24.187
Doorbelaste overhead	152.112	153.814	221.017	220.972	-45
Totaal Lasten	1.950.892	1.461.682	2.765.907	1.854.381	-911.526
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	-1.171.723	-1.199.682	-2.063.407	-804.093	1.259.314
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	130.000	0	1.405.282	1.405.282	0
Lasten					
Toevoeging reserves	673.882	0	0	0	0
Resultaatbestemming	-543.882	0	1.405.282	1.405.282	0
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	-1.715.605	-1.199.682	-658.125	601.189	1.259.314

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

Financiering programma

In 2016 zijn de laatste betalingen verricht voor de projecten waar de Stadsregio penvoerder (beheerder) van is. De projecten zijn hiermee ook financieel afgerond.

Tabel 1.04.2: Verloop Baten & Lasten Penvoerdersprojecten 2016

	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Endstand 31/12/2016
Baten			
Cluster en Congressen	53.000	7.378	0
Amsterdam Bezoeken, Holland Zien	0	7.750	0
Pres	0	4.912	0
PHB	0	22.900	0
Actieprogramma Toerisme	0	61.361	0
Totaal Baten	53.000	104.301	0
Lasten			
Cluster en Congressen	53.000	7.378	0
Amsterdam Bezoeken, Holland Zien	0	7.750	0
Pres	0	4.912	0
PHB	0	22.900	0
Actieprogramma Toerisme	0	61.361	0
Totaal Lasten	53.000	104.301	0
Subtotaal Penvoerderschap	0	0	0

De Post 'Werk voor derden uitgevoerd' was begroot op € 249.500 t.b.v. verwachte bijdragen in het kader van het Beeldkwaliteitsfonds. Het was de bedoeling dat de Stadsregio de bijdragen van de Provincie Noord-Holland doorsluisst naar de uitvoerder van dit project. Per eind 2016 is dit programma gestopt. De overige baten bevatten naast de conform Regioraadsbesluit vrijvallende co-financieringsmiddelen van € 400.000,- en daarnaast zijn er ook baten van € 525.000,- ontstaan in verband met het vrijvallen van de middelen van penvoerdersprojecten .

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

Toelichting Subsidies uitvoering en Cofinanciering

In de post Subsidies uitvoering zijn onder andere de bijdragen van de Stadsregio aan projecten van andere partijen opgenomen. In 2016 betrof dit een bedrag van € 610.500. Het onderstaande overzicht laat de realisatie in 2016 zien voor de Co-financieringsprojecten. In 2016 zijn de laatste bedragen aan de projecten THINK, E Freight, Smart Gate Cargo en Amsterdam Bezoeken Holland Zien betaald. Daarnaast is uit deze post een deel (€410.000) van de € 600.000 bijdrage aan het Regionaal Budget 2016 t.b.v. het MRA-uitvoeringsprogramma betaald. De overige € 190.000 is betaald uit de post 'Projecten onderzoek en studie'. Met deze bijdragen ondersteunt de Stadsregio de uitvoering van het Kennis en Innovatiebeleid (zie verder paragraaf 4.2).

Met deze betalingen zijn aan alle verplichtingen voldaan en zijn deze projecten financieel afgerond.

Tabel 1.04.3: Verloop Cofinancieringsprojecten in 2016

	Projectbudget	Realisatie t/m 2015	Realisatie 2016	Nog te realiseren
Fast Forward	50.000	50.000	0	0
THINK	150.000	143.420	6.580	0
E-FREIGHT	115.000	88.000	27.000	0
SMART-Gate Cargo	80.000	62.287	17.713	0
Bijdrage SRA aan ABHZ 2013-2016	300.000	240.000	60.000	0
Bijdrage SRA aan Regionaal Budget 2014	550.000	550.000	0	0
Bijdrage SRA aan Regionaal Budget 2015	410.000	410.000	0	0
Bijdrage SRA aan Regionaal Budget 2016	410.000	0	410.000	0
Saldo	2.065.000	1.543.707	521.293	0

Naast Cofinanciering aan projecten bevat de post subsidies uitvoering ook in de begroting het 'door te sluizen' budget (€249.500) t.b.v. het project Regionaal Beeldkwaliteit Fonds (Gevefonds). De aanvankelijk te ontvangen bijdragen van de Provincie NH t.b.v. dit project zijn opgenomen aan de batenkant bij de post "Werk voor derden uitgevoerd". Het project is in 2016 anders gelopen waardoor er geen ontvangsten en doorbetalingen hebben plaatsgevonden.

Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Stadsregio zou gaan bijdragen aan een MKB Innovatiefonds. In de halfjaarrapportage is aangegeven dat dit Fonds vooralsnog niet doorgaat. Wel is met instemming van het DB € 100.000 bijgedragen in het project Ready2. Dit verklaart dat er een ruime vrijval is van € 680.280 voor dit project. De begrote € 230.000 ter stimulering van Circulaire Economie is voor € 56.000 benut (o.a. t.b.v. Westas en Expocenter). Voor het overige budget zijn geen bestedingsvoorstellen die tijdig, voor 2018, gerealiseerd zijn.

Er zijn kleine afwijkingen in de realisatie t.o.v. de begrote bedragen bij de posten Projecten onderzoek en studie, Personeel in vaste dienst en Personeel inhuur. Dit is mede veroorzaakt omdat in de tweede helft van 2016 er reeds geanticipeerd is op het beëindigen van de Stad regionale-EZ-activiteiten per 1 januari 2017.

Tenslotte: in 2014 stelde de regioraad een bedrag van € 900.000,- beschikbaar voor de Stimuleringsimpuls Economie en Regionale Woningmarkt. Deze impuls gaf een financieel steuntje in de rug aan gemeentelijke projecten op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt (€ 400.000), verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en woningen (€ 300.000) en op het gebied van economie en regionale woningmarkt (€ 200.000). De impuls liep tot en met eind 2016 en droeg bij aan de uitvoering van in totaal 36 projecten door 14 gemeenten, binnen de genoemde beleidsterreinen.

05 Regionale Woningmarkt

Portefeuillehouder: Ruimte en Wonen

Budgethouder: J.C. de Neef

Wat proberen we te bereiken?

De centrale ambitie van dit programma is het realiseren van een evenwichtige regionale woningmarkt (ongedeelde regio) met voldoende omvang en diversiteit van het woningaanbod naar prijs, type en kwaliteit om starters en doorstromers te bedienen. De Stadsregio levert hiertoe bijdragen aan:

- Een internationaal aantrekkelijk en divers leef- en vestigingsklimaat.
- De deel regionale inkleuring (omvang en kwaliteit) van de woningbouwopgave van de MRA /Noordvleugel1, met aandacht voor ieders unieke rol en positie op de regionale woningmarkt.
- Het onderscheiden van kansrijke woningmarktsegmenten en -milieus aansluitend op de woonvoorkeuren van woningzoekenden en het bevorderen van de onderlinge afstemming van bouwplannen.
- De samenwerking tussen gemeenten, ontwikkelaars, beleggers en woningcorporaties bij het op gang brengen van de woningbouw.
- De evenwichtige toewijzing van sociale huurwoningen in samenwerking met corporaties.
- Het zorgen voor een betere toegankelijkheid van de woningmarkt, met name voor de lagere- en middeninkomens.
- Het genereren van inzicht in de werking van de regionale woningmarkt.

De hieruit af te leiden doelen zijn onderverdeeld in 3 thema's:

Thema 1: Toegankelijke woningmarkt

Doelen:

- Het bewaken en bevorderen van de toegankelijkheid van de regionale woningmarkt voor de lage- en middeninkomens. Door beleid en de hoge marktdruk staan de omvang en de spreiding van de betaalbare huurwoningvoorraad onder druk. De middel dure voorraad is nog onvoldoende ontwikkeld, terwijl deze wezenlijk is voor (de doorstroming van) de middeninkomens. De betaalbaarheid van woonlasten kan ook beïnvloed worden door verlaging van energielasten. Met de Intentieverklaring Betaalbare Voorraad hebben gemeenten en corporaties zich gezamenlijk voor deze opgaven gesteld. Op basis van deze Intentieverklaring zullen partijen verder vormgeven aan afstemming van beleid en monitoring van de ontwikkelingen.
- Zorgen voor regelgeving en afspraken om te voorkomen dat kwetsbare doelgroepen in de schaarse delen van de woningmarkt verdrongen worden en voor het behoud en gebruik van de schaarse woningvoorraad.
- Ondersteunen van gemeenten bij de huisvesting van bijzondere doelgroepen. Het betreft hun taakstelling huisvesting vergunninghouders en de huisvesting van mensen die uitstromen uit de maatschappelijke opvang, slachtoffers mensenhandel, zwerfjongeren, arbeidsmigranten etc.
- Ondersteunen van de gemeenten bij hun woonopgaven als gevolg van de toenemende vergrijzing en de scheiding tussen wonen en zorg. Dit betreft met name het faciliteren van kennisuitwisseling en waar gewenst samenwerking op dit gebied tussen gemeenten en met partnerorganisaties.

Thema 2: Samenwerking woningbouwopgaven regionale woningmarkt

Doelen:

- Woningbouwopgave Metropoolregio Amsterdam op lange termijn inzichtelijk maken. Het betreft een beter inzicht in de omvang en fasering van de woningbouwopgave en woningproductie in relatie tot de vraagontwikkeling en de diverse ruimtelijke claims op het gebied van wonen, werken, recreëren, bereikbaarheid en landschap, mede in relatie tot belemmeringen vanwege Schiphol.
- Bevorderen werking woningmarkt op de korte termijn. Het betreft het bevorderen van de samenwerking tussen gemeenten, ontwikkelaars, beleggers en woningcorporaties rond de regionale woningbouwopgaven, productie en programmering. De afstemming en overleg met provincie en Rijk over woonbeleid en het oplossen van knelpunten. De regionale afstemming en onderbouwing van nut en noodzaak van bouwprojecten conform de Ladder Duurzame Verstedelijking en conform provinciaal beleid.

Thema 3: Inzicht in de werking van de woningmarkt

Doelen:

- Actueel inzicht in het functioneren van de regionale woningmarkt en de positie van de diverse deelregio's en gemeenten daarbinnen. Dit draagt bij aan de onderbouwing van het woonbeleid op regionaal en lokaal niveau legt actuele kansen en knelpunten bloot.
- Actueel inzicht in de ontwikkeling van de woningbehoefte op de middellange en langere termijn, van de woningbouwcapaciteit (omvang en locatie) en van de concrete vraag. Op basis van de kennis kunnen plannen worden aangepast en knelpunten worden aangepakt.

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

2016 heeft in grote mate in het teken gestaan van een zo goed mogelijke overgang van het wonen beleid van de Stadsregio naar de deelregio's en naar de nieuwgevormde samenwerking op MRA-schaal. Concreet betekende dit de afronding – voor zover mogelijk – van lopende activiteiten (ook in financiële zin) en de overdracht van doorlopende dossiers naar de MRA c.q. de deelregio's.

Thema 1: Toegankelijke woningmarkt

Om de doelstellingen te realiseren worden onder andere de onderstaande activiteiten/maatregelen uitgevoerd:

A. Samenwerking binnen de stadsregio met woningcorporaties

• Regionale huisvestingsverordening

- ✓ Samen met de gemeente Haarlemmermeer (als trekker van het thema woonruimteverdeling) heeft de Stadsregio na gespreksrondes met gemeenten over de huidige afspraken, het raamwerk woonruimteverdeling opgesteld (vastgesteld in PHO 30 juni). Het raamwerk is bedoeld als gereedschapskist waar stadsregio gemeenten instrumenten uit kunnen gebruiken. Het is grotendeels een bevestiging van huidige afspraken over woonruimteverdeling en op een aantal onderwerpen aanpassen en finetunen, waaronder loten, uitwerking van de voorrang labels, de ruggensteunregeling en de regionale urgentieregeling. Bedoeling is explicieter ruimte voor lokaal maatwerk te bieden. In de tweede helft van 2016 is een juridische vertaling gemaakt van de punten uit het raamwerk, welke gemeenten concreet konden gebruiken bij het opstellen van de verordening. Tevens is het raamwerk op een aantal punten verder uitgewerkt waaronder de afspraken voor stadsvernieuwingsurgenten en afspraken met corporaties in het kader van het aanbodmodel.

- ✓ Per 1 april 2013 wordt 15% van het woningaanbod op WoningNet in de Stadsregio Amsterdam verloot. Afsproken is het loten na een periode van twee jaar te evalueren en zo nodig de afspraken te herzien. In het eerste halfjaar van 2016 is gestart met de evaluatie, wat samen met onderzoeksbureau RIGO is vormgegeven. Onderdeel hiervan is een data-analyse, een online enquête onder woningzoekenden en gesprekken met beleidsadviseurs bij gemeenten en corporaties. De resultaten van het onderzoek zijn eind 2016 opgeleverd. Hierover is een artikel verschenen in tijdschrift NUL20. De resultaten worden begin 2017 meegenomen in de fundamentele discussie over woonruimteverdeling.
- Uitwerking Intentieverklaring Betaalbare Voorraad
- ✓ Begin 2014 zijn de Stadsregio en het PWNR tot een Intentieverklaring Betaalbare Voorraad gekomen, onder meer de basis voor het jaarlijks monitoren van de ontwikkelingen rondom betaalbaarheid. Begin 2016 heeft de Stadsregio daartoe de monitor Betaalbare Voorraad opgesteld. En op 1 april 2016 heeft de Stadsregio in samenwerking met de corporaties een Bestuurlijke Conferentie betaalbare Voorraad georganiseerd om resultaten met elkaar te delen en afspraken te maken over het vervolg.
- Implementatie nieuwe Woningwet
- ✓ Met de nieuwe Woningwet worden ook eisen gesteld aan het werkgebied van woningcorporaties. Zij mogen in de toekomst nog slechts in één regionale woningmarkt volledig werkzaam zijn, het zogenaamde kerngebied. Gemeenten zijn gevraagd vóór 1 juli 2016 een voorstel te doen aan de minister voor de vorming van een woningmarktregio. De Stadsregio heeft begin 2016 diverse scenario's onderzocht en bestuurlijke en ambtelijke overleggen gevoerd en/of voorbereid. Zowel binnen de Stadsregio als met de corporaties en de overige deelregio's/ gemeenten binnen de MRA. Gemeenten in de Stadsregio hebben gekozen om in te zetten op een woningmarktregio op MRA-niveau. De Stadsregio heeft de (wettelijk verplichte) zienswijzeverzoeken gecoördineerd en verwerkt namens de 15 Stadsregiogemeenten, Almere, Lelystad en de Gooi en Vechtstreek. Ook heeft de Stadsregio vóór 1 juli het definitieve verzoek voor een MRA-woningmarktregio aan de minister opgesteld en ingediend namens de hiervoor genoemde partijen. Ook heeft de Stadsregio nauw overleg gevoerd met partijen, waaronder Zuid-Kennemerland/IJmond, die aanvankelijk voor een andere woningmarktregio wilden kiezen.

B. Aandacht voor speciale doelgroepen

- Faciliteren en ondersteunen van gemeenten bij de huisvesting van verblijfsgerechtigde asielzoekers
- ✓ Gemeenten krijgen tweemaal per jaar een rijkstaakstelling opgelegd voor het aantal verblijfsgerechtigde asielzoekers dat zij met voorrang moeten huisvesten. De Stadsregio faciliteert ook in 2016 een tweemaandelijks ambtelijke werkgroep met betrokkenen van gemeenten waarbij kennis en ervaring worden uitgewisseld. Het OTAV (Ondersteuningsteam Asielzoekers en Vergunninghouders) is hier vanuit het Ministerie van BZK-actief bij betrokken. Daarnaast is aan enkele gemeenten extra ondersteuning verleend bij het informeren en de implementatie van alternatieve huisvestingsvormen. Hiervoor is het gesprek aangegaan met beleidsmedewerkers wonen en medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de koppeling en uitvoering van de taakstelling. Vervolgens is gekeken naar manieren om een versnelling in de taakstelling mogelijk te maken en wat hier concreet voor nodig is. Daarnaast is er een handreiking gemaakt over alternatieve huisvestingsvormen en is er maandelijks gerapporteerd over de cijfers en nieuwsupdates.

Thema 2: Samenwerking woningbouwopgaven regionale woningmarkt

Om de doelstellingen te realiseren worden onder andere de onderstaande activiteiten/maatregelen uitgevoerd:

A. Samenwerking binnen de metropoolregio en met het rijk

- ✓ De Stadsregio is verantwoordelijk voor de coördinatie, het secretariaat en het voorzitterschap van de Stuurgroep en Werkgroep Verstedelijking in de Metropoolregio Amsterdam.
- ✓ Namens de MRA-Stuurgroep Verstedelijking heeft de Stadsregio samen met de Utrechtse regio in februari een jaarlijks gesprek georganiseerd met de minister Wonen (BZK) over het functioneren van de Woningmarkt in de Noordvleugel. Onder andere onderwerpen als flexibel huren en transformatie van leegstaande kantoren en bedrijven naar woonfuncties kwamen daar aan bod.
- ✓ Samen met MRA, BZK en de Utrechtse regio heeft de Stadsregio in 2016 de jaarlijkse monitor woningproductie opgesteld.
- ✓ De Stadsregio vertegenwoordigt het belang van de regio bij het Rijk op het gebied van woningbouw/verstedelijking en op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur. Dit gebeurt in het kader van de afspraken met betrekking tot de ontwikkeling van Schiphol (SMASH) en in relatie tot de
- ✓ Schaalsprong van Almere (RRAAM).
- ✓ Inbreng namens de Stadsregio in het zogenaamde Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) overleg met het Rijk op het onderdeel verstedelijking.
- ✓ Namens de bestuurders wonen van de verschillende deelregio's in de Metropoolregio opstellen van jaarprogramma Wonen MRA.

B. Samenwerking binnen de stadsregio (plus Almere) met bouwpartijen en investeerders, provincie Noord-Holland

- ✓ De Stadsregio heeft begin 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 opgesteld, met als centrale thema's woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling. In de samenwerkingsagenda zijn rond de 3 thema's, 10 opgaven en een groot aantal acties geformuleerd, als basis voor de regionale samenwerking op wonen en daarmee ook als basis voor het RAP (zie hierna). Door stopzetting van de formele samenwerking van de Stadsregio op wonen per 1-1-2017, ligt de uitvoering van de samenwerkingsagenda op gemeentelijk en deelregionaal niveau en binnen de te versterken MRA-samenwerking.
- ✓ Participeren in activiteiten en overleg in het kader van de Vastgoedmarketing MRA, t.b.v. het aantrekken van investeerders (in woningbouw) naar de Stadsregiogemeenten.
- ✓ Coördinatie en voorbereiding van regionaal ambtelijk overleg met grotere bouwgemeenten in de MRA, t.b.v. gezamenlijke activiteiten rondom woningbouwproductie, marketing en communicatie, kennisdelen over de markt, et cetera.
- ✓ Opstellen Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) 2016-2020 in opdracht van de provincie Noord-Holland. Accenten liggen hierbij op een betere balans tussen vraag en aanbod bij woningbouw en transformatie, met als belangrijke thema's o.a.: - betaalbare woningen, binnenstedelijk bouwen en transformeren, wonen, zorg, welzijn en duurzaamheid. De Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt is basis voor het RAP. Het RAP is ingediend bij Gedeputeerde Staten. Reactie wordt verwacht begin 2017 en zal aan de verschillende deelregio's gericht zijn.

- ✓ Coördinatie en voorbereiding van het bestuurlijk en ambtelijk overleg regio - provincie over de voortgang van de afspraken met de provincie Noord-Holland uit het Regionaal Actieprogramma (RAP).
- ✓ Afstemming organiseren (ambtelijk en bestuurlijk) over nut en noodzaak van woningbouwplannen in het kader van de Ladder Duurzame Verstedelijking en voor ontheffingsaanvragen bij Provincie NH in het kader van bouwen buiten bestaand bebouwd gebied (BBG).
- ✓ Leveren van bouwstenen voor regionale onderbouwingen voor het aantonen van nut & noodzaak nieuwbouwplannen in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Thema 3: Inzicht in de werking van de woningmarkt

Om de doelstellingen te realiseren worden onder andere de onderstaande activiteiten/maatregelen uitgevoerd:

- ✓ Functioneren regionale woningmarkt. De Stadsregio doet onderzoek naar en verspreidt kennis over de regionale woningmarkt, zodat bouwpartijen, investeerders en overheden beter en sneller kunnen inspelen op kansen en knelpunten.
In 2016 zijn de resultaten van het regionaal woonwensen- en verhuisbewegingenonderzoek Wonen in de regio Amsterdam (WiRA) 2015 verschenen. Dit heeft geleid tot een openbare rapportage, factsheets per gemeente en een gegevensbestand dat gemeenten ook voor eigen inzichten kunnen benutten. WiRA 2015 is de tweede meting, waardoor het mogelijk is de resultaten te vergelijken met WiRA 2013 en trends te signaleren.
- ✓ Monitor Plancapaciteit Woningbouw. De Stadsregio heeft begin 2016 de jaarlijkse Monitor Woningbouwcapaciteit (www.plancapaciteit.nl) gecoördineerd en gefinancierd, in samenwerking met de Provincie Noord-Holland. Gezien de groei van de woningbehoefte binnen onze regio, die de komende decennia aanhoudt, is de jaarlijkse monitoring van de capaciteit van geplande woningbouwlocaties en de voorgenomen programmering van toegenomen belang. Dit jaar is bij de uitvraag aan gemeenten het belang van het juist en volledig invullen van de plancapaciteitsgegevens extra benadrukt, in verband met de Ladder Duurzame Verstedelijking (zie hierna) en het op de plancapaciteit gebaseerde onderzoek naar de Versnellingsopgave (zie hierna).
- ✓ Versnellingsopgave woningbouwproductie. Voortkomend uit een bestuurlijke conferentie eind 2015 van de Stadsregio over Wonen en woningproductie, met als concrete opgave om minimaal 20.000 woningen naar voren te halen, zijn versnellingsmogelijkheden in de Stadsregio plus (Stadsregio plus Almere, Lelystad, Haarlem en Weesp) in kaart gebracht. De Stadsregio heeft met bureau Fakton in het eerste halfjaar van 2016 gewerkt aan dit onderzoek. Begin juli 2016 zijn de resultaten verschenen en is ook direct vervolg gegeven aan de conclusies. Het tweede halfjaar van 2016 staat in het teken van gezamenlijk werken aan de versnellingsprojecten en het wegnemen van knelpunten.
- ✓ Om de benodigde onderbouwingen voor de Ladder voor duurzame verstedelijking te vereenvoudigen is begin 2016 een handleiding verschenen voor de stadsregiogemeenten. Daarna lag de focus op de juiste regionale dataverzameling waar gemeenten hun benodigde onderbouwingen uit kunnen samenstellen en het verwerken van de Ladder duurzame verstedelijking in het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) dat de Stadsregio opstelt voor de provincie. Op basis van nieuwe onderzoeksgegevens over de woningbehoefte wordt gewerkt aan een concreter stappenplan/ handreiking voor de Ladder.
- ✓ Jaarlijkse rapportage Woonruimteverdeling en monitor Betaalbare voorraad. Jaarlijks rapporteren Stadsregio en PWN3 over ontwikkelingen in verhuringen en voorraad van woningen in corporatiebezit. De rapportage Woonruimteverdeling behandelt de verdeling van sociale huurwoningen van corporaties met een huur tot de toeslaggrens die via WoningNet worden

verhuurd. De monitor Betaalbare voorraad vult deze rapportage aan met gegevens over nieuwbouw, verkoop, liberalisatie en huurprijsontwikkeling van sociale corporatiewoningen. De monitor bevat daarnaast ook gegevens over voorraad en verhuring van corporatiewoningen die niet via WoningNet worden verhuurd (maar via Studentenwoningweb, via tijdelijke verhuur, etc.). Op basis van de gegevens uit de rapportage Woonruimteverdeling en de monitor Betaalbare voorraad, aangevuld met gegevens van gemeenten zelf wordt jaarlijks gerapporteerd aan de Stuurgroep Wonen en het portefeuillehouders overleg Ruimte en Wonen over de ontwikkelingen binnen de betaalbare voorraad van corporaties met betrekking tot de afspraken uit de Intentieverklaring Betaalbare voorraad.

- ✓ **Monitor betaalbare voorraad.** In het kader van de Intentieverklaring Betaalbare Voorraad worden jaarlijks de ontwikkeling van de omvang, spreiding en beschikbaarheid van betaalbare woningen in de regio in beeld gebracht en gerelateerd aan de behoefte.

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 1.05.1: Overzicht baten en lasten Programma 5: Regionale Woningmarkt

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
Rente	3.421	0	0	0	0
Overige baten / baten voorgaande jaren	109.252	0	57.780	237.203	179.423
Werk voor derden uitgevoerd	14.147	0	10.000	10.000	0
Totaal Baten	126.820	0	67.780	247.203	179.423
Lasten					
Subsidies uitvoering	0	0	0	0	0
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	-19.660	0	41.000	36.637	-4.363
Projecten, onderzoek en studie	419.550	440.000	428.500	397.402	-31.098
Personeel (in vaste dienst)	700.271	250.019	199.241	203.841	4.600
Personeel (van derden)	0	360.589	606.149	578.006	-28.143
Doorbelaste overhead	232.395	234.796	367.318	367.517	199
Totaal Lasten	1.332.556	1.285.404	1.642.208	1.583.403	-58.805
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	-1.205.736	-1.285.404	-1.574.428	-1.336.200	238.228
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	170.000	0	598.998	598.998	0
Lasten					
Toevoeging reserves	-1.400	0	0	0	0
Resultaatbestemming	168.600	0	598.998	598.998	0
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	-1.037.136	-1.285.404	-975.430	-737.202	238.228

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

Financiering programma

Overige baten/baten voorgaande jaren:

Deze zijn t.o.v. de gewijzigde begroting € 179.423 hoger uitgevallen. Vanuit de Provincie Noord-Holland is een bijdrage ontvangen voor het online platform Vestigingslocatie.nl van een kleine € 40.000. Daarnaast is € 140.000 vrijgevallen uit betalingen voorgaande jaren.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

De uitgaven zijn verlopen vrijwel conform de gewijzigde begroting. De posten Projecten onderzoek en studie en Personeel (van derden) zijn de uitgaven elk € 30.000 minder dan aanvankelijk ingeschat. Dit heeft mede te maken dat in het laatste kwartaal geen nieuwe activiteiten meer zijn opgepakt i.v.m. het stoppen van de activiteiten Wonen door de Stadsregio per 1 jan 2017. i.v.m. deze beëindiging zijn de reserves met betrekking tot de BLS-gelden onttrokken. Deze zullen conform Regioraadsbesluit eind 2016 ten goede komen van de Stadsregio-gemeenten.

Tenslotte: in 2014 stelde de regioraad een bedrag van € 900.000,- beschikbaar voor de Stimuleringsimpuls Economie en Regionale Woningmarkt. Deze impuls gaf een financieel steuntje in de rug aan gemeentelijke projecten op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt (€ 400.000), verduurzaming van maatschappelijk vastgoed en woningen (€ 300.000) en op het gebied van economie en regionale woningmarkt (€ 200.000). De impuls liep tot en met eind 2016 en droeg bij aan de uitvoering van in totaal 36 projecten door 14 gemeenten, binnen de genoemde beleidsterreinen.

2. Paragrafen 2016

A. Lokale heffingen

De Stadsregio int geen heffingen rechtstreeks van burgers. Om toch betekenis aan de paragraaf Lokale heffingen te geven, verantwoordt de Stadsregio de gemeentelijke bijdrage voor de taken Economie en Regionale Woningmarkt. De deelnemende partijen aan de Gemeenschappelijke regeling betalen

€ 2,23 per inwoner aan de uitvoering van deze taken. Het inwonertal wordt gebaseerd op CBS-cijfers van 1 januari van het betreffende jaar, in dit geval 1 januari 2016.

Onderstaande tabel geeft het inwonertal van de deelnemende gemeenten weer en de gemeentelijke bijdrage die hieruit vloeit.

Tabel 2.a.1: Begrote en werkelijke gemeentelijke bijdrage 2016 per deelnemende gemeente

	Aantal inwoners per 1 januari			Bijdrage in €		
	Werkelijk 2015	Begroot 2016	Werkelijk 2016	Werkelijk 2015	Begroot 2016	Werkelijk 2016
Aalsmeer	31.077	31.299	31.299	69.302	69.797	69.797
Amstelveen	87.162	88.602	88.602	194.371	197.582	197.582
Amsterdam	821.752	833.624	833.624	1.832.507	1.858.982	1.858.982
Beemster	8.903	8.958	8.958	19.854	19.976	19.976
Diemen	26.666	26.840	26.840	59.465	59.853	59.853
Edam-Volendam	35.393	35.465	35.465	78.926	79.087	79.087
Haarlemmermeer	144.152	144.518	144.518	321.459	322.275	322.275
Landsmeer	10.823	10.977	10.977	24.135	24.479	24.479
Oostzaan	9.187	9.504	9.504	20.487	21.194	21.194
Ouder-Amstel	13.289	13.411	13.411	29.634	29.907	29.907
Purmerend	79.611	79.889	79.889	177.533	178.152	178.152
Uithoorn	28.731	29.181	29.181	64.070	65.074	65.074
Waterland	17.143	17.304	17.304	38.229	38.588	38.588
Wormerland	15.740	15.664	15.664	35.100	34.931	34.931
Zaanstad	151.418	152.466	152.466	337.662	339.999	339.999
Totaal	1.481.047	1.497.702	1.497.702	3.302.734	3.339.875	3.339.875
Bijdrage per inwoner				2,23	2,23	2,23

In 2016 is, conform begroting, in totaal € 3.340.000 aan gemeentelijke bijdragen ontvangen.

B. Weerstandsvermogen

In de begroting 2016 zijn de risico's beschreven die de Stadsregio loopt bij het uitvoeren van haar taken. In de jaarrekening wordt verslag gedaan van risico's welke van invloed zijn op het verslagjaar 2016.

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). Daarom geeft deze paragraaf een beschrijving van de risico's die in het verslagjaar zijn opgetreden en welke beheersmaatregelen zijn toegepast.

De Stadsregio heeft bij de begroting de volgende programma-overschrijdende en een aantal belangrijke programma specifieke risico's benoemd.

De programma-overschrijdende risico's zijn:

- I. Financieringswijze Stadsregio
- II. Organisatierisico
- III. Waarderingsrisico beleggingsportefeuille

Belangrijke programma specifieke risico's zitten bij de programma's

- IV. 01 Openbaar vervoer,
- V. 02 Infrastructuur en
- VI. 04 Economie

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

I. Financieringswijze Stadsregio

Het verkeer en vervoerbeleid, opgenomen in de begrotingsprogramma's 01 Openbaar Vervoer, 02 Infrastructuur en 03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid wordt gefinancierd uit de Brede Doel Uitkering verkeer en vervoer. De beschikte BDU uitkering 2016 is uitgekomen op € 405 miljoen. De overige programma's 04 Economie, 05 Regionale woningmarkt, Bestuur en Communicatie en Bedrijfsvoering worden gefinancierd met de gemeentelijke bijdrage € 3,3 miljoen.

Deze verhouding tussen de twee financieringsbronnen, de (BDU is ruim 100 keer groter dan de gemeentelijke middelen, en het feit dat de BDU een doeluitkering is, betekent dat de risico's binnen een financieringsbron opgevangen moeten worden: de BDU mag niet aan andere beleidsdoeleinden besteed worden en de gemeentelijke middelen zijn te gering om risico's bij de BDU op te vangen.

II. Organisatie Stadsregio

De opheffing van de WGR plusregio's is per 1 januari 2015 een feit. Tegelijkertijd is de Stadsregio Amsterdam aangewezen als Vervoerregio. De overige, met gemeentelijke middelen gefinancierde, taken zijn per 31 december 2016 overgedragen aan de Gemeente Amsterdam.

Voor de risico's met betrekking tot overhevelen en plaatsen van het personeel EZ en Wonen resteerde nog een bedrag in de bestemmingsreserve Sociaal Plan. Deze reserve is per 31 december 2016 vrijgevallen.

III. Waarderingsverschillen beleggingsportefeuille

De Stadsregio belegt een deel van de gespaarde BDU middelen bij de Bank Nederlandse Gemeenten. Bij één van de financiële instrumenten van de BNG, het zogeheten Kapitaalmarkt-selectfonds, bestaat een koersrisico doordat de marktwaarde, afhankelijk van de renteontwikkeling, fluctueert. Eind 2011 was tijdens de Eurocrisis de marktwaarde bijna 4% lager dan de

aanschafwaarde en dat was tevens het grootste negatieve verschil dat zich heeft voorgedaan. Dit was een tijdelijk negatief verschil: sinds 2013 is de marktwaarde weer hoger dan de aanschafwaarde. Echter het risico blijft bestaan. De Stadsregio heeft hiervoor een koersrisicoreserve opgenomen. Door de invoering van de wet Schatkistbankieren moet de Stadsregio haar portefeuille in 7 jaar afbouwen. In 2016 is daardoor weer een zevende deel van de portefeuille verkocht. Hierdoor is ook het risico op een tekort met **eenzevende** afgenomen. Daarmee valt ook weer eenzevende deel van de reservekoersverschillen vrij ten bate van het resultaat.

IV. a. Openbaar Vervoer: failliet gaan vervoerder

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

Het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Het risico van failliet gaan van een streekvervoerder blijft echter nog steeds gelden maar is afgedekt met het fonds OV en er is ook een calamiteitenplan. Het Fonds OV is een vooruitontvangen post bij het programma OV die bedoeld is voor het opvangen van risico's.

IV. b. Openbaar Vervoer: Bezuinigingen in de BDU

Gezien de economische vooruitzichten moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid van verdere bezuinigingen op de BDU. Verdere bezuinigingen op de BDU kunnen leiden tot de noodzaak de bestaande contracten met de streekvervoerders te herzien waardoor het aanbod van openbaar vervoer vermindert.

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

IV. c. Openbaar Vervoer: Onvoldoende prijscompensatie in de BDU

De Stadsregio compenseert de vervoerders voor loon- en prijsstijgingen zodat het aanbod van vervoer in stand kan blijven.

In de meerjarenraming van de Stadsregio zijn de gevolgen van onvoldoende prijscompensatie zichtbaar gemaakt zodat tijdig maatregelen genomen kunnen worden.

V. a. Infrastructuur: Bezuinigingen in de BDU

Bij het bepalen van de risico's, in de begroting 2016, was gezien de economische vooruitzichten van dat moment rekening gehouden met de mogelijkheid van verdere bezuinigingen op de BDU. Dit heeft zich in het verslagjaar niet voorgedaan.

Overigens wordt in de subsidiebeschikkingen een begrotings-voorbehoud gemaakt. De subsidie wordt toegekend onder de voorwaarde dat de Stadsregio voldoende middelen beschikbaar heeft.

V. b. Infrastructuur: overschrijdingen bij een infrastructuurproject

De Stadsregio subsidieert infrastructuurprojecten die door wegbeheerders, worden uitgevoerd. Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidie-aanvragers. Zeker wanneer de subsidieaanvrager geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Stadsregio vraagt.

V. c. Infrastructuur: andere werkwijze infrastructuur (Nog te actualiseren i.o.m. Infra)

[Deze punt V.c wordt nog geactualiseerd in overleg met Infrastructuur]

Financiële kengetallen

[Deze financiële kengetallen worden nog geactualiseerd door financiën]

C. Onderhoud kapitaalgoederen

De Stadsregio Amsterdam is gehuisvest in een gehuurde kantoorruimte. Voor de huisvesting is het onderwerp van deze paragraaf dus niet aan de orde. Voor de kantoorautomatisering is een onderhoudscontract afgesloten. Periodieke vernieuwing is geregeld door een jaarlijkse dotatie aan de bestemmingsreserve vervanging automatiseringsapparatuur. De dotatie maakt het mogelijk de apparatuur na 3 tot 4 jaar te vervangen. Andere kapitaalgoederen heeft de Stadsregio Amsterdam niet

D. Financiering

Het financieringsvraagstuk

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

De wet BDU biedt de mogelijkheid dat de jaarlijks door het Rijk toegezegde middelen, indien de Stadsregio het betreffende boekjaar niet tot volledige uitkering komt, gespaard kunnen worden voor toekomstige uitgaven. Niet bestede middelen in een jaar hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk en worden op de balans opgenomen als vooruit ontvangen doeluitkering. In 2016 heeft de Stadsregio echter meer uitgegeven dan zij heeft ontvangen hierdoor is de "spaarpot" BDU afgenomen.

Door de afsplitsing van Economische zaken en Wonen zijn aan deze programma's verbonden reserves uitgekeerd of komen te vervallen. Hierdoor is het Eigenvermogen en reserves afgenomen.

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.

Schatkistbankieren is een andere wettelijke verplichting voor de Stadsregio. Dit betekent concreet dat behoudens een klein werkkapitaal (€ 3,75 miljoen) alle overtollige liquide middelen bij het Rijk moeten worden gestort. Externe beleggingen moeten binnen 7 jaar na het invoeren van Schatkistbankieren (2013) zijn afgewikkeld. Stadsregio heeft hiervoor afspraken gemaakt met de externe beheerder van deze beleggingen, ASR, voorheen BNG om deze binnen de gestelde termijn af te wikkelen. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Stadsregio hiervoor heeft gevormd moet ook hierdoor in 7 jaar worden afgebouwd. In 2016 is hierdoor weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve ten bate van de programma's Infra en Mobiliteit vrijgevallen.

Het beleid van de Stadsregio voor de treasury functie is vastgelegd in het treasury-statuut. De belangrijke uitgangspunten zijn:

1. *Realisatie, intern en extern*

Per programma staat realisatie voorop, interne financiering van andere programma's komt op de tweede plaats en externe financiering door uitlenen van middelen aan derden komt op de laatste plaats

2. *Tijdelijke overheveling*

Incidentele tekorten van een beleidsprogramma kunnen gecompenseerd worden door tijdelijke overheveling van middelen uit andere beleidsprogramma's

3. *Terugbetaling*

Terugbetaling van tijdelijk overgehevelde middelen geschiedt zo snel als mogelijk maar uiterlijk binnen tien jaar.

4. *Meerjarenraming*

Voorstellen voor interne of externe financiering worden gebaseerd op de meerjarenraming van de Stadsregio die in elk geval bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma (Programmabegroting) geactualiseerd wordt.

De beleggingsportefeuille in 2016

De uitzettingen van het Geldmarkt-selectfonds en de Kapitaalmarktselectfondsen zijn in 2016 verder afgenomen door de verplichte afbouw in het kader van schat-kistbankieren.

De gemeente Amsterdam heeft nog een lening welke een looptijd had van 3 jaar. Deze loopt in december 2017 af.

Tabel 2.d.1: Samenstelling Portefeuille 2016

Uitzettingen Stadsregio naar looptijd standen per einde jaar	2012	2013	2014	2015	2016
Lening u/g	0	0	184.000.000	115.000.000	68.000.000
Lening u/g EBS	0	0	0	27.899.762	23.550.748
ASR: Kapitaalmarkt select A	86.920.306	74.503.220	62.087.098	49.669.681	37.252.263
ASR: Kapitaalmarkt select B	5.511.833	4.724.433	3.940.440	3.152.353	2.364.265
Totaal langlopende uitzettingen	92.432.139	79.227.653	250.027.538	195.721.796	131.167.276
BNG: Geldmarkt Select en overige deposito's	101.926.731	61.868.469	23.771.130	0	0
Gemeente Amsterdam: rekening-courant	296.942.034	387.228.557	150.446.989	56.295.422	345
Totaal kortlopende uitzettingen	398.868.765	449.097.026	174.218.119	56.295.422	345

m een hoger rendement te behalen is binnen de wettelijke mogelijkheden een toenemend deel van het vermogen langer dan 1 jaar uitgezet. In 2016 zijn zowel langlopende als kortlopende uitzettingen afgenomen door de hogere bestedingen in dit jaar. De hogere bestedingen zijn vooral door afstoten van kortlopende uitzettingen gefinancierd: kortlopende uitzettingen zijn dan ook veel sterker afgenomen dan de langlopende uitzettingen. De uitzettingen in de Kapitaalmarktselectfondsen worden gerekend tot langlopend vermogen omdat de obligaties waaruit deze fondsen bestaan, een looptijd van meer dan 1 jaar hebben. Het is echter op elk moment mogelijk de deelname aan deze fondsen te beëindigen.

Wat is het renteresultaat voor 2016

Tabel 2d.2: Rentebaten en Renteverdeling

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Rente baten BNG Geldmarkt select	96.097	0	0	0	0
Rente baten ASR Kapitaalmarkt select inclusief beheervergoeding en koersresultaat	963.248	0	442.000	551.755	109.755
Rente baten Leningen u/g	446.704	0	0	319.582	319.582
Rente baten ING Bank 7236666	0	10.000	0	0	0
Rente baten rekening-courant gemeente Amsterdam	0	0	211.000	0	-211.000
Rente baten programma 01 Openbaar Vervoer		388.100	0	0	0
Rente baten vorige jaren	514.584	0	0	9.613	9.613
Totaal Baten	2.020.633	398.100	653.000	880.950	227.950
ASR Beheerkosten inclusief uitredingsfee	190.745	0	0	115.315	115.315
Rente lasten Kasbank	30	0	0	101	101
Rente programma 01 Openbaar Vervoer	104.507	0	0	0	0
Rente programma 02 Infrastructuur	1.573.850	296.200	642.700	732.802	90.102
Rente programma 03 Ruimt proj. en mobiliteitsbel	57.624	9.600	0	11.397	11.397
Rente programma 05 Reg. Woningmarkt (BLS)	0	0	0	0	0
Rente overig Algemene middelen	93.876	92.300	10.300	21.335	11.035
Totaal Lasten	2.020.632	398.100	653.000	880.950	227.950

Door de lage rentestand zijn de rente opbrengsten ook laag. Het rendement op het obligatiefonds Kapitaalmarktselect van de BNG is in 2016 lager geweest dan in 2015.

De rekening-courant en de ING bankrekening zijn beide in 2016 overgegaan van de cashpool van de Gemeente Amsterdam naar de Stadsregio in eigenbeheer

E. Bedrijfsvoering en communicatie (Overhead)

Onderdeel A: afdeling bedrijfsvoering

Wat wilden we bereiken?

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

Wat hebben we hiervoor in 2016 gedaan?

De afdeling Bedrijfsvoering werkt gericht aan de uitvoering van de projecten in het Werkplan. Afdeling Bedrijfsvoering is binnen een bredere Vervoerregio doorgegaan met optimalisatie van facilitering en ondersteuning van de bedrijfsprocessen. Er is daarnaast gewerkt aan een aantal belangrijke projecten die verband houden met de Vervoerregio als nieuwe organisatie, zoals:

- Verdere digitalisering van het de ondersteunende en primaire processen;
- Invoering nieuw financieel systeem, E-HRM-systeem;
- Verdere inrichting en ontwikkeling van de nieuwe organisatie (structuur en cultuur)
- Voorbereiding van actualisatie informatielandschap

Daarnaast hebben de projecten aandacht gekregen die zorgen voor meer kwaliteit en een verdere beheersing van de bedrijfsvoering:

- Uitvoering interne controle aan de hand van het intern controleplan;
- Verbetering van het risicomanagement;
- Optimalisering van juridische kwaliteitszorg

Financiën

Het doel van de financiële functie is het bestuur en de ambtelijke organisatie te ondersteunen bij een gezond financieel beheer en het leveren van financiële verantwoordingen. De organisatie volgt daarbij de eisen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) aan provincies en gemeenten stelt. Door de structurele druk op de besteding van de BDU is het nog noodzakelijker geworden om de financiële positie te bewaken. Met de voorbereiding in de tweede helft van 2016 van het invoeren van een nieuw financieel systeem (Key2Financiën) op 1 januari 2017 heeft de Vervoerregio de beschikking gekregen over onder andere, digitale factuurverwerking (workflow), een module projectadministratie en daarnaast nog een business intelligence tool van Cognos (rapportages). Met de module projectadministratie kan, vanaf 2017, gewerkt worden aan een beter inzicht in onder andere het beslag van de projecten - in diverse stadia van uitvoering - op de beschikbare financiële middelen. Ook het regulier kunnen beschikken over adequate managementinformatie zal het inzicht vergroten. Dit leidt dan weer tot de gewenste financiële transparantie en een betere beheersing van inkomsten en uitgaven.

In de tweede helft van 2016 is ook, na het vertrek van de controller, gekeken naar een verbetering van de integrale financiële functie. Vanwege de overgang van Stadsregio naar Vervoerregio en een blik op de eigen organisatie is voor een tijdelijke invulling van deze functie gekozen. Aan de interim controller is gevraagd een verbeterplan op te stellen voor de financiële functie. Met het advies is het team Financiën, Planning & Control (FP&C) in het leven geroepen en zijn de noodzakelijke (nieuwe) financiële functies benoemd. Dit krijgt een verdere uitwerking in 2017 wanneer de openstaande financiële functies, nu door externen vervuld, door vaste medewerkers worden ingevuld. Met deze

nieuwe werkwijze is de financiële functie beter voorbereid voor de eisen die de Vervoerregio hieraan stelt en van buiten krijgt opgelegd.

Maar deze inspanningen hebben ook een keerzijde. In 2016 is de interne controle minder intensief aan de orde geweest. Er zijn bij de interim controle 2016 door de accountant geen onregelmatigheden geconstateerd maar zal er in 2017 een actueel intern controleplan opgesteld worden.

Met het opstellen van het Spoorboekje 2017 is in 2016 ook een vernieuwing van de P&C-cyclus ingezet. De cyclus krijgt meer het karakter van een gemeentelijke cyclus met (nieuwe) onderdelen zoals een kadernota, een bestuur rapportage in het voor- en najaar en (meer) interne rapportages. Ook dit krijgt zijn uitwerking in 2017 maar is een van de belangrijke verbeterpunten met betrekking tot meer transparantie en de financiële beheersing.

De financiële functie zal zich hiermee verder kunnen ontwikkelen van een financieel expert tot de gewenste business partner op het financiële vlak voor medewerkers en management.

Juridische zaken

De formele start van de vervoerregio per 1 januari 2017 heeft onder meer betekend dat de Gemeenschappelijke Regeling (GR) daarmee in overeenstemming moest worden gebracht. De regioraad heeft in 2016 de 9e wijziging vastgesteld, waarmee de voormalige plustaken zoals wonen en economie nu uit deze regeling zijn gehaald. De vervoertaken zijn geëxpliciteerd. Deze 9e wijziging is aan de participerende gemeenten ter goedkeuring voorgelegd. De 10^e wijziging waarin de naamswijziging is opgenomen is in een afrondende fase.

De aanbestedingswet is per 1 juli 2016 gewijzigd en als gevolg daarvan worden de standaardovereenkomsten geactualiseerd. Ook de algemene inkoopvoorwaarden van de Vervoerregio dienen te worden gezien op proportionaliteit. Daarnaast is een start gemaakt om contractmanagement en -beheer en juridische control en advisering steviger te positioneren in de organisatie met bijbehorende risicobeheersing. Bijvoorbeeld zijn in dat kader naar aanleiding van de nieuwe verordening Infra alle daarop aangepaste beschikkingen gecheckt.

In overleg met bureau Communicatie is de uitvoering van de Wet openbaarheid van bestuur beter geborgd in de organisatie. Er is een procesbeschrijving gemaakt en de organisatie is door presentaties bewuster gemaakt van het feit dat dossiers oproepbaar zijn waarbij al een eerste toetsing op al dan niet openbaarheid door de beleidsafdelingen zelf wordt uitgevoerd. Dit blijft continue een belangrijk punt van aandacht dat alleen maar in belang zal toenemen als de Wet open overheid (de opvolger van de Wob) van kracht wordt, waarbij een nog actievere rol van bestuursorganen tot openbaarmaking wordt gevraagd.

Ook is de Verordening bezwaar en beroep geactualiseerd en aan de regioraad voorgelegd. Belangrijke componenten waren de afhandeling van onze personele bezwaarschriften door gemeente Amsterdam en de reiskostenvergoeding.

De juridische functie is actief betrokken geweest bij bezwaar- en beroepsprocedures zoals o.a.:

- Beroepsprocedure bij de Centrale Raad van Beroep tegen het vervoerplan GVB.
- Verweerschrift bij de Commissie voor de rechten van de mens inzake het verzoek van twee gebruikers van scootmobielen die stelden na de ombouw van de Amstelveenlijn geen gebruik meer te kunnen maken van de nieuwe 15G tram.
- Advisering inzake de bezwaar en beroepsprocedure Wob verzoek m.b.t. een terugvordering van subsidie aan gCab.

De juridische functie ondersteunt tevens bij de belangrijke projecten zoals Projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn bij het opstellen van contracten o.a. bestuurs- en beheersovereenkomsten, communicatie richting klagers, hoe om te gaan met schadeclaims, uitvraag aanbestedingsdossier etc.

Informatievoorziening en ICT

Dit jaar zijn behalve de reguliere werkzaamheden zoals het beheer op ICT, Telefonie en informatie/dossiers een groot aantal projecten afgerond en voorbereid. Hieronder een kleine selectie:

- Na een zorgvuldige selectieprocedure is in 2016 het nieuw financieel systeem (Key2Financiën) technisch geïmplementeerd. Met het financieel systeem zijn ook een systeem voor het digitaal verwerken van facturen en een rapportagesysteem geïnstalleerd (Cognos).
- In 2016 zijn alle voorbereidingen afgerond om op 1 januari 2017 het vervangingsbesluit in te voeren. Het vervangingsbesluit heeft tot gevolg dat wij enkel nog digitaal archiveren en geen fysieke stukken meer hoeven te bewaren. Een belangrijke stap in het proces van volledige digitalisering.
- In 2016 is een start gemaakt met het beschrijven van de AO- processen van de vervoerregio. Alle processen zijn in kaart gebracht en een groot deel is beschreven en voorzien van een proces eigenaar.
- Dit jaar staat de vervanging van de ICT-omgeving op de planning. In 2016 zijn wij in samenwerking met het bureau KB&P gestart met een onderzoek naar het huidige informatielandschap en de ideale doelarchitectuur. Dit moet leiden tot een programma van eisen waarmee wij in 2017 een offerte uitvraag kunnen doen in de markt.
- In 2016 is veel energie en tijd gestoken in de dossiervorming in het datamanagementsysteem Join. Het doel is om te komen tot eenduidige digitale dossiervorming. Hiermee wordt bereikt dat dossiers compleet en vindbaar zijn op één locatie in Join. In combinatie met Ibabs en Join is de organisatie volledig over op digitale afhandeling van (bestuurlijke) besluitvormingsprocessen. Zo zijn de digitale dossiers efficiënter en toegankelijker voor de medewerkers ingericht en zijn nieuwe processen ingericht in Join zoals het aanmaken van MT-voorstellen.

HRM

Naast de standaard inspanningen met betrekking tot werving en selectie, adviseren en rapporteren aan MT, personeelsadministratie, loopbaanbegeleiding en deelname aan de werkgroep MRA-Trainee pool zijn in 2016 een aantal (grote) projecten voorbereid en/of uitgevoerd:

- Dankzij gedegen voorbereiding in 2016 kon op 1 januari 2017 het eHRM-systeem YouForce life gaan en kon het wettelijk vereiste Individueel Keuze Budget worden geïmplementeerd.
- HRM speelde (en speelt nog altijd) een centrale rol in het opzetten van het organisatie-ontwikkeltraject en schrijven van bijbehorende rapport Blik in de Spiegel.
- In 2016 is het opleidingsplan en programma dat in 2015 is opgesteld geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie en de kernwaarden voor de Vervoerregio is een nieuw opleidingsprogramma opgesteld en gereed gebracht voor uitvoering in 2017-2018.
- In samenwerking met Bureau Integriteit heeft HRM nieuwe procedures opgesteld op het gebied van melden van vermoedens bij integriteitsschending en ongewenst gedrag. Hiervoor is een extra vertrouwenspersoon aangehaakt en er zijn presentaties gegeven. Er zijn op dit gebied afspraken gemaakt met het LKOG.
- Onder aansturing en toezicht van HRM zijn eind 2016 twee trainees gestart die zich bezighouden met medewerkersgezondheid.
- In 2016 is door HRM tevens nieuw beleid en/of procedures opgesteld op o.a. de volgende gebieden:

- W&S,
- Alcohol, drugs& medicijngebruik,
- Interne bezwaarschriftenprocedure,
- Invoer nieuwe gesprekscyclus 2017

Facilitaire zaken en huisvesting

Op het gebied van facilitair en huisvesting zijn naast de gebruikelijke ondersteuning en werkzaamheden een aantal projecten gerealiseerd:

- Per 1 januari 2017 is een naamswijziging doorgevoerd. De aanpassingen zijn op diverse vlakken doorgevoerd zoals op toegangsborden, schermen, print, e-mail, systemen etc.
- Door de groei die de organisatie doormaakt is er een tekort aan werkplekken ontstaan. Er zijn inmiddels diverse aanpassingen doorgevoerd om de druk weg te nemen. Daarnaast is een ontwerp gemaakt om werkplekken bij te plaatsen en is een scenario gemaakt om uit te wijken met projectteams.
- Diverse aanpassingen en verbeteringen in de facilitaire processen zijn in overleg met de beheerder van het pand doorgevoerd, zoals het aanmelden van bezoekers, boeken van vergaderzalen etc.

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 2.e.1: Overzicht baten en lasten Bedrijfsvoering

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
Overige baten / baten voorgaande jaren	21.402	0	20.000	82.560	62.560
Doorbelastingen	3.382.145	3.277.313	4.037.020	4.037.020	0
Totaal Baten	3.403.547	3.277.313	4.057.020	4.119.580	62.560
Lasten					
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	-52.252	0	0	41.127	41.127
Personeel (in vaste dienst)	1.590.684	1.228.065	1.257.459	1.262.418	4.959
Personeel (van derden)	0	142.997	742.210	625.814	-116.396
Algemene zaken	128.162	150.000	105.000	184.141	79.141
Huisvesting	831.945	853.000	853.000	826.966	-26.034
Informatie en communicatie	339.007	349.500	524.500	509.394	-15.106
Personeel en Organisatie	438.887	513.000	564.100	523.270	-40.830
Financiën	67.114	80.750	80.750	80.808	58
Totaal Lasten	3.343.547	3.317.312	4.127.019	4.053.938	-73.081
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	60.000	-39.999	-69.999	65.642	135.641
Resultaatbestemming					
Baten					
Onttrekking Reserves	0	40.000	130.000	122.713	-7.287
Lasten					
Toevoeging reserves	-60.000	0	-60.000	-60.000	0
Resultaatbestemming	-60.000	40.000	70.000	62.713	-7.287
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	0	1	1	128.355	128.354

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

Overige baten/ baten voorgaande jaren

Uitkeringen van UWV voor zwangerschapsverlof en ziekteverzuim zijn € 27.000 hoger dan geraamd. Daarnaast hebben we van de balans reserveringen uit eerdere boekjaren vrij laten vallen. Analyse heeft uitgewezen dat deze reserveringen niet tot uitkering (hoeven) te komen.

Doorbelastingen

Deze post betreft de doorbelasting van de nettolasten van Bedrijfsvoering aan de beleidsprogramma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur, Mobiliteit, Economie en Regionale Woningmarkt. Doorbelasting heeft plaatsgevonden conform de begrote doorbelasting. Dit vergroot het inzicht in de financiële uitkomst van Bedrijfsvoering en het eigenaarschap van het financiële resultaat.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

Overige lasten/ lasten voorgaande jaren

Een aantal vorderingen uit voorgaande boekjaren stond onterecht op de balans en is als kostenpost genomen in 2016. Deze balansopschoning zorgt voor een nadeel van € 37.000. Daarnaast hebben we voor € 4.000 aan facturen/declaraties van boekjaar 2015 ontvangen die we in de jaarrekening 2015 niet hadden voorzien.

Personeel van derden

De formatie voor bedrijfsvoering was niet volledig bezet. De hierdoor ontstane vacatureruimte is niet geheel ingevuld met externe inhuur (€ 70.000 voordeel). Daarnaast is het inhuurbudget voor verbetering van de financiële functie niet volledig ingezet (€ 50.000 voordeel).

Algemene zaken

Onder deze post vallen onder andere de externe vergaderlocaties die worden gehuurd wanneer interne vergaderruimte volledig in gebruik of te beperkt zijn. De noodzaak hiertoe was hoger dan ingeschat (€50.000). Daarnaast hebben we € 40.000 meer betaald aan juridisch ondersteuning/advisering. Advies is o.a. verleend voor het actualiseren van onze inkoopvoorwaarden en de juridische consequenties van de vorming van de Vervoerregio.

Personeel en Organisatie

In afwachting van het organisatie-ontwikkelingsproces hebben we geen wervingsactiviteiten gestart voor de beschikbare functies. Dit heeft voor lagere uitgaven gezorgd (€ 30.000). Daarnaast waren de uitgaven voor opleidingen/congressen minder.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (reserves)

Onttrekking reserves

De onttrekking uit de ICT-reserve is ter dekking van kosten voor de aanschaf van het financiële systeem. De kosten 2016, verantwoord op de post Informatie en Communicatie, zijn € 7.000 lager dan geraamd. De lagere kosten maakt dat de onttrekking € 7.000 lager kan zijn.

Storting reserves

De (structurele) storting in de reserve ICT voor 5- jaarlijkse vervanging van ICT-servers heeft conform begroting plaatsgevonden.

Doorbelasting lasten Overhead naar de beleidsprogramma's

De totale overhead (nettolasten van Bestuur & Communicatie en Bedrijfsvoering) zijn conform begroting 2016 doorbelast naar de beleidsprogramma's. In deze begroting is de verdeelsleutel 'het aantal fte's van vaste formatie en externe inhuur' gehanteerd. De in de begroting gebruikte aantallen zijn in onderstaande tabel weergegeven onder 'basis'. Verder laat de tabel de toedeling van de overheadlasten naar de individuele programma's zien.

Tabel 2.e.3: Doorbelasting nettolasten overhead naar de programma's

Kostenverdeling	Basis 2016	Aandeel programma	Realisatie 2015	Begroting 2016	Realisatie 2016
01 Openbaar vervoer	28.14	27,71%	1.120.140	1.444.568	1.444.396
02 Infrastructuur	44.96	44,27%	1.994.769	2.307.567	2.307.630
03 Ruimt. Projecten en mobiliteit	17.00	16,74%	725.915	872.642	872.597
04 Economie	4.31	4,24%	152.113	221.017	220.972
05 Regionale woningmarkt	7.16	7,04%	232.394	367.318	367.517
Totaal voor kostenverdeling	101.56	100,00%	4.225.331	5.213.112	5.213.113

Onderdeel B: Bestuur en Communicatie

Wat willen we bereiken?

Bestuur ondersteuning en Communicatie is verantwoordelijk voor het duiden en positioneren van het belang van regionale samenwerking binnen de Stadsregio Amsterdam en het ondersteunen en organiseren van en communiceren over de besluitvorming in de Stadsregio Amsterdam. Dit gebeurt via de periodieke vergaderingen van het dagelijks bestuur, de regioraad, regioraadscommissies, raadsessies en portefeuillehouders overleggen (poho's).

Voor de Stadsregio, als een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten, is het van groot belang dat er goede mogelijkheden zijn voor informatie-uitwisseling tussen het bestuur en de ambtelijke organisatie van de Stadsregio en de portefeuillehouders, raadsleden en ambtenaren van de stadsregiogemeenten. Dit draagt bij aan een effectief en transparant besluitvormingsproces, ondersteunt de Stadsregio als een regionaal platform voor overleg en kennisdeling en is daarmee ondersteunend aan de democratische legitimiteit van de Stadsregio.

Wat hebben we daarvoor gedaan in 2016?

1. Het leveren van facilitaire en personele ondersteuning voor een adequate besluitvorming van de Stadsregio Amsterdam.
2. Het uitvoeren van de communicatie rondom het bestuurlijk besluitvormingsproces en projecten.
3. Afstemmen van de communicatie van de Stadsregio met partners.
4. Het verbeteren van de zichtbaarheid van de Stadsregio bij de stadsregiogemeenten.
5. Zorgen voor heldere communicatie over de nieuwe organisatie van de regionale samenwerking (Vervoerregio Amsterdam).
6. Invulling geven aan omgevingscommunicatie rondom projecten.
7. Positioneren van en communiceren over de regionale samenwerking richting bredere doelgroepen.

1. Bijdrage bestuurlijk besluitvormingsproces

In 2016 is er (naast de vier reguliere regioraden in maart, juli, oktober en december) een extra regioraad georganiseerd in mei rondom het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden (om hiermee te voorzien in de grote belangstelling voor dit dossier). Daarnaast zijn er diverse extra informatiebijeenkomsten en voorsessies voor regioraadsleden georganiseerd rondom belangrijke dossiers. Door de toegenomen publieke belangstelling en het aantal insprekers vinden de voorsessies Verkeer & Vervoer vanaf dit jaar plaats in de raadszaal van het stadhuis van Amsterdam en worden ook de sessies live gestreamd op de website.

2. Communicatie rondom het besluitvormingsproces en projecten

In het kader van het verbeteren van de transparantie in de informatievoorziening is de website van de Stadsregio www.stadsregioamsterdam.nl in 2016 geheel vernieuwd. Hierdoor is alle informatie makkelijker en in samenhang te vinden en is de website bovendien ook beter toegankelijk voor tablets en mobiele telefoons. Een onderdeel van de nieuwe website is de vergaderkalender waarin alle overleggen van het dagelijks bestuur, de regioraad, de raadsessies & raadcommissies en de portefeuillehoudersoverleggen met betreffende stukken (inclusief bijlagen, besluitenlijsten en verslagen) worden gepubliceerd. Deze vergaderkalender heeft de papieren verzending van stukken grotendeels vervangen.

De Stadsregio heeft daarnaast diverse communicatiemomenten (mede) georganiseerd, o.a. de opening en aftrap van Cyclespace (laboratorium op het gebied van fietskennis en -innovatie), de in gebruik name van Public Transport Ticketpoints op Schiphol, lancering van de Campagnefabriek (een educatieprogramma over smartphonegebruik op de fiets), plaatsing van zonnepanelen met GVB op metrostations, start aanleg busverbinding HOV Schiphol Oost, persconferentie over de bekendmaking van de startdatum Noord/Zuidlijn, de opening van de fietsparkeergarage Gustav Mahlerplein (bij station Amsterdam Zuid), pilots gratis fiets parkeren bij Amsterdamse treinstations bij Amstel en Zuidas, het vaststellen van de Vervoerplannen 2018 bij de ingebruikname van het nieuwe OV lijnennet, de besluitvorming rondom de aanleg van de Uithoornlijn, opening eerste deel rijbaan omgelegde A9, bekendmaking winnaar aanbesteding van de concessie Amstelland-Meerlanden en de overgang van Stadsregio naar Vervoerregio.

3. Afstemmen communicatie

De Stadsregio werkt veel samen met partners, zoals de 15 stadsregiogemeenten, de Metropoolregio Amsterdam (MRA), provincies (Noord-Holland, Flevoland), ministeries (I&M, Wonen, EZ), Rijkswaterstaat etc. Hieruit komen veel gemeenschappelijke projecten uit voort die vragen om afstemming in de communicatie uitingen. We zorgen ervoor dat hierbij de rol en bijdrage vanuit de Stadsregio duidelijk naar voren wordt gebracht. Zo hebben we binnen de MRA-samenwerking een bijdrage geleverd aan de organisatie van het MRA-congres 'de grenzeloze stad'.

4. Verbeteren zichtbaarheid

Bij veel stadsregiogemeenten is er behoefte aan een betere zichtbaarheid van de Stadsregio-organisatie, zodat de bestaande contacten worden versterkt en dat daarmee de afstand wordt verkleind tussen de Stadsregio-organisatie en de gemeenten. Daarnaast zoeken gemeenten naar mogelijkheden om hun eigen belangen en standpunten beter naar voren te kunnen brengen en wil de Stadsregio ook het gezamenlijk belang beter kunnen benadrukken, met name in het verbeteren van de transparantie de democratische legitimiteit van de besluitvorming. Vanuit de regioraad heeft de projectcommissie Bestuurlijke Toekomst diverse voorstellen gedaan om dit te verbeteren. Om deze voorstellen te bespreken, is in 2016 een conferentie georganiseerd met raadsleden en bestuurders.

5. Voorstellen rondom de toekomst van de regionale samenwerking

In 2016 hebben alle betrokken partijen voorstellen besproken voor de regionale samenwerking vanaf 1 januari 2017. Dit gaat zowel over de samenwerking op het beleidsterrein verkeer en vervoer (van de 15 huidige stadsregiogemeenten in een vervoerregio), als over de samenwerking op de beleidsterreinen economie, ruimte en wonen die vorm krijgt binnen een versterkte samenwerking van de Metropoolregio Amsterdam en in de deelregio's. Omdat de samenwerking binnen de Stadsregio zich per 1 januari 2017 concentreert op het beleidsterrein verkeer en vervoer, hebben het dagelijks bestuur en de regioraad besloten om ook per 1 januari 2017 de naam van de Stadsregio Amsterdam te wijzigen in Vervoerregio Amsterdam. Hiervoor is een nieuw logo en huisstijl ontwikkeld.

6. Omgevingscommunicatie rondom projecten

De Stadsregio wil meer uitvoeringsgericht gaan werken, vooral op het gebied van infrastructurele projecten, waarbij de Stadsregio vaker zelf de opdracht gevende rol vervult, zoals bij het project rondom de renovatie en ombouw van de Amstelveenlijn en de aanleg van de Uithoornlijn. Dit betekent dat de Stadsregio ook meer met omgevingscommunicatie te maken krijgt en met meer en andere doelgroepen dan voornamelijk bestuurders en ambtenaren. Hieraan geven we invulling door duidelijke kaders te stellen en met de verschillende partners de communicatieverantwoordelijkheden in de verschillende projectfasen te benoemen.

7. Positioneren van en communiceren over de regionale samenwerking

We dragen het belang en een goede positionering van de regionale samenwerking uit. Het ontwikkelen en bewaken van een corporate identiteit van de Stadsregio Amsterdam maakt hiervan onderdeel uit. We richten ons hierbij vooral op onze partners, zoals gemeenten, provincies, het Rijk, vervoerders etc., maar ook in toenemende mate op de doelgroepen die minder direct met de Stadsregio en de regionale samenwerking te maken hebben, zoals inwoners van de regio, reizigers, bedrijven, belangengroepen e.d.

Prestatie-indicatoren

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

- Het ontbreken van signalen (klachten en opmerkingen van bestuurders), waaruit blijkt dat de ondersteuning in het besluitvormingsproces een belemmering vormen voor een adequate besluitvorming.
- De mate waarin betrokkenen (bestuurders en ambtenaren uit de gemeenten van de Stadsregio) via de door de Stadsregio uitgegeven middelen in staat gesteld worden zich over de besluitvorming in de Stadsregio te informeren.

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

Wat heeft het gekost in 2016?

Tabel 1.07.1: Overzicht baten en lasten Bestuur en Communicatie

Tabel 1.07.1: Overzicht baten en lasten Bestuur en Communicatie

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten en Lasten					
Baten					
Doorbelastingen	843.186	881.671	1.176.093	1.176.093	0
Totaal Baten	843.186	881.671	1.176.093	1.176.093	0
Lasten					
Overige lasten / lasten voorgaande jaren	0	0	0	6.645	6.645
Bestuur	61.069	102.000	102.000	71.395	-30.605
Communicatie	126.840	205.000	205.000	107.962	-97.038
Personeel (in vaste dienst)	655.277	523.019	529.093	527.322	-1.771
Personeel (van derden)	0	51.652	340.000	253.847	-86.153
Totaal Lasten	843.186	881.671	1.176.093	967.171	-208.922
Saldo Baten en Lasten (voor Resultaatbestemming)	0	0	0	208.922	208.922
Resultaatbestemming	0	0	0	0	0
Saldo Baten en Lasten (na Resultaatbestemming)	0	0	0	208.922	208.922

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (baten)

Doorbelastingen

Deze post betreft de doorbelasting van de nettolasten van Bestuur en Communicatie aan de beleidsprogramma's Mobiliteit, Openbaar Vervoer en Infrastructuur. Doorbelasting heeft plaatsgevonden conform de begrote doorbelasting. Dit vergroot de resultaatverantwoordelijkheid van dit programma, en inzicht in de financiële uitkomst.

Toelichting op het verschil jaarrekening en begroting (lasten)

Communicatie

De kosten voor de overgang van Stadsregio naar Vervoerregio vielen in 2016 lager uit, deels door de keus voor digitale sjablonen i.p.v. drukwerk, deels doordat sommige werkzaamheden naar 2017 zijn doorgeschoven. Het gaat hier om het ontwikkelen van huisstijldragers en het omzetten van de website. Daarnaast zijn ook de werkzaamheden (en daarmee de kosten) voor het startsymposium van de Vervoerregio doorgeschoven naar 2017 door verplaatsing van het startsymposium van begin 2017 naar juni 2017.

Personeel van derden

De kosten voor de communicatie rondom de implementatie van het nieuw OV-lijnnennet zijn deels ten laste gebracht van programma OV. Hierdoor treedt er een voordeel van € 86.000 op bij B&O.

F. Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn partijen waarmee de Stadsregio een bestuurlijke relatie heeft en er moet sprake zijn van een financieel belang. Er is een financieel belang wanneer er juridisch afdwingbare financiële verplichtingen bestaan. Zijn de verplichtingen niet juridisch afdwingbaar dan wordt de partij genoemd bij het betreffende programma.

De Stadsregio Amsterdam kende in het verslagjaar 2016 geen verbonden partijen.

G. Grondbedrijf

De ontwikkeling van nieuwe woongebieden en bedrijfsterreinen wordt uitgevoerd door de gemeenten. Omdat de Stadsregio Amsterdam zelf geen bouwterreinen ontwikkelt, is deze paragraaf niet van toepassing voor de Stadsregio Amsterdam.

3. Jaarrekening 2016

3.1 De programmarekening

3.1.1 Inleiding

Het financieel verslag in de jaarrekening van de Stadsregio volgt de indeling, die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) voorschrijft.

Het financieel verslag begint in paragraaf 3.1.2 met een overzicht van de baten en lasten per programma. Dit overzicht geeft inzicht in de afwijkingen per programma tussen de begroting en de jaarrekening. Dit overzicht van baten en lasten is voor resultaatbestemming, dat wil zeggen voor verrekening met de reserves en verrekening met vooruit ontvangen Verkeer- en Vervoer Brede Doel Uitkeringen (BDU). In een totaalregel is de resultaatbestemming opgenomen, in paragraaf 3.1.3 resultaatbestemming wordt de resultaatbestemming per programma toegelicht.

In paragraaf 3.1.4 is een analyse gemaakt van de samenstelling van het rekeningresultaat. In deze paragraaf is ervoor gekozen om als invalshoek de economische categoriegroep te nemen, omdat deze invalshoek nog niet op een andere plek in het jaarverslag is opgenomen.

In paragraaf 3.1.5 volgt het overzicht van de gerealiseerde algemene dekkingsmiddelen. De algemene dekkingsmiddelen van de Stadsregio zijn als aandeel van het rekeningtotaal gering, omdat het belangrijkste deel van de baten bestaat uit doeluitkeringen. De belangrijkste doeluitkering, de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer, wordt vervolgens behandeld in paragraaf 3.1.6.

Ten slotte is in paragraaf 3.1.7 een overzicht opgenomen van het verloop van de reserves en vooruit ontvangen rijksmiddelen over de laatste 5 jaren. Deze paragraaf geeft daarmee een samenvattend beeld van de vermogenspositie van de Stadsregio over een langere periode.

3.1.2 Overzicht van baten en lasten voor resultaatbestemming

In het overzicht van baten en lasten voor resultaatbestemming staan de afwijkingen tussen Begroting en Jaarrekening per programma centraal. Dit overzicht van baten en lasten is voor resultaatbestemming, dat wil zeggen voor verrekening met de reserves en verrekening met vooruit ontvangen BDU.

Tabel 3.1.2: Baten en Lasten per programma vóór resultaatbestemming

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Baten					
01 Openbaar Vervoer	459.526.003	336.153.631	296.856.860	305.179.400	8.322.540
02 Infrastructuur	72.102.064	164.483.866	93.078.100	93.858.170	780.070
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid	6.129.258	6.758.614	6.263.361	6.359.826	96.465
04 Economie	779.169	262.000	702.500	1.050.288	347.788
05 Regionale Woningmarkt	126.820	0	67.780	247.203	179.423
06 Jeugdzorg	975.256	0	0	0	0
97 Algemene Dekkingsmiddelen	3.393.191	3.675.863	4.002.954	4.233.362	230.408
Totaal Baten	543.031.761	511.333.974	400.971.555	410.928.248	9.956.693
Lasten					
01 Openbaar Vervoer	466.118.559	336.153.630	375.316.860	288.873.340	-86.443.520
02 Infrastructuur	81.175.665	164.483.866	117.073.106	114.624.746	-2.448.360
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid	6.129.258	6.758.615	8.225.543	5.834.326	-2.391.217
04 Economie	1.950.892	1.461.682	2.765.907	1.854.381	-911.526
05 Regionale Woningmarkt	1.332.555	1.285.404	1.642.208	1.583.403	-58.805
06 Jeugdzorg	1.061.090	0	0	0	0
97 Algemene Dekkingsmiddelen	0	1.190.776	7.492.187	7.994.019	501.832
Totaal Lasten	557.768.019	511.333.973	512.515.811	420.764.215	-91.751.596
	-14.736.258	1	-111.544.256	-9.835.967	101.708.289
Baten					
91 Bestuur en Communicatie	843.186	881.671	1.176.093	1.176.093	0
99 Bedrijfsvoering	3.403.547	3.277.313	4.057.020	4.119.580	62.560
Totaal Baten	4.246.733	4.158.984	5.233.113	5.295.673	62.560
Lasten					
91 Bestuur en Communicatie	843.186	881.671	1.176.093	967.171	-208.922
99 Bedrijfsvoering	3.343.547	3.317.312	4.127.019	4.053.938	-73.081
Totaal Lasten	4.186.733	4.198.983	5.303.112	5.021.109	-282.003
	60.000	-39.999	-69.999	274.564	344.563
Resultaat	-14.676.258	-39.998	-111.614.255	-9.561.403	102.052.852

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat er in 2016 bij BDU Programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid meer BDU-bijdragen was ontvangen en toegevoegd aan vooruit ontvangen BDU dan was begroot, namelijk € 9,2 miljoen meer. Ook was er in 2016 bij BDU Programma's minder uitgaven en realisatie onttrokken aan de vooruit ontvangen BDU dan was begroot, namelijk € 90,76 miljoen minder. Voor wat betreft de niet BDU-programma's (gemeentelijk deel) is er sprake van een positief resultaat van € 1.212.119,-. In 2016 is er ook een resultaat ontstaan door wijziging van doorbelastingen van overhead (bestuur en communicatie en bedrijfsvoering) en hierdoor is er sprake van een positief resultaat bij overhead van € 337.276,-. Per saldo heeft dit alles geleid tot een minder negatief saldo voor resultaatbestemming dan was begroot (€ 101,53 miljoen lager).

In het eerste deel bij het jaarverslag is per BDU-programma en niet BDU-programma toegelicht wat de redenen van de overbesteding dan wel onderbesteding is geweest.

Incidentele posten

Er wordt in de baten en lasten geen onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele posten

3.1.3 Resultaatbestemming

De resultaatbestemming bestaat uit de verrekeningen met reserves en verrekeningen met vooruit ontvangen BDU. Verrekeningen met reserves en vooruit ontvangen BDU worden uitgevoerd op basis van door de Regioraad vastgesteld beleid. Er is dus beleidsvrijheid voor de Regioraad in de resultaatbestemming.

Tabel 3.1.3: Opbouw resultaatbestemming

	Rekening 2016 baten	Rekening 2016 lasten	Baten en Lasten	Resultaat- bestemming	Resultaat 2016
01 Openbaar Vervoer	305.179.400	288.873.340	16.306.060	-16.306.060	0
02 Infrastructuur	93.858.170	114.624.746	-20.766.576	20.766.576	0
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid	6.359.826	5.834.326	525.500	-525.500	0
04 Economie	1.050.288	1.854.381	-804.093	1.405.282	601.189
05 Regionale Woningmarkt	247.203	1.583.403	-1.336.200	598.998	-737.202
06 Jeugdzorg	0	0	0	0	0
97 Algemene Dekkingsmiddelen	4.233.362	7.994.018	-3.760.656	5.108.789	1.348.133
Rekeningtotalen	410.928.248	420.764.214	-9.835.966	11.048.085	1.212.119
91 Bestuur en Communicatie	1.176.093	967.171	208.922	0	208.922
99 Bedrijfsvoering	4.119.580	4.053.938	65.642	62.713	128.355
Rekeningtotalen	5.295.673	5.021.109	274.564	62.713	337.276
Totaal			-9.561.402	11.110.798	1.549.395

Bij de BDU Programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid gaat de resultaatbestemming om een onttrekking van of toevoeging aan vooruit ontvangen BDU.

Bij de niet BDU-programma's gaat de resultaatbestemming om een onttrekking aan en vrijval van de reserves van deze niet BDU-programma's omdat die programma's per 31 december 2016 worden beëindigd en geen onderdeel meer zijn van Stadsregio.

Bij het overhead onderdeel bedrijfsvoering gaat de resultaatbestemming om een onttrekking aan de reserve vervanging ICT.

In het bovenstaande overzicht is het overzicht van baten en lasten aangevuld met algemene dekkingsmiddelen en overhead (bestuur en communicatie en bedrijfsvoering). Hiermee is het financiële beeld compleet en geeft het resultaat het rekeningresultaat van de niet BDU-programma's en het resultaat van overhead weer. De hierboven gepresenteerde cijfers in tabel 3.1.3 opbouw resultaatbestemming geeft het resultaat weer zoals het voorstel tot het nemen van het resultaat van de regioraad van 11 juli 2017 is gedaan.

3.1.4 Samenstelling resultaat (rekeningresultaat en resultaat overhead)

Om een beeld te krijgen van de samenstelling van het resultaat zijn er twee invalshoeken. In de paragraaf 3.1.5 wordt het resultaat vanuit de invalshoek per programma gezien. In deze paragraaf is ervoor gekozen om als invalshoek de economische categorie te nemen. Ook hier gaat het weer om de verschillen tussen begroot en gerealiseerd. Dat werkt als volgt.

- Zijn de gerealiseerde baten hoger dan de begrote baten, dan is de bijdrage aan het resultaat positief. De bijdrage aan het resultaat is negatief wanneer minder inkomsten worden gerealiseerd dan begroot.

- Voor de lasten geldt het omgekeerde. De bijdrage aan het resultaat is positief wanneer de gerealiseerde lasten lager zijn dan de begrote lasten. Een overschrijding van de begrote uitgaven leidt dus tot een negatieve bijdrage aan het resultaat
- Is de gerealiseerde uitkomst gelijk aan de begrote uitkomst dan is de bijdrage aan het resultaat nul.

Het resultaat wordt bepaald door het rekeningresultaat en het resultaat overhead. Omdat het rekeningresultaat alleen wordt bepaald door het gebruik van de algemene middelen, zijn alleen de over- en onderbestedingen van de programma's opgenomen die door de algemene middelen worden gefinancierd, te weten de niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt. Het resultaat van overhead wordt bepaald door de over- en onderbestedingen van overhead (Bestuur en Communicatie en Bedrijfsvoering).

Tabel 3.1.4: Samenstelling van het rekeningresultaat over de periode 2012 t/m 2016

	2012	2013	2014	2015	2016
Baten					
Gemeentelijke bijdrage	2.262	12	0	35	221
Rente opbrengsten	54.433	2.889	12.522	39.677	2.236
Overige baten	0	0	97.900	141.568	497.896
Bijdrage uit de algemene reserve	0	587.779	-81.573	9.027	-21.287
Baten	56.695	590.680	28.849	190.307	479.067
Lasten					
Bestuur en Communicatie	160.914	0	0	0	0
Projecten, onderzoek en studie	-31.047	86.531	82.294	-148.066	58.454
Subsidie uitvoering	0	0	170.030	82.287	-1.059.280
Personeel	13.855	19.689	-81.692	-190.389	-213.123
Overhead	43.207	37.174	26.103	-10.793	-130.261
Overige posten	149.387	1.671.131	3.788	-183.182	273.882
Lasten	336.316	1.814.525	200.523	-450.143	-1.070.328
Resultaat	393.011	1.223.845	229.372	640.450	1.549.395

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat er in 2016 een positief resultaat is behaald van € 1.549.395. Het resultaat bestaat uit rekeningresultaat van € 1.212.119,- en een resultaat van overhead van € 337.276,-

3.1.5 Gerealiseerde algemene dekkingsmiddelen en overhead

De herkomst van de algemene dekkingsmiddelen van de Stadsregio bestaan uit de gemeentelijke bijdragen, de rente over de algemene reserve en de rente over het betalingsverkeer. De besteding van de algemene dekkingsmiddelen bestaan uit het saldo van de baten en lasten van de niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt. De besteding van overhead is het saldo van de baten en lasten van de overhead (bestuur en communicatie en bedrijfsvoering). De volgende tabel geeft weer wat de herkomst van de algemene middelen is en hoe de algemene middelen en overhead besteed worden.

Tabel 3.1.5: Herkomst en besteding algemene dekkingsmiddelen en overhead

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Vershil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Herkomst					
Gemeentelijke bijdrage	3.302.735	3.267.463	3.339.654	3.339.875	221
Rente	90.456	10.300	10.300	12.536	2.236
Totaal Baten	3.393.191	3.277.763	3.349.954	3.352.412	2.458
Besteding					
04 Economie	-1.715.605	-1.199.682	-658.125	601.189	1.259.314
05 Regionale Woningmarkt	-1.037.136	-1.285.404	-975.430	-737.202	238.228
97 Vrije ruimte	0	-792.677	-1.716.399	-2.004.279	-287.880
Overhead:					
91 Bestuur en Communicatie	0	0	0	208.922	208.922
99 Bedrijfsvoering	0	0	0	128.354	128.354
Totaal Lasten	-2.752.741	-3.277.763	-3.349.954	-1.803.017	1.546.937
Resultaat (rekening resultaat en resultaat overhead)	640.450	0	0	1.549.395	1.549.395

De gemeentelijke bijdrage wordt bepaald door het aantal inwoners per gemeente maal het bedrag per inwoner. In 2016 was het bedrag per inwoner € 2,23. In 2016 is door de Stadsregio bijna evenveel ontvangen als begroot. In paragraaf a Lokale Heffingen (zie bladzijde 63) is aangegeven hoe de gemeentelijke bijdrage is berekend.

Uit het overzicht van baten en lasten uit paragraaf 3.1.2 (zie bladzijde 77) werd duidelijk dat de algemene dekkingsmiddelen slechts een klein deel vormen van de totale baten van de Stadsregio. De algemene dekkingsmiddelen kunnen alleen worden ingezet voor de programma's waarin de regionale beleidsontwikkeling het kenmerkende is, te weten de niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt.

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat het resultaat van de algemene dekkingsmiddelen en het resultaat van overhead samen positief € 1.549.395,- bedraagt. Voorstel is om in de voordracht aan de Regioraad tot vaststelling van de jaarrekening dat het dagelijks bestuur het voorstel doet om het positieve rekeningresultaat van € 1.212.1129,- uit te keren aan haar deelnemers en het resultaat van overhead van € 337.276,- te verdelen naar de vooruit ontvangen BDU per programma op basis van de procentuele verdeling.

3.1.6 Programma overschrijdende dekkingsmiddelen: de BDU

Ieder jaar ontvangt de Stadsregio van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een BDU-uitkering Verkeer en Vervoer. Deze uitkering wordt ingezet voor de BDU-programma's Openbaar Vervoer, Infrastructuur en Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid. De Stadsregio bepaalt zelf zowel de verdeling over de programma's als ook welk deel van de beschikbare BDU daadwerkelijk wordt ingezet per programma. In onderstaande tabel is aangegeven hoeveel de beschikte BDU voor 2016 bedroeg, alsmede welk deel is ingezet.

Tabel 3.1.6: Beschikte en inzet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

	Jaarrekening 2015	Vastgestelde Begroting 2016	Gewijzigde Begroting 2016	Jaarrekening 2016	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting 2016
Beschikbare BDU					
Beschikte BDU					
BDU aandeel Openbaar Vervoer	282.009.154	288.790.631	296.856.860	305.179.400	8.322.540
BDU aandeel Infrastructuur	88.004.707	83.999.866	93.078.100	93.858.170	780.070
BDU aandeel Mobiliteitsbeleid	5.959.282	6.210.614	6.263.361	6.359.826	96.465
Totaal Beschikte BDU	375.973.143	379.001.111	396.198.321	405.397.396	9.199.075
Inzet BDU voorgaande jaren					
BDU OV voorgaande jaren	166.045.403	47.362.999	78.460.000	0	-78.460.000
BDU Infra voorgaande jaren	0	80.484.000	23.995.006	20.766.576	-3.228.430
BDU V&V voorgaande jaren	0	548.001	1.962.182	0	-1.962.182
Totaal Inzet BDU voorgaande jaren	166.045.403	128.395.000	104.417.188	20.766.576	-83.650.612
Totaal beschikbare BDU	542.018.546	507.396.111	500.615.509	426.163.972	-74.451.537
Bestemde BDU					
Inzet BDU					
BDU inzet Openbaar Vervoer	448.288.557	336.153.630	375.316.860	288.873.340	-86.443.520
BDU inzet Infrastructuur	70.252.628	164.483.866	117.073.106	114.624.746	-2.448.360
BDU inzet Mobiliteitsbeleid	5.778.643	6.758.615	8.225.543	5.834.326	-2.391.217
Totaal ingezette BDU	524.319.828	507.396.111	500.615.509	409.332.412	-91.283.097
BDU sparen voor komende jaren					
BDU sparen Openbaar Vervoer	-234.000	0	0	16.306.060	16.306.060
BDU sparen Infrastructuur	17.752.079	0	0	0	0
BDU sparen Mobiliteitsbeleid	180.639	0	0	525.500	525.500
Totaal BDU gespaard	17.698.718	0	0	16.831.560	16.831.560
Totaal bestemde BDU	542.018.546	507.396.111	500.615.509	426.163.972	-74.451.537
Resultaat	0	0	0	0	0

Wanneer de beschikte BDU verschilt van de ingezette BDU dan zijn er drie mogelijkheden:

1. Indien de ingezette BDU **lager** dan de beschikte BDU dan wordt het restant gespaard voor uitgaven in komende jaren. De wet BDU biedt deze mogelijkheid waardoor niet ingezette middelen niet terug betaald hoeven te worden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
2. Indien de ingezette BDU **hoger** dan de beschikte BDU dan wordt het tekort gedekt door gespaarde vooruit ontvangen BDU uit voorgaande jaren in te zetten.
3. Als gevolg van de ingezette beleidslijn directe financiering bij programma Openbaar Vervoer is de vooruit ontvangen BDU van programma Openbaar vervoer negatief en dus niet meer toereikend. Het ontstane negatieve saldo en de ontoereikendheid moet de komende jaren weer worden ingelopen zodat het vooruit ontvangen BDU van programma Openbaar Vervoer weer positief en toereikend is.

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat in 2016 bij de BDU-programma's Openbaar Vervoer en Ruimtelijke projecten en Mobiliteitsbeleid de beschikte BDU hoger was dan de ingezette BDU, waardoor de niet ingezette BDU-middelen gespaard konden worden. Deze gespaarde middelen zijn op de balans opgenomen als vooruit ontvangen rijksmiddelen. Bij het BDU-programma Openbaar Vervoer is het negatieve saldo door deze toevoeging iets minder negatief geworden. Bij het BDU-programma Ruimtelijke projecten en Mobiliteitsbeleid kunnen deze gespaarde middelen ingezet worden in komende jaren. Bij het BDU-programma Infrastructuur was de beschikte BDU in 2016 lager dan de ingezette BDU. Deze meer ingezette middelen zijn onttrokken uit de vooruit ontvangen BDU-spaarpot voor Infrastructuur.

3.1.7 Reserves en vooruit ontvangen (rijks)middelen

Op drie plaatsen in de jaarrekening is een toelichting op reserves en vooruit ontvangen rijksmiddelen opgenomen, telkens vanuit een andere invalshoek. Bij de programma's in het jaarverslag is de invalshoek van de toelichting van het programma: wat is er gebeurd op het beleidsterrein. In de balans is een gedetailleerd overzicht van de toevoegingen en onttrekkingen van alle reserves en voorzieningen opgenomen voor het verslagjaar en het daaraan voorafgaande jaar, ofwel 2016 ten opzichte van 2015. Deze paragraaf geeft een samenvattend beeld van de vermogenspositie van de Stadsregio over een langere periode, te weten de laatste vijf jaren.

Tabel 3.1.7: Overzicht verloop reserves en vooruit ontvangen (rijks)middelen

	Stand per 31-12-2012	Stand per 31-12-2013	Stand per 31-12-2014	Stand per 31-12-2015	Stand per 31-12-2016
Algemene Reserve					
Algemene Reserve	2.404.215	2.989.398	3.264.817	1.897.643	0
Totaal Algemene reserve	2.404.215	2.989.398	3.264.817	1.897.643	0
Wijziging t.o.v. voorgaand jaar	409.133	585.183	275.419	-1.367.174	-1.897.643
Bestemmingsreserves					
01 OV rente	2.395.289	616.005	1.219.391	0	0
02 Infrastructuur	3.819.448	1.434.402	1.912.444	0	0
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid	0	0	0	0	0
04 Economie	0	0	1.030.000	1.405.282	0
05 Regionale Woningmarkt	596.629	598.998	598.998	598.998	0
06 Jeugdzorg Algemene reserve	85.834	85.834	85.834	0	0
Sociaal Plan	10.813.400	13.119.314	13.620.738	3.211.146	0
Koersverschillen	3.486.252	3.159.065	2.630.881	2.102.697	1.584.661
Vervanging ICT	245.796	305.796	245.796	305.796	243.083
Totaal bestemmingsreserves	21.442.648	19.319.414	21.344.082	7.623.919	1.827.744
Wijziging t.o.v. voorgaand jaar	-944.893	-2.123.234	2.024.668	-13.720.163	-5.796.175
Totaal reserve	23.846.863	22.308.812	24.608.899	9.521.562	1.827.744
Wijziging t.o.v. voorgaand jaar	-535.760	-1.538.051	2.300.087	-15.087.337	-7.693.818
Vooruitontvangen (rijks)middelen					
01 Openbaar Vervoer	127.791.144	154.196.035	29.866.595	5.515.970	-121.104.748
02 Infrastructuur	317.584.477	336.087.600	337.523.660	213.346.961	345.289.250
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid	27.737.849	8.085.772	10.000.636	10.181.274	10.707.963
03 Ruimtelijke projecten en mobiliteitsbeleid Venom	31.490	126.842	146.445	61.618	9.787
04 Economie	1.222.182	1.647.098	1.330.503	1.012.293	0
06 Jeugdzorg	4.313.420	2.864.001	968.061	1.459.906	0
Totaal vooruitontvangen	478.680.562	503.007.348	379.835.900	231.578.022	234.902.252
Wijziging t.o.v. voorgaand jaar	-6.128.147	24.326.786	-123.171.448	-148.257.878	3.324.230

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat in 2016 de stand van de algemene reserve is gedaald met € 1.897.643,- en is teruggebracht naar € 0,-. Deze daling is het gevolg van het volledig vrijvallen van het saldo van de algemene reserve als gevolg van de beëindiging per 31 december 2016 van de door algemene middelen gefinancierde niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt. De bestemmingsreserves zijn gedaald met 5,2 miljoen. Deze daling wordt ook grotendeels verklaard door het volledig vrijvallen van de gelden die bestemd waren voor het sociaal plan en de stimulering impuls voor de niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt die zoals boven al reeds was aangegeven per 31 december 2016 beëindigd zijn. Het totaal aan reserves is hierdoor in 2016 met ruim € 7,1 miljoen gedaald.

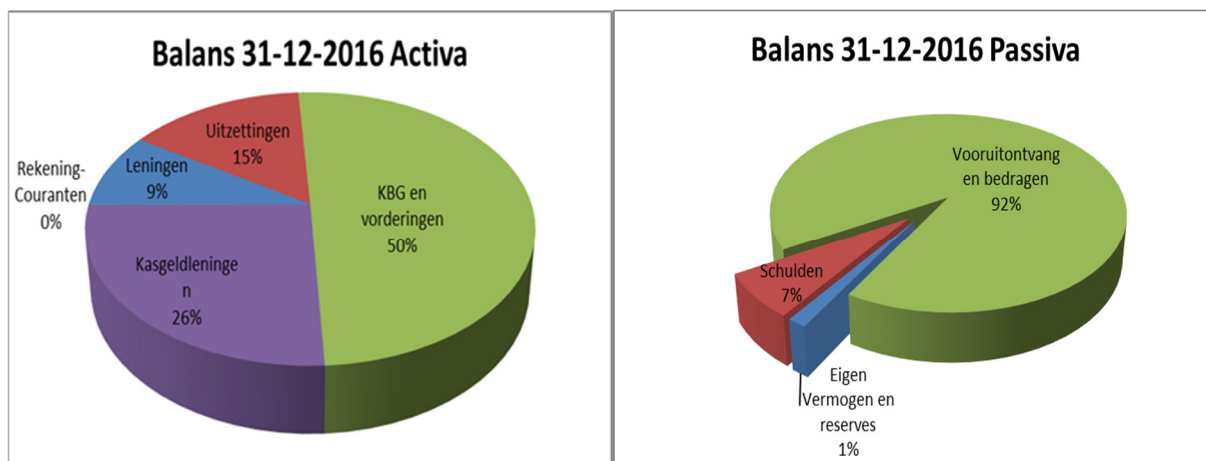
Het totaal aan vooruit ontvangen (rijks)middelen is in 2016 iets gestegen ten opzichte van vorig jaar. In het jaarverslag zijn bij de verschillende (BDU)programma's de dalingen en stijgingen van de vooruit ontvangen (rijks)middelen nader toegelicht.

3.2 Balans met toelichting

3.2.1 Balans Stadsregio Amsterdam per 31 december 2016

Tabel 3.2.1: Balans Stadsregio Amsterdam per 31 december 2016

ACTIVA	31-12-2015	31-12-2016
A1 Vaste activa		
A1331 Overige leningen > 1 jaar	95.899.762	23.550.748
A1332 Uitzettingen > 1 jaar	52.822.033	39.616.528
A2 Vlottende activa		
A221 Vorderingen op openbare lichamen	1.096.083	1.285.117
A222 Verstrekte kasgeldlening	47.000.000	68.000.000
A223 Rekening courant verhoudingen	41.829.513	-142.874
A224 Vorderingen op derden	2.898.935	943.290
A23 Liquide middelen	5.431.086	119.904.825
A29 Overlopende activa	2.600.016	10.044.258
Totaal Activa	249.577.428	263.201.892
PASSIVA		
P1 Vaste passiva		
Algemene- en bestemmingsreserves		
P111 Eigen vermogen/algemene reserve	1.897.643	0
P114 Resultaat vorig boekjaar	0	0
	1.897.643	0
P112 Bestemmingsreserves	2.310.076	243.083
P112 Bestemmingsreserve sociaal plan	3.211.146	0
P112 Bestemmingsreserve koersverschillen	2.102.697	1.584.661
	7.623.919	1.827.745
P114 Resultaat lopend boekjaar (- verlies)	640.450	1.549.395
P2 Vlottende passiva		
P213 Overige schulden	3.427.748	12.160.822
P29b Vooruit ontvangen rijksmiddelen	231.578.022	228.980.345
P29c Vooruit ontvangen overig overheid	0	5.972.549
P29d Overlopende passiva	4.409.646	12.711.037
Totaal Activa	249.577.428	263.201.892



Grafische weergave van de Balans per 31-12-2016 Activa en Passiva separaat weergegeven.

Balans 31-12-2016 Activa: 35% van de middelen van de Stadsregio zijn vastgelegd in uitgegeven (kasgeld)leningen (u/g). Bijna 50% van de middelen zijn liquide middelen ondergebracht bij de BNG en zijn direct opeisbaar. 15% van de middelen zijn de uitzettingen die nu ondergebracht zijn bij ASR Nederland B.V. (was voorheen BNG Capital Management).

Balans 31-12-2016 Passiva: De verhouding eigen vermogen (EV) en vreemd vermogen (vooruit ontvangen bedragen en schulden) bij de Stadsregio is vreemd vermogen 99% en eigen vermogen 1%.

3.2.2 Toelichting op de Balans: Activa

3.2.2 Waarderingsgrondslagen

1. De gehanteerde codering van de balansposten en de toelichting daarop zijn volgens indeling van het CBS, inzake de informatievoorziening voor derden volgens het Besluit, Begroting en Verantwoording (BBV).
2. Valuta: alle in deze jaarrekening gehanteerde bedragen zijn in €, tenzij anders vermeld.
3. Door afrondingen kunnen er afwijkingen ontstaan tussen balanscijfers en de totaalstellingen van balansspecificaties.

A1 Vaste Activa

- De Stadsregio Amsterdam bezit geen vaste activa als gebouwen, installaties of andere duurzame activa. Meubilair, computers, communicatieapparatuur en vergelijkbare kosten worden in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie gebracht.
- A1331 Overige leningen > 1 jaar: De lening betreft een lening aan EBS en zijn gewaardeerd tegen hun nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar per "lening jaar".
- A1332 Uitzettingen > 1 jaar: De uitzetting in de Kapitaalselectfonds bij het BNG Capital Management (BCM) is in 2016 overgenomen door ASR Nederland B.V. en is nu een uitzetting Kapitaalselectfonds bij ASR Nederland B.V. en worden gewaardeerd op de verkrijgingsprijs (historische kostprijs), conform de BBV artikel 67 punt 1 en 2. De marktwaarde wordt gecontroleerd door de accountant van ASR Nederland B.V. en de jaarverslagen van de fondsen worden gedeponereerd bij de Autoriteit Financiële Markten.

In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting in dit en de komende jaren afgebouwd: ieder jaar wordt 1/7^e deel aan participaties verkocht. Voor het vaststellen van het te boeken koersresultaat bij verkoop worden eerst de participaties met de hoogste aankoers afgeboekt. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling over de programma's. Met deze keuze voor berekening van het resultaat hanteert de Stadsregio dus het voorzichtigheidsbeginsel: lasten nemen zodra ze bekend zijn, baten nemen wanneer ze gerealiseerd zijn. Zie ook "2 paragrafen 2016 Financiering".

A2 Vlottende Activa

- A221 Vorderingen op openbare lichamen: de vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde, de Stadsregio hanteert een betaaltermijn van twee weken.
- A222 Verstrekte kasgeldlening: de kasgeldlening betreft een lening aan de Gemeente Amsterdam met looptijd op balansdatum korter dan één jaar en is opgenomen tegen de nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar.
- A223 Rekening-courant: de rekening-courant betreft het saldo van de liquiditeitsverhouding met de gemeente Amsterdam en programma Jeugdzorg, ondergebracht bij de afdeling DMO van de gemeente Amsterdam. Deze zijn opgenomen voor hun nominale waarde. In 2016 heeft Stadsregio een eigen bankrekening gekregen en treedt de gemeente Amsterdam niet meer op als financier van de Stadsregio. Het saldo van de gemeente Amsterdam is het restant van de nog af te wikkelen saldo met de gemeente Amsterdam. Het saldo met programma Jeugdzorg betreft verrekeningen van BTW/BCF.
- A224 Vorderingen op derden: de vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde, de Stadsregio hanteert een betaaltermijn van twee weken.
- A23 Liquide middelen: de direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) Stadsregio Amsterdam.
- A29 Overlopende activa: de overige vorderingen van de Stadsregio allemaal opgenomen voor hun nominale waarde.

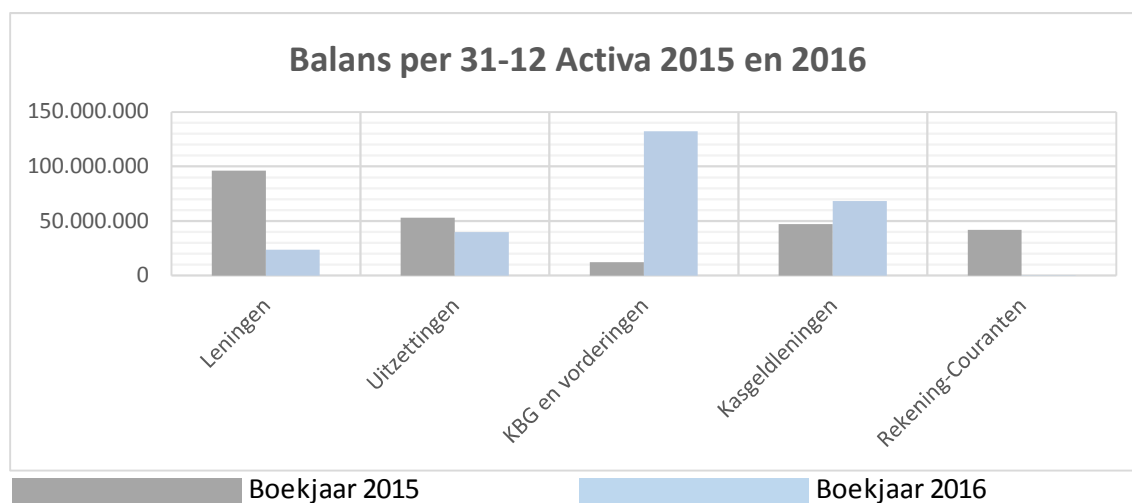
P1 Vaste Passiva

- P111 Eigen Vermogen: de Algemene reserve is een weerstandsvermogen. Het wordt bepaald door de weerstandscapaciteit in relatie tot de risico's die de organisatie loopt. De weerstandscapaciteit bestaat uit de mogelijkheden om financiële tegenvallers op te vangen zonder dat er een directe noodzaak tot bezuinigen optreedt.
- P112 Bestemmingsreserve Sociaal Plan: Overeenkomstig het regionaalsbesluit van 11 oktober 2011 (in de Halfjaarrapportage 2011) is een bestemmingsreserve aangelegd om de kosten van een sociaal plan bij opheffing van de Stadsregio Amsterdam voor twee jaar te kunnen dekken. De vorming van deze bestemmingsreserve is tot stand gekomen door onttrekkingen aan de algemene- en rentereserves van de programma's.
- P112 Bestemmingsreserves: reserves ter dekking van specifieke kosten en rentebuffers. Van de positieve verschillen tussen de wettelijke verplichte rente en de werkelijke ontvangen rente zijn per programma reserves gevormd. Toekomstige negatieve renteresultaten zullen ten laste worden gebracht van deze reserves.
- P114 Resultaat vorig boekjaar is het resultaat van de Stadsregio Amsterdam over het vorige boekjaar, waarover door de regioraad het besluit is genomen om dit uit te keren aan haar deelnemers.
- P114 Resultaat lopend boekjaar is het resultaat van de Stadsregio Amsterdam voor bestemming door de regioraad.

P2 Vlottende Passiva

- P213 Overige schulden: crediteuren: de crediteuren zijn opgenomen voor hun nominale waarde, de looptijd is korter dan een jaar.
- P29b Vooruit ontvangen rijksmiddelen: in de toelichting is een specificatie opgenomen, waarin per programma de verplichtingen zijn weergegeven.
- P29c Vooruit ontvangen overig overheid: in de toelichting is een specificatie opgenomen, waarin per programma de verplichtingen zijn weergegeven.
- P29d Overlopende passiva: de overige verplichtingen van de Stadsregio.

3.2.2 A Vaste Activa



Grafische weergave van de Balansstanden Activa per 31 december 2015 en 2016.

De grafiek geeft weer dat de leningen ongeveer met 75% zijn afgenomen door de lening u/g aan gemeente Amsterdam in verband met de gewijzigde looptijd van de lening <1 jaar is deze als kasgeldlening u/g opgenomen. Dit is in 2015 ook gebeurd en was het bedrag van de kasgeldlening in 2016 1/3 deel hoger dan 2015. De uitzettingen zijn 1/7 afgenomen door verkoop van participaties in 2016. Kas, Bank en Giro (KBG) zijn met 90% toegenomen omdat onze liquide middelen ondergebracht bij de BNG nu in eigen beheer hebben en niet meer ondergebracht zijn als rekening-courant verhouding bij de gemeente Amsterdam. Hierdoor is de rekening-courant verhouding in 2016 ook nagenoeg nihil geworden.

A1331 Overige leningen > 1 jaar

Per 31 december 2016 is er nog één resterende lening > 1 jaar die aangegaan is op 29 april 2015 met EBS en die 15 mei 2019 volledig zal zijn afgelost. Het resterende lening bedrag per 31 december 2016 bedraagt € 23.550.748,- De aflossing van deze lening wordt periodiek verrekend met de concessiehouder EBS.

Tabel 3.2.1: A1331 Overige leningen > 1 jaar

Omschrijving lening	Datum ingang	Datum aflossing	Bedrag lening
Lening u/g EBS 4 jaar	29-4-2015	15-5-2019	23.550.748
Totaal leningen			23.550.748

A1332 Uitzettingen > 1 jaar bij ASR Nederland B.V.-kapitaalmarkt

Per 31 december 2016 was een bedrag van € 39.616.528 uitgezet bij twee fondsen van ASR Nederland B.V.-kapitaalmarkt Select Absoluut Rendement Tranche A en B. Deze uitzettingen waren eerder uitzettingen bij BNG Capital Management maar zij zijn in 2016 overgenomen door ASR Nederland B.V. dus zijn het nu uitzettingen geworden van ASR Nederland B.V.

Tabel 3.2.2: A1332 Uitzettingen > 1 jaar bij ASR Nederland B.V.-kapitaalmarkt

	Stand per 31-12-2015	Toevoeging	Onttrekking	Rente / Dividend	
				Dividend op bank	Stand per 31-12-2016
<i>Fido kapitaalmarkt</i>					
Abs.Rend.Tranche. A	49.669.680	0	12.417.417	19.032	37.252.263
Abs.Rend.Tranche. B	3.152.352	0	788.087	1.278	2.364.265
Totaal beleggingen	52.822.032	0	13.205.504	20.310	39.616.528

In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting in zeven opvolgende jaren afgebouwd: ieder jaar wordt 1/7^e deel aan participaties verkocht. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling over de programma's:

Verkoop van participaties	Aantal participaties	Verkoop gemiddelde koers	Verkoop waarde	Koersresultaat	Uittredingsfee
<i>Fido kapitaalmarkt</i>					
Abs.Rend.Tranche. A	11.924.930	12.417.417	12.693.838	282.768	6.347
Abs.Rend.Tranche. B	725.698	788.087	852.739	65.078	426
	12.650.628	13.205.504	13.546.577	347.846	6.773

Het interim-dividend over 2016 voor Tranche A bedraagt € 19.032 en voor Tranche B € 1.278. Beide bedragen zijn bijgeschreven op onze in eigen beheer zijnde BNG-bankrekening.

Een vergoeding voor beheerder fee krijgt de Stadsregio per kwartaal achteraf vergoed via de Kasbank, die door de Stadsregio wordt aangemerkt als ontvangen rente. Aan beheerder ASR Nederland B.V. wordt beheerkosten betaald, die door de Stadsregio wordt aangemerkt als betaalde rente. Per saldo heeft de Stadsregio over 2016 € 81.832 aan netto beheerder fee ontvangen:

Beheerder fee	-190.374
Beheerskosten	108.542
Netto beheerder fee	-81.832

3.2.2 B Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

- De vorderingen op de gemeenten en publiekrechtelijke lichamen van de Stadsregio Amsterdam betreffen bijdragen en/of te ontvangen doorbelastingen van de deelnemende partijen.
- Onder de vorderingen op openbare lichamen is ook opgenomen de vordering terug te ontvangen van de belastingdienst BTW Compensatiefonds (BCF) over 2016.

Tabel 3.2.3: Specificatie van de vorderingen op openbare lichamen

Vorderingen op gemeenten	
	Bedrag
Gemeente Almere	15.373
Gemeente Amstelveen	7.464
Gemeente Amsterdam	15.462
Gemeente Beverwijk	895
Totaal vorderingen op Gemeenten	39.194
Vorderingen op publiekrechtelijke lichamen	
DOVA	16.558
Provincie Noord-Holland	14.641
Provincie Utrecht	4.352
Belastingdienst (BTW compensatie fonds)	1.210.372
Totaal vorderingen op Publiekrechtelijke lichamen	1.245.923
Totaal Vorderingen op openbare lichamen	1.285.117

A222 Verstrekte kasgeldleningen

Per 18 december 2014 is er een lening aangegaan met de Gemeente Amsterdam voor € 68.000.000,- Aflossing gebeurt per einddatum van de lening. De rente is betaalbaar per de 18^e december van elk jaar.

Tabel 3.2.4: Specificatie van Kasgeldleningen

Omschrijving lening	Datum ingang	Datum aflossing	Bedrag lening
Lening u/g 3 jaar 0,31%	18-12-2014	18-12-2017	68.000.000
Totaal kasgeldleningen			68.000.000

A223 Rekening-Courant**Tabel 3.2.5: Specificatie van de Rekening-courant**

Rekening-courant Gemeente Amsterdam	345
Rekening-courant dienst Jeugdhulpverlening	-143.219
Totaal Rekening courant	-142.874

- In 2016 heeft Stadsregio een eigen bankrekening gekregen en treedt de gemeente Amsterdam niet meer op als financier van de Stadsregio. Het saldo van de gemeente Amsterdam is het restant van de nog af te wikkelen saldo met de gemeente Amsterdam.
- Rekening courant dienst Jeugdhulpverlening bestaat uit het resultaat van Jeugdhulp zorg en een deel nog te verrekenen BTW/BCF voor de Jeugdhulpverlening.

A224 Vorderingen op derden

De Vorderingen op derden betreft de onder andere de bijdrage in programma 01 Openbaar Vervoer.

Tabel 3.2.6: Specificatie van de vorderingen op derden

01 Openbaar Vervoer	
Schiphol Nederland BV	943.290
Totaal vorderingen op derden	943.290

A23 Liquide middelen

In 2016 heeft Stadsregio een eigen bankrekening in eigen beheer gekregen (BNG-betaalrekening 285.1682.74). Hierdoor heeft Stadsregio gemeente Amsterdam niet meer nodig als financier en dus zijn hierdoor de rekening-courant met gemeente Amsterdam en rekening-courant met ING-bank ook niet meer nodig. In het kader van verplichte schatkistbankieren worden alle overtollige liquide middelen afgeroomd en automatisch overgemaakt op onze BNG (schatkist)bankrekening 286.7081.83.

Tabel 3.2.7: Specificatie Liquide middelen

BNG bankrekening 285.1682.74	780.354
BNG (schatkist)bankrekening 286.7081.83	119.124.476
BNG bankrekening 285.0686.28	-5
Totaal Liquide middelen	119.904.825

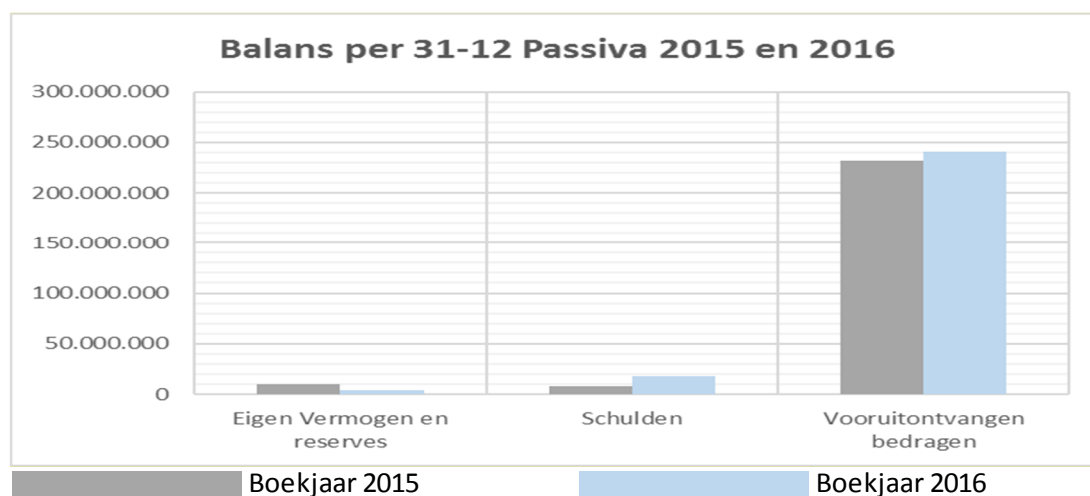
A29 Overlopende activa

De overlopende activa betreffen verrekening van de zogenaamde Bosgelden, nog te ontvangen afrekeningen en bijdragen in projecten van de Stadsregio, de nog te ontvangen rente per 31 december 2016 over de diverse liquide middelen en vooruitbetaalde bedragen voor diverse programma's.

Tabel 3.2.8: Specificatie overlopende activa

<i>Rechten</i>	<i>Bedrag</i>
<i>01 Openbaar Vervoer</i>	
Bosgelden	502.000
Connexxion	868.707
EBS aflossing en overig	1.068.850
GVB Activa	7.300.000
Overig	2.498
<i>02 Infrastructuur</i>	
Diverse instellingen	64.175
<i>03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid</i>	
Gemeente Amsterdam Ruimte & Duurzaamheid	20.000
<i>Overige rechten</i>	
ASR beheerfee	47.500
Rente leningen u/g	7.508
Rente EBS	47.911
Overig	25.237
Totaal overlopende rechten	9.954.386
<i>Voorutbetaalde bedragen</i>	
<i>01 Openbaar Vervoer</i>	
	5.417
<i>03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid</i>	
	35.171
<i>Overige</i>	49.284
Totaal voorutbetaalde bedragen	89.872
Totaal overlopende activa	10.044.258

3.2.3 Toelichting op de Balans: Passiva



Grafische weergave van de Balansstanden Passiva per 31 december 2015 en 2016.

De grafiek geeft vooral weer dat ten opzichte van 2015 in 2016 iets minder rijksmiddelen zijn ingezet dan ontvangen. Het eigen vermogen is ten opzichte van 2015 iets gedaald in verband met de vrijval van het saldo van de algemene reserve en bestemmingsreserves als gevolg van de beëindiging per 31 december 2016 van de door algemene middelen gefinancierde niet BDU-programma's Economie en Regionale Woningmarkt. De schulden op korte termijn en overlopende posten zijn ten opzichte van 2015 iets toegenomen.

3.2.3 A Vaste Passiva

P111 Eigen Vermogen/ Algemene reserve

De Algemene reserve dient als weerstandsvermogen voor het opvangen van risico's en is bestemd voor het voorkomen van grote fluctuaties in de benodigde financiële bijdrage van gemeenten. Zie voor een inventarisatie de paragraaf b Weerstandsvermogen.

Tabel 3.2.9: Verloop van de Algemene reserve

	Saldo per 31-12-2015	Af: vrijval algemene reserve	Saldo per 31-12-2016
Algemene reserve	1.897.643	1.897.643	0

In verband met de beëindiging per 31 december 2016 van de door de algemene middelen gefinancierde niet BDU-programma's Economie en Regionaal Woningmarkt is de algemene reserve dus het weerstandsvermogen niet meer nodig en is het om deze reden vrijgevallen en teruggebracht naar € 0,-

P112 Bestemmingsreserves

Tabel 3.2.10: Verloop van de bestemmingsreserves

		Stand per 31-12-2015	Onttrekkingen	Bij: Dotaties	Stand per 31-12-2016
Programma	Reserve				
04 Economie / 05 Reg. Woningmarkt	Stimuleringsimpuls	1.405.282	1.405.282	0	0
05 Regionaal Woningmarkt	Reserve BLS	598.998	598.998	0	0
Totaal reserve programma's		2.004.280	2.004.280	0	0
Overige	Reserve				
Bedrijfsvoering	Reserve vervanging ICT	305.796	122.713	60.000	243.083
Algemene Dekkingsmiddelen	Reserve Sociaal Plan	3.211.146	3.211.146	0	0
Algemene Dekkingsmiddelen	Reserve koersverschillen	2.102.697	518.036	0	1.584.661
Totaal overige reserves		5.619.639	3.851.895	60.000	1.827.744
Totaal Reserves		7.623.919	5.856.175	60.000	1.827.744

In verband met de beëindiging per 31 december 2016 van de door de algemene middelen gefinancierde niet BDU-programma's Economie en Regionaal Woningmarkt zijn de bestemmingsreserves "Stimuleringsimpuls" en "Reserve BLS (Besluit Locatie gebonden Subsidies)" voor de programma's Economie en Regionaal Woningmarkt niet meer nodig en zijn om deze reden vrijgevallen en teruggebracht naar € 0,-

Aan reserve vervanging ICT is de reguliere jaarlijkse dotatie van € 60.000 toegevoegd en is er € 122.713,- onttrokken voor de aanschaf van een nieuw financieel systeem.

Aan reserve koersverschillen is in 2016 € 518.036,- vrijgevallen in verband met de afbouw van de uitgezette middelen hiervoor.

P114 Resultaat lopend boekjaar

Financieel gezien heeft 2016 voor de Stadsregio Amsterdam een positief resultaat (na bestemming) opgeleverd van € 1.549.395,-. Het resultaat is toegelicht in de programmarekening (paragraaf 3.1). In de voordracht aan de Regioraad tot vaststelling van de jaarrekening doet het dagelijks bestuur het voorstel om het deel van de positieve rekeningresultaat van € 1.212.119,- over te schrijven naar de deelnemende gemeenten en het positieve resultaat overhead van € 337.276,- te verdelen naar de vooruit ontvangen BDU per programma op basis van de procentuele verdeling.

3.2.3 B Vlottende Passiva

Het overzicht van de overige schulden crediteuren is de specificatie van balanspost P 213.

De schuld aan Publiekrechtelijke lichamen betreft voornamelijk aan de provincie Noord-Holland voor de bijdrage vervanging panelen Amstel-Meerlanden.

De schuld aan de gemeenten van de Stadsregio Amsterdam bestaat voornamelijk uit de bijdrage aan gemeente Amsterdam ten behoeve bus stroken Vorticellaweg.

De schuld aan derden bestaat vooral uit te betalen facturen voor investeringen Amsterdam Metro Systeem en aanschaf materialen door gemeentelijke vervoersbedrijf.

Tabel 3.2.11: Specificatie overige schulden: crediteuren

<i>Schulden aan publiekrechtelijke lichamen:</i>	<i>Bedrag</i>
Provincie Noord-Holland	763.362
Diverse instellingen	111.682
Totaal Publiekrechtelijke lichamen	875.044
<i>Schulden aan gemeenten:</i>	
Gemeente Amsterdam	40.235
Gemeente Amsterdam (subsidies)	1.607.793
Gemeente Haarlemmermeer	44.794
Gemeente Zaanstad (subsidies)	7.332
Totaal gemeenten	1.700.154
<i>Schulden aan derden:</i>	
Diverse crediteuren	9.585.624
Totaal Overige schulden: crediteuren	12.160.822

P29b Vooruit ontvangen bedragen rijksmiddelen

Het overzicht van vooruit ontvangen rijksmiddelen is de specificatie van balanspost P29b.

Tabel 3.2.12: Verloop vooruit ontvangen rijksmiddelen

	Saldo per 31-12-2015	Af: Ontrekkingen	Transfers (Af = min)	Bij: Toevoegingen	Saldo per 31-12-2016
01 Openbaar Vervoer					
Vooruitontvangen middelen BDU Openbaar Vervoer	-137.912.808	288.873.340	0	305.179.400	-121.606.748
Transfers Tussen BDU programma's	141.928.778	0	-141.928.778	0	0
Vooruitontvangen middelen BDU Bos Zaanstad	692.000	190.000	0	0	502.000
Vooruitontvangen middelen BDU Bos Haarlemmermeer	808.000	808.000	0	0	0
Totaal Openbaar Vervoer	5.515.970	289.871.340	-141.928.778	305.179.400	-121.104.748
02 Infrastructuur					
Vooruitontvangen middelen BDU Infrastructuur	355.275.739	114.755.590	0	93.858.170	334.378.319
Transfers Tussen BDU programma's	-141.928.778	0	141.928.778	0	0
Vooruitontvangen middelen Amstelveenlijn	0	0	0	5.000.000	5.000.000
Totaal Infrastructuur	213.346.961	114.755.590	141.928.778	98.858.170	339.378.319
03 Ruimtelijke projecten en Mobiliteitsbeleid					
Vooruitontvangen middelen BDU Ruimtelijke Projecten & Mobiliteitsbeleid	5.744.004	5.834.325	0	6.359.826	6.269.505
Vooruitontvangen middelen Proef betaald rijden	4.437.270	0	0	0	4.437.270
Vooruitontvangen middelen Venom	0	102.246	0	102.246	0
Totaal Ruimtelijke Projecten & Mobiliteitsbeleid	10.181.274	5.936.571	0	6.462.072	10.706.775
Totaal vooruit ontvangen rijksmiddelen	229.044.205	410.563.501	0	410.499.642	228.980.346

Toelichting:

Het overzicht van vooruit ontvangen rijksmiddelen geeft de specificatie naar (BDU)programma's en daarbinnen naar specifieke onderwerpen van het betreffende (BDU)programma. De specificatie per

(BDU)programma is bedoeld om weer te geven op welke wijze de nog beschikbare middelen zijn besteed.

In de kolom toevoegingen is de bijdragen per (BDU)programma weergegeven op specifieke onderwerpen. In de kolom onttrekkingen zijn de uitgaven en realisatie per (BDU)programma op specifieke onderwerpen weergegeven.

Transfer binnen de BDU tussen programma Openbaar Vervoer en programma Infrastructuur

Het dagelijks bestuur had op 8 oktober 2015 besloten in te stemmen met een interne balansmutatie. Op basis van dit DB besluit werd een bedrag van de vooruit ontvangen middelen bij (BDU)programma Infrastructuur overgeheveld naar de (BDU)programma Openbaar Vervoer, zodanig dat de stand van de vooruit ontvangen middelen voor (BDU)programma Openbaar Vervoer per saldo op nul uitkwam. Alleen heeft de Regio Raad op 11 oktober 2016 besloten om de bovenstaande interne overheveling balansmutatie te corrigeren en deze aan te passen in 2016.

P29c Vooruit ontvangen bedragen overig overheid

Het overzicht van vooruit ontvangen overig overheid is de specificatie van balanspost P29c.

Tabel 3.2.13: Verloop vooruit ontvangen middelen overig overheid

	Saldo per 31-12-2015	Af: Onttrekkingen	Transfers (Af = min)	Bij: Toevoegingen	Saldo per 31-12-2016
02 Infrastructuur					
Vooruitontvangen middelen Amstelveenlijn	0	0	0	5.754.000	5.754.000
Vooruitontvangen middelen MRA-Spoordossier	0	0	0	156.931	156.931
Totaal Infrastructuur	0	0	0	5.910.931	5.910.931
03 Ruimtelijke projecten en Mobiliteitsbeleid					
Vooruitontvangen middelen Luchtkwaliteit	1.189	0	0	0	1.189
Vooruitontvangen middelen Venom	60.429	263.223	0	212.581	9.787
Totaal Ruimtelijke Projecten & Mobiliteitsbeleid	61.618	263.223	0	212.581	10.976
04 Economie					
Vooruitontvangen middelen derden	1.012.293	1.120.875	0	108.582	0
Totaal Economie	1.012.293	1.120.875	0	108.582	0
06 Jeugdzorg					
Vooruitontvangen middelen derden	1.459.906	1.459.906	0	0	0
Totaal Jeugdzorg	1.459.906	1.459.906	0	0	0
Totaal vooruit ontvangen middelen overig overheid	2.533.817	2.844.004	0	6.232.094	5.921.907

Toelichting:

Het overzicht van vooruit ontvangen middelen overig overheid geeft de specificatie naar vooruit ontvangen middelen van gemeenten en overige publiekrechtelijke lichamen per programma en daarbinnen naar specifieke onderwerpen. De specificatie per programma is bedoeld om weer te geven op welke wijze de nog beschikbare middelen zijn besteed. In de kolom toevoegingen is de ontvangen middelen per programma weergegeven op specifieke onderwerpen. In de kolom onttrekkingen zijn de uitgaven en bestedingen per programma op specifieke onderwerpen weergegeven.

P29d Overlopende passiva

De overlopende passiva betreffen nog te betalen bedragen en afwikkeling van verplichtingen met betrekking tot specifieke projectkosten, studiekosten, onderzoekkosten en overige kosten verdeeld naar nog te betalen bedragen per programma en nog te betalen overige algemene bedragen.

Tabel 3.2.14: Specificatie overlopende passiva

<i>Afwikkeling verplichtingen</i>	<i>Bedrag</i>
01 Openbaar Vervoer	
Diverse verplichtingen < € 50.000	164.480
GVB Activa	1.700.903
EBS	1.180.900
02 Infrastructuur	
Diverse verplichtingen < € 50.000	311.512
Gemeente Amsterdam	85.000
Gemeente Haarlemmermeer	100.000
MeT	227.065
Provincie Noord-Holland	126.867
03 Ruimtelijke Projecten en Mobiliteitsbeleid	
Diverse verplichtingen < € 50.000	113.516
Diverse verplichtingen project "Beter Benutten"	375.833
Gemeente Amsterdam	75.000
04 Economie	
Diverse verplichtingen < € 50.000	97.022
Gemeente Amsterdam	144.190
05 Regional Woningmarkt	
Diverse verplichtingen < € 50.000	25.380
Overig	
Bestuur en communicatie	
Diverse verplichtingen < € 50.000	9.338
Bedrijfsvoering	
Diverse verplichtingen < € 50.000	145.115
Overlopende passiva	
Algemene Dekkingsmiddelen	
ASR beheerskosten	29.439
Terugbetalen niet bestede bijdragen Economie en Regionaal Woningmarkt	7.113.069
Overig	
Loonheffingen	381.741
Vakantiegeld	232.552
Pensioenpremies	76.821
Overige salarissen	-4.706
Totaal overlopende passiva	12.711.037

3.2.4 Wet Normering Topinkomens (WNT)

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. Deze verantwoording is opgesteld op basis van de volgende op Stadsregio Amsterdam van toepassing zijnde regelgeving: Het algemene WNT-maximum.

Het bezoldigingsmaximum in 2016 voor Stadsregio Amsterdam is € 179.000,- Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte. Het individuele WNT-maximum voor de leden van Raad van Toezicht en Raad van Commissarissen bedraagt voor de voorzitter 15% en voor de overige leden 10% van het bezoldigingsmaximum, berekend naar rato van de duur van het dienstverband.

Bezoldiging topfunctionarissen

Leidinggevende topfunctionarissen

bedragen x € 1	A. Joustra (2016)	A. Joustra (2015)
<i>Functie(s)</i>	Secretaris	Secretaris
Duur dienstverband	01-01-31-12	01-01-31-12
Omvang dienstverband (in fte)	1,0	1,0
Gew ezen topfunctionaris?	Nee	Nee
(Fictieve) dienstbetrekking?	Nee	Nee
<i>Bezoldiging</i>		
Beloning	133.404	130.236
Belastbare onkostenvergoedingen	0	0
Beloningen betaalbaar op termijn	14.681	15.323
<i>Totaal Bezoldiging</i>	148.085	145.559
Toepasselijk WNT-maximum	179.000	178.000
Motivering indien overschrijding:	n.v.t.	n.v.t.

Toezichthoudende topfunctionarissen

bedragen x € 1	E.E. van der Laan		D. Bijl		P.J.M. Litjens	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Functie(s)	voorzitter	voorzitter	(vice)voorzitter	(vice)voorzitter	DB-lid	DB-lid
Duur dienstverband	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12
Bezoldiging						
Beloning	613,30	608,74	749,62	744,04	613,30	608,74
Belastbare onkostenvergoedingen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beloningen betaalbaar op termijn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Bezoldiging	613,30	608,74	749,62	744,04	613,30	608,74
Toepasselijk WNT-maximum	26.850,00	26.700,00	26.850,00	26.700,00	17.900,00	17.800,00
Motivering indien overschrijding:	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

bedragen x € 1	A.J.M. Scholten		D.D. Straat		D. Reneman	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Functie(s)	DB-lid	DB-lid	DB-lid	DB-lid	DB-lid	DB-lid
Duur dienstverband	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12	01-01-31-12
Bezoldiging						
Beloning	613,30	608,74	749,62	744,04	749,62	744,04
Belastbare onkostenvergoedingen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beloningen betaalbaar op termijn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totaal Bezoldiging	613,30	608,74	749,62	744,04	749,62	744,04
Toepasselijk WNT-maximum	17.900,00	17.800,00	17.900,00	17.800,00	17.900,00	17.800,00
Motivering indien overschrijding:	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

bedragen x € 1	S. Kukenheim	
	2016	2015
Functie(s)	DB-lid	DB-lid
Duur dienstverband	01-01-31-12	01-01-31-12
Bezoldiging		
Beloning	613,30	608,74
Belastbare onkostenvergoedingen	0,00	0,00
Beloningen betaalbaar op termijn	0,00	0,00
Totaal Bezoldiging	613,30	608,74
Toepasselijk WNT-maximum	17.900,00	17.800,00
Motivering indien overschrijding:	n.v.t.	n.v.t.

Algemene bestuursleden, leden Regio Raad 2016

Vergoeding voor burgemeesters en wethouders welke is overgemaakt aan de betrokken gemeente

Gemeente	Naam	Periode	Dienstverband	Totaal Bezoldiging (2016)	Totaal Bezoldiging (2015)
Aalsmeer	Kluis A.C.	01-02-2015 t/m 06-04-2016	wethouder	187,41	682,02
Uithoorn	Polak M.D.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	wethouder	749,62	744,04
Wormerland	Tange P.C.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	burgemeester	749,62	744,04

Totaal bezoldiging Regio Raadsleden

Gemeente	Naam	Periode	Dienstverband	Totaal Bezoldiging (2016)	Totaal Bezoldiging (2015)
Aalsmeer	Diemen-Kreeft, M. van	01-01-2015 t/m 07-12-2016	n.v.t.	687,15	744,04
	Verlaan T.F.M.	08-12-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	62,47	0,00
	Kuin D.	07-04-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	553,22	0,00
Amstelveen	Bakker J.W.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	676,40
	Bergh H.J. van den	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	676,40
	Vervenne W.B.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	676,40
	Waal E. van der	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	676,40
	Wijnen T.K. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	676,40
Amsterdam	Alberts-Oosterbaan R.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Bakker N.T.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Berg P.J.M. van den	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Blom, S.R.H.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Boldewijn H.B.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Bruggencate M. ten	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Ernsting, Z.D.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Flentge E.A.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Groen, R.J.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Heuvel M.E. van den	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Lammeren J.F.W. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Mbarki S.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Osselaer J.P.D. van	01-01-2015 t/m 08-11-2016	n.v.t.	511,09	608,74
	Glaubitz B.O.J.R.	09-11-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	0,00	0,00
	Poot M.C.G.	01-01-2015 t/m 31-07-2015	n.v.t.	0,00	405,83
	Torn, R.K.	01-08-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	253,63
	Ree D.A. van der	01-01-2015 t/m 04-10-2016	n.v.t.	459,98	608,74
	Dijk T.W.	05-10-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	153,32	0,00
	Soest W. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Unver E.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Vink B.L.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Vroege J.S.A.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
	Beemster	Dings J.R.P.L.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	817,76
Diemen	Haan K. de	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	613,30	608,74
Edam Volendam	Karregat E.A.M.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	817,76	811,68
	Raaij, T.M.C. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	817,76	811,68
	Schilder G.J.	01-01-2015 t/m 18-01-2016	n.v.t.	0,00	811,68
Haarlemmermeer	Jong, A. de	19-01-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	817,76	0,00
	Booij-van Eck, M.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Dijk M.W. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Erve B. van der	01-01-2015 t/m 31-05-2015	n.v.t.	0,00	310,00
	Meegdes J.P.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Mulder N.F.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
Landsmeer	Sedee-Schuitmaker M.L.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Spijker, H.P.	01-06-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
Oostzaan	Jong M. de	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	681,46	676,40
OuderAmstel	Dral R.M.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
Purmerend	Bos J.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	678,93	676,40
	Aslander H.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Daan B.	01-01-2015 t/m 31-01-2015	n.v.t.	0,00	62,00
	Elden, B. van	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	682,02
Uithoorn	Jong T. de	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Gasseling-Boone P.D.	01-01-2015 t/m 31-05-2016	n.v.t.	437,28	744,04
Waterland	Hoekstra F.	01-06-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	312,34	0,00
	Wortel J.J.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
Zaanstad	Mathkor-van Bennekom R.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Molenaar A.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Brekelmans T.	01-01-2015 t/m 12-10-2016	n.v.t.	562,22	744,04
	Vries J. de	13-10-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	187,40	0,00
	Mutluer S.	01-01-2015 t/m 18-05-2016	n.v.t.	374,81	744,04
	Pietersma T.	19-05-2016 t/m 31-12-2016	n.v.t.	0,00	0,00
	Ram G.J.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04
	Swagerman, N.	01-01-2015 t/m 31-12-2016	n.v.t.	749,62	744,04

Fractievergoeding van meermansfractie, aan de fractie zelf uitgekeerd tot en met 31 december 2016

Gemeente	Naam	Periode	Dienstverband	Totaal Bezoldiging
Haarlemmermeer	Spijker, H.P.	01-01-2016 t/m 31-12-2016	FORZA! H'meer	72,80
Haarlemmermeer	Dijk M.W.	01-01-2016 t/m 31-12-2016	Eén H'meer	72,80

Fractievergoeding van meermansfractie, aan de fractie zelf uitgekeerd tot en met 31 december 2016

Fractie	Periode	Aantal fractieleden	Totaal Bezoldiging
CDA	01-01-2016 t/m 31-12-2016	3	218,40
D'66	01-01-2016 t/m 31-12-2016	11	800,80
GroenLinks	01-01-2016 t/m 31-12-2016	8	582,40
PvdA	01-01-2016 t/m 31-12-2016	10	728,00
VVD	01-01-2016 t/m 31-12-2016	14	1.019,20

Fractievergoeding van meermansfractie, aan de fractie zelf uitgekeerd tot en met 31 december 2015

Fractie	Periode	Aantal fractieleden	Totaal Bezoldiging
CDA	01-01-2015 t/m 31-12-2015	2	228,66

Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen

Niet van Toepassing

Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen die in 2016 een bezoldiging boven het toepasselijke WNT-maximum hebben ontvangen, of waarvoor in eerdere jaren een vermelding op grond van de WOPT of de WNT heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden. Er zijn in 2016 geen ontslaguitkeringen aan overige functionarissen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

3.2.5 Niet uit de balans blijvende langlopende verplichtingen

Met een contractenregister houdt de Stadsregio langlopende verplichtingen bij die niet op de balans zijn opgenomen. De in financieel opzicht belangrijkste langlopende verplichtingen zijn de met vervoersbedrijven afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessie Amsterdam, Amstelland/Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In de toelichting op de cijfers bij het BDU-programma Openbaar Vervoer is in het programmaverslag het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Tevens loopt er een langlopende verplichting met de gemeente Amsterdam voor de huur van het pand aan de Jodenbreestraat 25 te Amsterdam.

4. Bijlagen 2016

Bijlage 1: SiSa bijlage

(LET OP !!! EEN VERKORTE VERSIE VAN DE SISA BIJLAGE WORDT LATER NA CONTROLE DOOR PWC OPGENOMEN IN HET BOEKWERK ONDER DEZE BIJLAGE 1)

Bijlage 2: Afkortingenlijst

	Afkorting	Betekenis
A	AMSYS	Amsterdam Metro System
	AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
B	BBROVA	Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam
	BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
	BCF	BTW Compensatiefonds
	BDU	Brede Doeluitkering
	BJZ	Bureau Jeugdzorg
	BLS	Besluit Locatiegebonden Subsidies
	BONRoute	Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad
	BTW	Belasting over Toegevoegde Waarde
C	Cie	Commissie
D	DB	Dagelijks Bestuur
	dIVV	Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (van de Gemeente Amsterdam)
	DRIP	Dynamisch Route Informatie Paneel
	DRO	Dienst Ruimtelijke Ordening (van de Gemeente Amsterdam)
	DVM	Dynamisch verkeersmanagement
E	EKC	Eigen Kracht Conferenties
	EMTA	European Metropolitan Transport Authorities
	EZ	Economische Zaken
G	GGB	Gebiedsgericht Benutten
	GGM	Generiek Gezinsmanagement
	GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam)
	GVI	Geo en Vastgoedinformatie
H	HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
	HSL	Hoge Snelheidslijn
I	IBA	Ingenieursbureau Amsterdam (gemeente Amsterdam)
	ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
J	JZ	Juridische Zaken of Jeugdzorg
K	KAR	Korte Afstandsradio
	KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
L	LWI	Landelijk Werkende Instellingen

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

5. Accountantsverklaring 2016

(LET OP !!! DE ACCOUNTANTSVERKLARING IS NOG NIET AFGEGEVEN EN WORDT OP EEN LATER MOMENT TOEGEVOEGD AAN DE JAARSTUKKEN !!!)