Versie
22-10-2010

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Meerjarenvoorstel Centraal Mobiliteitsfonds 2010-2014

Inclusief Actualisatie 2010

Inhoud

1 Inleiding 6

2 Financieel kader 7

3 Meerjarenvoorstel 2011-2014 10
3.1 Inleiding 10
3.2 Een veilige stad 11
3.2.1 Een verkeersveilige stad 11

3.2.2 Een sociaal veilige stad 12

3.3 Een goede bereikbaarheid *van* de stad 13
3.4 Een goede mobiliteit *in* de stad 17
3.5 Een aantrekkelijke stad 21
3.5.1 Een schone stad 21

3.5.2 Een hele en mooie stad 22

4 Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) 24

5 Actualisatie 2010 26

Bijlage 1 Meerjarenvoorstel 2011-2014 30

1 Inleiding

2010 is het eerste jaar van het nieuwe College van B&W dat in het Collegeakkoord “Kiezen voor de stad” zowel haar ambities heeft gepresenteerd als een forse bezuinigingsopgave voor de komende jaren heeft neergelegd, waaronder ook een taakstelling voor het Centraal Mobiliteitsfonds. Daarnaast blijven de gevolgen van de economische crisis merkbaar en blijken de parkeeropbrengsten in de stad lager te zijn dan eerder geraamd. Beide ontwikkelingen hebben grote gevolgen voor de beschikbare ruimte in het Centraal Mobiliteitsfonds en voor de besteding van de resterende ruimte.

Deze notitie beschrijft allereerst het financiële kader voor het Centraal Mobiliteitsfonds (CMF) en het programma Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) in de periode 2010-2014. Voor het Centraal Mobiliteitsfonds wordt ook het meerjarig bestedingsvoorstel 2011- 2014 beschreven. Niet alleen geeft deze notitie weer wat er de komende jaren nog wel gefinancierd blijft worden uit het CMF, ook geeft deze notitie inzicht in de activiteiten die met dit voorstel *niet* meer of pas *later* in aanmerking komen voor financiering uit het fonds, of het met *minder* budget moeten doen. De afweging die hieraan ten grondslag ligt wordt in het tweede hoofdstuk van deze notitie beschreven. Voor alle activiteiten die met dit voorstel een lagere, een latere of geen bijdrage meer ontvangen uit het fonds worden in hoofdstuk drie zo goed mogelijk de consequenties in kaart gebracht.

2 Financieel kader

Voeding Centraal Mobiliteitsfonds
Amsterdam ontvangt via twee kanalen parkeerbelasting. Ten eerste via de verkoop van parkeervergunningen aan bewoners van Amsterdam en ten tweede via de verkoop van parkeerrechten op straat aan bezoekers (verkoop van week/maand/jaarkaarten, parkeer en bel en parkeerautomaat). Deze parkeerbelasting wordt namens de stadsdelen geïnd door Cition (en voor de voormalige stadsdelen Bos en Lommer en De Baarsjes deels door PCH). De stadsdelen zijn verplicht een deel van deze inkomsten af te staan aan het Centraal Mobiliteitsfonds (CMF) van de Centrale stad, dat beheerd wordt door DIVV. De overige inkomsten vloeien naar de individuele parkeerfondsen van de stadsdelen, die hier de parkeerhandhaving van betalen en het resterende geld mogen gebruiken voor de realisatie van projecten op het gebied van verkeer en vervoer en/of openbare ruimte. In 2008 is afgesproken dat vanaf 2009 een nieuwe afdrachtsystematiek wordt gehanteerd, waardoor de stadsdelen meer zijn gaan afdragen aan het CMF. Alle extra inkomsten voor het CMF (afkomstig uit het gebied binnen de Ring A10 exclusief Noord) zijn bestemd voor de uitvoer van het Actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS).

Ontwikkeling totale parkeeropbrengsten Amsterdam
In 2008 werd ervan uitgegaan dat de totale parkeeropbrengsten voor Amsterdam als gevolg van de invoering van nieuwe parkeertarieven, -gebieden en –bloktijden per 1 januari 2009 zouden stijgen van € 112,8 miljoen naar € 137,7 miljoen per jaar. In 2009 bedroegen de totale parkeeropbrengsten echter slechts € 126,1 miljoen. Onderzoek heeft uitgewezen dat het verschil tussen prognose en werkelijke opbrengsten voor circa 67% structureel is en voor circa 33% conjunctureel. Er wordt nu geschat dat de parkeeropbrengsten in de jaren 2010 en 2011 een autonome groei zullen vertonen tot het niveau dat gelijk is aan helft van genoemde 33% (te bereiken in 2011). Hiervoor zijn verschillende redenen voor aan te geven waarbij het wegebben van het schrikeffect een belangrijke is.
De totale parkeeropbrengsten zullen de komende jaren wel verder stijgen als gevolg een aantal stadsdeelspecifieke maatregelen. De stadsdelen West en Oost zullen in de komende jaren stapsgewijs de vergunningtarieven in hun stadsdeel optrekken naar het nu geldende hoogste niveau. De uitbreiding van (het betaald parkeren op) IJburg en de (voorgenomen) uitbreiding van het betaald parkerengebied in Slotervaart en Buitenveldert leiden ook tot een hoger eindbeeld. Een kleine teruggang in 2013 en 2014 wordt veroorzaakt door het feit dat een deel van het betaald-parkerengebied in die jaren t.b.v. bouwactiviteiten onttrokken zal worden aan de publieke ruimte. Op basis van deze uitgangspunten wordt voor de komende jaren de volgende totale opbrengst uit parkeerbelastingen verwacht:

2010	2011	2012	2013	2014
€ 130,2 mln	€ 132,5 mln	€ 134,5 mln	€ 134,4 mln	€ 134,6 mln

Tegenvallende parkeeropbrengsten

De tegenvallende parkeeropbrengsten hebben twee gevolgen. In de eerste plaats dragen stadsdelen vanaf 2009 relatief te veel geld af aan de centrale stad. De nieuwe afdrachtsystematiek is afgestemd op de aanname dat er jaarlijks € 137,7 miljoen aan parkeeropbrengsten binnen zouden komen en op de afspraak dat stadsdelen er financieel ten opzichte van 2008 als gevolg van de ingevoerde parkeermaatregelen niet op achteruit zouden gaan. Om deze laatste afspraak gestand te kunnen doen, moeten de stadsdelen worden gecompenseerd voor het ontstane negatieve verschil op de netto parkeeropbrengsten uit bezoekersparkeren binnen het VGS-gebied. Voor de periode 2009 t/m 2016 (de looptijd van het Actieplan VGS) gaat het om een geprognosticeerde compensatie van € 42,4 miljoen. Dit bedrag wordt onttrokken aan het oorspronkelijk aan het Actieplan VGS toebedachte budget. Voor de periode 2011 t/m 2014 gaat het om een bedrag van € 20,5 miljoen totaal. De compensatie over 2009 en 2010 wordt deels vanuit een reeds getroffen voorziening binnen het Actieplan VGS bekostigd en wordt deels onttrokken aan het Actieplan zelf.

Een tweede gevolg van de tegenvallende parkeeropbrengsten is dat er (los van de compensatie van de stadsdelen) minder geld binnenkomt voor het Actieplan VGS. Ook deze achteruitgang ten opzichte van de originele prognose vergt een aanpassing van het Actieplan.

Structurele taakstelling van € 10 miljoen (Collegeakkoord)

In het Collegeakkoord is een structurele taakstelling van € 10 miljoen opgelegd aan de totale parkeeropbrengsten van Amsterdam. Hiervan zal € 8 miljoen ten laste komen van de netto parkeeropbrengsten van de stadsdelen en € 2 miljoen ten laste van het reguliere deel van het Centraal Mobiliteitsfonds (dus: het 'niet-VGS-deel').

De uitkomsten

Bovenstaande keuzes leiden tot de volgende opbrengsten voor de centrale stad:

	2010	2011	2012	2013	2014
Totaal opbrengst centrale stad	€ 35.051.828	€ 43.745.269	€ 44.054.001	€ 44.209.071	€ 44.223.464
Centraal Mobiliteitsfonds regulier	€ 24.000.000	€ 22.000.000	€ 22.000.000	€ 22.000.000	€ 22.000.000
VGS	€ 11.051.828	€ 11.745.269	€ 12.054.001	€ 12.209.071	€ 12.223.464
Taakstelling	€ -	€ 10.000.000	€ 10.000.000	€ 10.000.000	€ 10.000.000

Deze uitkomsten resulteren in onderstaand financieel kader voor het reguliere Mobiliteitsfonds. Hierbij is op de regel uitgaven het meerjarenvoorstel gehanteerd zoals beschreven in het volgende hoofdstuk.

Financieel kader	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Totaal**
Beginstand bestaande reserves Mobiliteitsfonds (excl. VGS)	44.202.659	33.825.929	18.369.229	8.477.629	4.853.529	**44.202.659**
Parkeeropbrengsten	35.051.828	43.745.269	44.054.001	44.209.071	44.223.464	**211.283.633**
Totaal beschikbaar	79.254.487	77.571.198	62.423.230	52.686.700	49.076.993	**255.486.292**
Af: Financieel kader VGS	11.051.828	11.745.269	12.054.001	12.209.071	12.223.464	**59.283.633**
Geprognosticeerde uitgaven	34.376.731	47.456.700	41.891.600	35.624.100	35.217.850	**194.566.981**
Eindstand bestaande reserves Mobiliteitsfonds	**33.825.929**	**18.369.229**	**8.477.629**	**4.853.529**	**1.635.679**	**1.635.679**

Conform eerdere besluitvorming dient circa € 1,5 miljoen aan reserve te worden aangehouden voor het opvangen van schommelingen en tegenvallers.

3 Meerjarenvoorstel 2011-2014

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het meerjarenvoorstel voor de komende jaren. Omdat het nieuwe financiële kader en het collegeprogramma zijn verwerkt wordt beschreven welke activiteiten tot en met 2014 worden gefinancierd uit het fonds, en welke activiteiten helemaal niet meer, een lagere of een latere bijdrage ontvangen. Per subprogramma wordt deze afweging beschreven en de consequenties van de voorgestelde keuzes in kaart gebracht. Ook wordt inzichtelijk gemaakt hoe de totale bijdrage per activiteit voor de periode 2011-2014 zich verhoudt tot de bestedingen in 2010, het lopende jaar (waarop de bezuinigingen nog geen effect hebben). Wel is de actualisatie 2010 meegenomen. Deze wordt in hoofdstuk 5 toegelicht.

Hieronder staan de belangrijkste punten uit het meerjarenvoorstel:

Nieuw opgenomen in het meerjarenvoorstel:
- Reconstructie Weesperstraat (2x1)
- Proactieve aanpak verkeersveiligheid
- Structureel taxibeleid & handhaving
- Brommerbeleid (ontwikkeling en uitvoering)
- Onderzoek normering fiets- en voetpaden
- Investeringen in hoofdnet fiets en stallingen
- Eigen bijdrage Ombouw Amstelveenlijn
- Eigen bijdrage Tramsporenplan CS
- Eigen bijdrage Busstation Buikslotermeerplein
- Eigen bijdrage perronkappen Spaklerweg en Van der Madeweg
- Aansluiting S106/Nieuw-West op omgelegde A9 Badhoevedorp
- P+R-nota
- Doorstroming fiets

Geschrapt vanwege lage effectiviteit:
- Autovrije dag
- Bevorderen fietsvaardigheid volwassenen
- Exploitatie Stop/Go
- Toegankelijkheid tramhalte Johan Huizingalaan
- Onderdelen programma stedelijk verkeersmanagement
- Diverse beleids(realisatie)budgetten
- Stadhouderskade/Museumbrug (n.a.v. motie Nijman cs.)
- Aanvullende bijdrage reconstructie Mauritskade (tussen Muntendamstraat en Alexanderplein)
- Onderdelen programma toegankelijkheid tramhalten
- Stoppen extra ambitie Renovatie Oostlijn vanaf 2011
- Registercontrole gestolen fietsen (Fietsdepot)

Faseren bijdragen uit het fonds
- Eigen bijdrage aan project “Versnellen Westelijke tramlijnen”
- Fietsenstalling Leidseplein

3.2 Een veilige stad

De hoofddoelstelling “Een veilige stad” valt uiteen in twee subprogramma’s: een verkeersveilige en een sociaalveilige stad. In deze paragraaf volgt per subprogramma een beknopte beschrijving van het programma en van de afweging over de voort te zetten, te schrappen en te faseren activiteiten.

3.2.1 Een verkeersveilige stad

*Een verkeersveilige stad **wat wel?***
Verkeersveiligheid krijgt prioriteit in het collegeprogramma. Voor de aanpak van blackspots is in het najaar van 2009 door College en Raad gekozen voor een intensivering van de aanpak. Er wordt dan ook voor gekozen dit prioriteit te geven in dit bestedingsvoorstel. Ten opzichte van het MWP 2009-2013 stelt het College van B&W nu voor om de komende programmaperiode meer budget vrij te maken hiervoor, met name om blackspots aan te pakken, waaronder de complexe blackspots en de ‘schoolspots’. Ook een proactieve aanpak van blackspots wordt hierdoor mogelijk gemaakt. Dit doet recht aan het collegeprogramma en de recente uitspraken van de Raad.
Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt verder het Meerjarenplan (MJP) Verkeersveiligheid 2011– 2014 opgesteld. Dit is de opvolger van het MJP Verkeersveiligheid 2007-2010 en wordt in 2011 aan de Raad ter besluitvorming voorgelegd.

Het verkeersveiligheidsbeleid van Amsterdam bestaat momenteel uit vier verschillende pijlers:
1 Het verbeteren van de infrastructuur (blackspots, schoolspots en gevaarlijke routes)
2 Het ontwikkelen en aanbieden van verkeerseducatieprogramma’s op basisscholen
3 Campagnes gericht op gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld: dodehoek, fietsverlichting, BOB)
4 Handhaving

Voor deze activiteiten worden de komende periode budgetten gereserveerd in het Centraal Mobiliteitsfonds. In het MJP Verkeersveiligheid 2011-2014 wordt het verkeersveiligheidsbeleid beschreven aan de hand van bovenstaande pijlers. Per onderwerp worden de verschillende activiteiten in een uitvoeringsprogramma gezet.
Er is budget gereserveerd voor verkeerseducatie op scholen en het laten afnemen van het theoretisch en praktisch verkeersexamen. In het programakkoord wordt extra aandacht gevraagd voor brommers, scooters en snorfietsen. Aangezien het aantal brommers/scooters de laatste jaren een sterke groei laat zien en dit een kwetsbare groep in het verkeer is, wordt er de komende tijd beleid voor brommers en scooters opgesteld. Verder wordt voor de komende jaren jaarlijks een bedrag van € 200.000 gereserveerd om activiteiten uit te voeren die uit het nieuw te ontwikkelen brommerbeleid kunnen komen. Hierbij kan men denken aan bijvoorbeeld fysieke maatregelen of campagnes.

Een verkeersveilige stad	Actualisatie 2010	Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Verkeersveiligheid - beleid	€ 312.000	€ 773.500	Prioriteit Collegeakkoord
Verkeersveilig maken blackspots en red routes	€ 1.900.000	€ 11.700.000	Proactieve aanpak
Verkeersveiligheid - programma's	€ 427.000	€ 1.852.000	Schrappen onderdeel fietsvaardigheid volwassenen
Verkeersregelinstallatie's voor nieuwe gebieden	€ 1.000.000	€ 5.200.000	Voortzetten programma
Stadhouderskade / Museumbrug (motie Nijman)	€ 150.000	€ -	Niet uitvoeren
Brommerbeleid (opstellen & uitvoeren)	€ 35.000	€ 829.750	Prioriteit Collegeakkoord
Totaal verkeersveilige stad	**€ 3.824.000**	**€ 20.355.250**	

Een verkeersveilige stad - ***wat niet?***
Er is voor gekozen om de aanpak van de kruising Stadhouderskade/Museumbrug (voortvloeiend uit de Motie Nijman c.s., 29 oktober 2003) niet uit te voeren. Deze kruising is geen black spot en een schouw heeft tot het inzicht geleid dat de huidige situatie acceptabel is.
Ook wordt voorgesteld om de post fietsvaardigheid (het stimuleren van volwassenen om te leren fietsen) te laten vervallen. Dit bespaart € 100.000,- per jaar. De bijdrage aan verkeerseducatie op scholen (o.a. verkeersexamens) blijft wel gehandhaafd in dit voorstel.

3.2.2 Een sociaal veilige stad

Het mobiliteitsfonds speelt een zeer beperkte rol in de financiering van activiteiten op het gebied van sociale veiligheid. Vooral de Brede Doel Uitkering (BDU) van de Stadsregio Amsterdam en Algemene Dienst dragen in grote mate bij door financiering van het programma sociale veiligheid openbaar vervoer (o.a. bijdrage aan Veiligheidsteam Openbaar Vervoer en conducteurs op de tram).

Een sociaal veilige stad ***- wat wel?***
Het onverkort voortzetten van het taxibeleid is onderdeel van het collegeprogramma. Er was in het MWP 2009-2013 al rekening gehouden met een uitbreiding van het budget voor het actieplan taxi (ca. € 1 mln. per jaar). Voor het nieuwe meerjarenprogramma stelt het College van B&W voor om dit bedrag nog eens te verdubbelen tot bijna € 2 mln. per jaar. Dit is nodig om het ingezette taxibeleid door te kunnen zetten. Onder andere werkt DIVV aan het opstellen van een Amsterdams Taxxxi plan. Dit plan wordt met de inwerkingtreding van de nieuwe Taxiwet verwerkt tot een Amsterdamse taxiverordening 2011, waarmee de gemeente de taximarkt reguleert. In 2011 wordt deze verordening geïmplementeerd.

Een sociaalveilige stad	Actualisatie 2010	Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Taxibeleid en aanpak standplaatsen taxi's	€ 898.000	€ 6.732.000	Prioriteit Collegeakkoord
Totaal sociaalveilige stad	**€ 898.000**	**€ 6.732.000**	

Een sociaal veilige stad ***- wat niet?***

Het College van B&W geeft prioriteit aan taxibeleid en bezuinigt daarom niet op taxibeleid in het meerjarenvoorstel Mobiliteitsfonds.

3.3 Een goede bereikbaarheid *van* de stad

Een goede bereikbaarheid is één van de vier prioriteiten van het College van B&W. De bereikbaarheidsproblemen zijn het grootst op regionaal niveau: in een zone tussen 10 en 40 kilometer rond de stad. Om deze reden richt het bereikbaarheidsbeleid van Amsterdam zich ook op de regionale bereikbaarheidsopgave. Hier is bijna altijd sprake van cofinanciering. Dat wil overigens niet zeggen dat dichterbij en in de stad er geen reden is tot het treffen van maatregelen. Dit subprogramma is uitgesplitst in de onderdelen algemeen, auto en openbaar vervoer.

De bereikbaarheid van Amsterdam is van groot belang. Naast lokale investeringen in onder andere het aanleggen van P&R terreinen, de bouw van de Noord/Zuidlijn, goede fietsvoorzieningen en het voeren van een effectief parkeerbeleid, is de bereikbaarheid naar de stad toe ook van groot belang. Het beleid en de besluitvorming over de bereikbaarheid van de stad krijgt grotendeels vorm in regionaal (Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam) en nationaal verband (o.a. Randstad Urgent). Door stevig op deze niveaus te participeren, is onder andere de besluitvorming over de planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere (A6/A9) positief verlopen en de verdere uitwerking in een ver gevorderd stadium.

*Een goede bereikbaarheid van de stad **Algemeen***
De campagne bereikbaarheid Amsterdam wordt op de huidige voet voortgezet. Dit betreft onder andere de website www.bereikbaar.amsterdam.nl en communicatie bij evenementen. Net als de inzet van DIVV voor de bereikbaarheid van de grootstedelijke projecten. Het gaat hierbij om IJburg, Zuidas, Noordwaarts, Zuidelijke IJ-oevers (inclusief Coördinatie Stationseiland), Zuidoostlob en Wibaut aan de Amstel. Wel is hiervoor de komende jaren naar verwachting wat minder inzet nodig, onder andere door het effect van de gezondmaking van het Vereveningsfonds.

Goede bereikbaarheid van de stad	**Actualisatie**	**Voorstel**	**Toelichting voorstel**
Algemeen	**2010**	**2011-2014**	
Beleidsproducten en coördinatie grootstedelijke gebieden (Zuidas etc.)	€ 572.000	€ 1.985.600	Versoberd voortzetten
Campagne bereikbaarheid Amsterdam	€ 200.000	€ 800.000	Voortzetten
Totaal	**€ 772.000**	**€ 2.785.600**	

*Een goede bereikbaarheid van de stad **Auto - wat wel?***
Nieuw opgenomen in het meerjarenvoorstel 2011-2014 is een bijdrage voor de voorbereiding van de aansluiting van Nieuw-West op de om te leggen A9 bij Badhoevedorp. Op 31 oktober 2005 hebben het Rijk, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en de gemeente Amsterdam een overeenkomst getekend voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp en heeft Amsterdam zich gecommitteerd aan een goede aansluiting van de S106. De kosten zijn nog onbekend en momenteel wordt er een studie uitgevoerd naar de scope van de

aanpassing. In de huidige planning is de Omlegging A9 bij Badhoevedorp in 2016 gereed. In 2014 worden daarom kosten gemaakt voor de voorbereiding, waarna in 2015 en 2016 zal de uitvoering kan plaatsvinden.

Stedelijk verkeersmanagement *naar* de stad is gericht op verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam voor alle verkeersstromen door het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Voor dit programma wordt het budget verlaagd. Dit betekent dat er geen uitbreiding meer plaatsvindt van het instrumentarium etc., maar dat de aandacht zich de komende periode richt op - het samen met partners als Rijkswaterstaat, provincie en Stadsregio - verbeteren van de samenwerking en het nog beter benutten van de gedane investeringen.

De wegsleepregeling en incidentmanagement op de radialen, ring en overig hoofdnet wordt voortgezet maar niet verder uitgebreid. Dit is een A-taak.

Beleidsadvisering auto betreft de vertegenwoordiging van de Amsterdamse belangen bij de capaciteitsuitbreiding van de A9, A1, A6 en de oostelijke A10. Als onderdeel van dit project wordt er onderzoek gedaan naar het hoofdnet Auto van Amsterdam. Immers, bij een vergroting van de capaciteit van de Rijkswegen is het ook noodzakelijk om te kijken of de wegen en opritten binnen Amsterdam de vergrote aan- en afvoer van het verkeer aan kunnen. Het Rijk investeert in en rond Amsterdam in het rijkswegennet. Om ervoor te zorgen dat deze investeringen een voor Amsterdam zo hoog mogelijk rendement hebben (prioritering en keuze van projecten) maakt DIVV samen met onder andere de Stadsregio Amsterdam een visie op de rijkswegen.

Het bestaande parkeerbeleid wordt geactualiseerd door onder andere het opstellen van een P+R-nota. Ook wordt er samen met de touringcarbranche en de stadsdelen touringcarbeleid opgesteld om voor de problemen, die zich hierbij stadsbreed voordoen, een oplossing te vinden.

Goede bereikbaarheid van de stad ***Auto***	**Actualisatie** **2010**	**Voorstel** **2011-2014**	**Toelichting voorstel**
Tijdelijke oostelijke ontsluiting IJburg	€ 200.000	€ -	Eenmalige bijdrage in 2010
Aansluiting Nieuw-West op de om te leggen A9	€ -	€ 500.000	Nieuw opgenomen: urgentie
Slim verkeersmanagement naar de stad	€ 1.013.000	€ 140.000	Deels stoppen; geen nieuwe ontwikkelingen
Wegsleepregeling en incidentmanagement	€ 440.000	€ 1.600.000	Geen uitbreiding gebied wegsleepregeling
Producten betaald rijden (proef betaald rijden)	€ 115.000	€ -	Stoppen
Beleidsadvisering Auto (bereikbaarheid v/d stad, incl.planvoorbereiding A6/A9)	€ 460.000	€ 1.094.800	Versoberd voortzetten
Beleidsadvisering Parkeren	€ 553.000	€ 1.220.600	Versoberd voortzetten
Totaal	**€ 2.781.000**	**€ 4.555.400**	

*Een goede bereikbaarheid van de stad **Auto** - wat niet?*
Vanwege het ontbreken van draagvlak bij de rijksoverheid voor het invoeren van kilometerheffing wordt vanaf 2011 geen budget meer opgenomen voor producten betaald rijden (dit was bedoeld voor o.a. een regionale proef betaald rijden). Voor

verkeersmanagement *naar* de stad zijn geen middelen meer gereserveerd die nodig waren voor verdere uitbreiding van het programma. Het budget voor de wegsleepregeling en incidentmanagement wordt de komende jaren niet verder verhoogd. Dit betekent dat er geen uitbreiding plaatsvindt van het gebied waar de wegsleepregeling wordt toegepast.

*Een goede bereikbaarheid van de stad **Openbaar Vervoer** - wat wel?*
Het belangrijkste OV-project is natuurlijk de bouw van de Noord/Zuidlijn. De komende vier jaar wordt er veel gewerkt aan projecten die een relatie hebben met de Noord/Zuidlijn zoals het busstation CS, het busstation Buikslotermeerplein en korte termijn maatregelen voor het vergroten van de transfercapaciteit van Station Zuid (voldoende ruimte voor een veilige aan- en afvoer van reizigers). De Stadsregio en het Rijk (ProRail) leveren hieraan ook een bijdrage.
Om de bereikbaarheid van de stad per openbaar vervoer te verbeteren draagt Amsterdam bij aan regionale OV-projecten in en rond Amsterdam. Verreweg de meeste kosten voor deze projecten worden gedekt door het Rijk (spoor) en door de Stadsregio en/of provincie (regionaal OV), soms wordt de eigen gemeentelijke bijdrage gedeeltelijk gefinancierd uit grondopbrengsten zoals bij de OV-projecten op IJburg en Sloterdijk.

Goede bereikbaarheid van de stad	**Actualisatie**	**Voorstel**	**Toelichting voorstel**
Openbaar vervoer	**2010**	**2011-2014**	
Busstation Buikslotermeerplein	€ 200.000	€ 1.455.000	Nieuw opgenomen: urgentie
Renovatie Station Zuid (korte termijn maatregelen)	€ 120.000	€ 1.000.000	Bijdrage handhaven
Aanleg extra trap Station Zuid	€ 394.000	€ 197.000	Deels gerealiseerd in 2010
Zuidtangent Oost 2e fase	€ 447.000	€ 165.000	Deels gerealiseerd in 2010
Eigen bijdrage ombouw Amstelveenlijn	€ -	€ 2.400.000	Nieuw opgenomen: urgentie
Eigen bijdrage HOV Zaancorridor	€ -	€ 414.000	Aangepaste planning
Eigen bijdrage Westtangent	€ -	€ 800.000	Aangepaste planning
Eigen bijdrage 'Versnellen westelijke tramlijnen'	€ -	€ -	Geplande bijdrage 2014 geschrapt
OV - beleidsadvisering (bereikbaarheid v/d stad)	€ 655.000	€ 1.847.050	Versoberd voortzetten
Totaal	**€ 1.816.000**	**€ 8.278.050**	

Voor de realisatie van het busstation Buikslotermeerplein en de fietsenstalling is de komende vier jaar geld gereserveerd. Het betreft de eigen bijdrage aan het project dat voor een groot deel wordt gefinancierd door een BDU-bijdrage van de Stadregio Amsterdam.

Op basis van het bestuurlijke vastgestelde (in 2008) Investeringsbesluit CAN Stationsgebied en Omgeving, is een nieuw architectonisch voorontwerp gemaakt voor het busstation Buikslotermeerplein en bijbehorende fietsenstalling. Dit voorontwerp bevat een scopewijziging ten opzichte van het voorontwerp uit 2002 (geraamd op € 23,7 miljoen, prijspeil 2002). Het nieuwe voorontwerp is geraamd op € 34,6 miljoen. De hogere raming wordt grotendeels verklaard door een nominale aanpassing van het prijspeil, de realisatie van een stationshal op maaiveld, een volledige overkapping over de busperrons en doordat de kosten van de ruwbouw van de fietsenstalling nu onderdeel uitmaken van de raming. De Stadsregio Amsterdam heeft ambtelijk € 30,9 miljoen toegezegd. De eigen bijdrage van de gemeente komt uit op € 3,7 miljoen. De kosten van deze eigen bijdrage

zijn tot 2014 gedekt door het mobiliteitsfonds, het restant zal in de jaren daarna in het verdelingsvoorstel moeten worden opgenomen. De Noord/Zuidlijn heeft voorjaar 2010 aangegeven dat een belangrijk deel van het busstation met het oog op de planning van de Noord/Zuidlijn, zo snel mogelijk na 2012 (deel IJdoornlaan gereed) gereed dient te zijn, omdat de bouw van het busstation en het metrostation bouwkundige afhankelijkheden kennen.

De Zuidtangent Oost wordt een hoogwaardige busverbinding tussen station Bijlmer/Arena en IJburg via de nieuwe Oostelijke Ontsluiting IJburg. Deze nieuwe OV-verbinding betekent voor de bewoners en bezoekers van IJburg een alternatieve verbinding voor de IJtram die IJburg verbindt met Amsterdam Centraal. De busverbinding kenmerkt zich door vrije busbanen (indien nodig en ruimtelijk inpasbaar), rijden over de vluchtstrook (tijdens de file op de A9), en waar mogelijk, conflictvrije kruisingen met het overige verkeer. Door deze maatregelen wordt de reistijd bekort en de betrouwbaarheid vergroot. Volgens de huidige planning wordt de Zuidtangent Oost in 2016 in gebruik genomen.

Het Rijk en de regio's hebben samen een actieprogramma regionaal OV (AROV) opgesteld om een gezamenlijke impuls te geven aan het regionale openbaar vervoer. Circa 45% De helft van de kosten van deze projecten worden gedekt door het rijk, de andere helft 55% door de regio's. Omdat de BDU-spelregels van toepassing zijn moet over deze laatste helft een eigen bijdrage van 5% worden bijgedragen door de betreffende gemeente. Dit betekent voor Amsterdam dus eigen bijdragen van 1,5 tot circa 2,5% van de totale projectkosten. Het gaat om de projecten HOV Zaancorridor, Westtangent en versnellen westelijke tramlijnen. Deze projecten hebben eerder in de Amsterdamse en Regionale OV-visie prioriteit gekregen. Deze projecten lopen door in de volgende bestuursperiode. Dat betekent dat slechts een deel van de benodigde eigen bijdrage in dit meerjarenvoorstel is opgenomen. Voor de HOV Zaancorridor wordt in 2011 de planstudiefase afgerond en wordt de uitvoeringsfase van bepaalde onderdelen gestart. Voor de Westtangent zal eind 2010 de verkenningsfase bestuurlijk worden afgerond en zal een begin worden gemaakt met de planstudiefase.

Beleidsadvisering OV betreft advisering over de regionale OV-projecten zoals OV-SAAL, Noord/Zuidlijn, Ombouw Amstelveenlijn en AMSYS. Daarnaast is budget opgenomen voor de onderzoeken - conform de afspraken in het programakkoord - naar de mogelijkheden van gratis OV voor ouderen en de OV-wegwerpchipkaart.

Een goede bereikbaarheid van de stad ***Openbaar Vervoer - wat niet?***
In de periode 2011-2014 is geen budget meer gereserveerd voor het AROV project 'versnellen Westelijke tramlijnen'. Dit is een pakket van maatregelen om de westelijke tramlijnen in Amsterdam sneller te kunnen laten rijden. Omdat het AROV programma doorloopt tot en met 2020 en voor dit project de verkenning nog niet is gestart wordt geen bijdrage meer opgenomen in de periode 2011-2014. In het MWP 2009-2013 waren acties afkomstig uit de OV-visie opgenomen. Hierbij ging het onder andere om verkenningen naar nieuwe metro- en OV-lijnen en diverse vervolgonderzoeken om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Gezien de beperkte financiële ruimte zijn deze verkenningen en vervolgonderzoeken voor de komende vier jaar niet meer opgenomen.

3.4 Een goede mobiliteit *in* de stad

*Een goede mobiliteit in de stad **Algemeen** - wat wel?*

Goede mobiliteit in de stad *Algemeen*	Actualisatie 2010	Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Visie en strategie verkeer, vervoer en infrastructuur	€ 405.000	€ 860.200	Korting beleidsadvisering

Visie en strategie verkeer, vervoer en infrastructuur betreft onder meer het uitvoeren van een mobiliteitstoets van de Structuurvisie 2040 en het uitwerken van de 'Mobiliteitsaanpak Amsterdam'. Omdat de plannen in de Structuurvisie leiden tot extra mobiliteit is het noodzakelijk om te kijken of het toekomstige verkeer en vervoersysteem - met de in de visie veronderstelde toevoegingen - dit kan verwerken. Verder vormt de toets een onderbouwing voor de PlanMER (een milieueffectrapportage over het plan). Veel van de in de Structuurvisie gemaakte keuzes hebben betekenis voor het verkeer en vervoerbeleid voor de stad en voor de regio maar deze consequenties moeten nog verder worden uitgewerkt. Het project 'Mobiliteitsaanpak Amsterdam' moet gaan dienen als een strategisch kader voor het mobiliteitsbeleid van Amsterdam. De nota geeft duidelijkheid over de afwegingen die gemaakt moeten worden wanneer zich situaties voordoen waarbij er sprake is van met elkaar concurrerende of conflicterende doelstellingen. Het verder uitwerken van dit kader zal in 2011 plaatsvinden.

*Een goede mobiliteit in de stad **Auto** - wat wel?*

Goede mobiliteit in de stad *Auto*	Actualisatie 2010	Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Bijdrage Spaarndammertunnel	€ -	€ 4.000.000	Bijdrage handhaven
Verdieping Westertoegang	€ 100.000	€ 4.700.000	Voortgang project
Slim verkeersmanagement in de stad	€ 1.171.000	€ 900.000	Deels stoppen
WODAN + doorstroming corridors	€ 1.276.000	€ 953.000	Deels stoppen
Beleidsadvies auto (Mobiliteit in de stad)	€ 120.000	€ 391.000	Geen beleidsadvies Gooiseweg; rest versoberd voortzetten
Totaal	**€ 2.667.000**	**€ 10.944.000**	

Op basis van een bestuurlijke afspraak tussen het toenmalige stadsdeel Westerpark en de centrale stad is een bijdrage van € 4 miljoen in het Centraal Mobiliteitsfonds opgenomen voor de Spaarndammertunnel. Het stadsdeel is hier planeigenaar en het grootste deel van de kosten van de tunnel moeten worden gedekt uit de grondopbrengsten in het project Spaarndammerhout. Het stadsdeel heroverweegt in kader van de gezondmaking Vereveningsfonds momenteel de ruimtelijke plannen en de tunnel. Als van de tunnel zou worden afgezien is nog steeds een bijdrage nodig voor aanpassingen van het bestaande hoofdnet auto ter plaatse.

Het Ministerie V&W heeft in het kader van het Mobiliteitspakket thema Wegen subsidie toegekend ter grootte van € 2,6 miljoen voor stedelijke verkeersmanagement. De systemen zullen zich richten op het verzamelen (lustechniek bij Verkeersregelinstallaties en reistijdcamera's), en bewerken van de verzamelde verkeersgegevens in een database (MOA), toepassingen in de Amsterdamse Verkeersmanagementcentrale voor de aansturing van scenario's en verspreiden van informatie etc. naar verkeerskundige actoren.. Er is gekozen om lopende projecten af te ronden. Hiermee wordt afgezien van een reservering van middelen die nodig waren voor verdere inventarisatie en implementatie van maatregelen voor de gebieden Zuidas, Noord, Oost en het voormalige Oude Stad gebied.

De Werkgroep Oplossing Doorstromingknelpunten aan Netten (WODAN) draagt zorg voor een gestructureerde en efficiënte aanpak van knelpunten in de doorstroming op alle hoofdnetten door relatief kleine en eenvoudige ingrepen. Vanaf 2012 wordt hier niet verder in geïnvesteerd. Dit betekent dat er géén functionele aanpassingen meer worden gerealiseerd t.a.v. het verbeteren van de verkeersafwikkeling op het hoofdnet Auto.

Het college geeft prioriteit aan het afmaken van de zogenaamde grote stadshartlus. Deze is nodig om de binnenstad bereikbaar te houden en de herinrichtingsplannen rond het Centraal Station zoals de Rode Loper uit te kunnen voeren. Hiervoor wordt de westbuis van de Westertoegang verlaagd en heringericht en wordt momenteel de Oosterdokseilandbrug gebouwd (onderdeel van ‘mobiliteit in de stad – openbaar vervoer).

*Een goede mobiliteit in de stad **Auto** - wat niet?*
In het budget beleidsadvies auto is geen bijdrage meer opgenomen voor beleidsadvies over plannen voor de Gooiseweg.

*Een goede mobiliteit in de stad **Fiets** - wat wel?*

Goede mobiliteit in de stad *Fiets*	**Actualisatie 2010**	**Voorstel 2011-2014**	**Toelichting voorstel**
Langzaamverkeerspassage CS	€ 900.000	€ 7.132.000	Conform investeringsbesluit
Fietsroute van Hasseltweg (Mosplein-Meeuwenlaan)	€ 577.000	€ 3.185.000	Conform investeringsbesluit
Oosteinde, aanleg 2-richtingsfietspad, veilige fiets(school-thuis)route	€ 50.000	€ 100.000	Nieuw opgenomen
Systemen om de doorstroming van de fiets te bevorderen (fietsDRIPS Noord en wachttijdmelders)	€ 105.000	€ 500.000	Voortzetten
Fietsbeleid (incl. meerjarenprogramma fiets)	€ 582.000	€ 2.120.750	Korting beleidsadvisering
Communicatie en promotie fiets	€ 135.000	€ 800.000	Voortzetten
Fysiek programma fiets (knelpunten&stallingen)	€ 835.000	€ 6.965.000	Prioriteit Collegeakkoord
Fietsenstalling Leidseplein	€	€ 6.850.000	Nieuwe planning
Exploitatie en beheer Fietspunt-stallingen	€ 1.031.000	€ 5.992.000	
Totaal	**€ 4.215.000**	**€ 33.644.750**	

Het Hoofdnet Fiets verbindt alle woongebieden met alle belangrijke voorzieningen en bestemmingen in de stad op een voor fietsers veilige, snelle en comfortabele manier. Het

Hoofdnet Fiets wordt in 2010 en 2011 verder verbeterd door fysieke verbeteringen van bestaande routes en de realisering van ontbrekende schakels.

- *Langzaamverkeerspassage CS:* Dit is één van de drie grote ontbrekende schakels in het hoofdnet fiets, die in het MJP Fiets zijn aangewezen als eerste (centraal) stedelijke prioriteit bij aanleg van fietsinfrastructuur. De passage zorgt voor een snelle, directe en verkeersveilige fiets- en voetgangersverbinding tussen de IJzijde van het Centraal Station en de stadszijde. Aan de stadszijde ontsluit de Langzaam Verkeersverbinding tevens de door ProRail nieuw te bouwen Fietsenstalling CS.
- *Fietsroute van Hasseltweg (Mosplein-Meeuwenlaan):* Dit is ook één van de drie grote ontbrekende schakels in het hoofdnet fiets. De verbinding maakt het toekomstige metrostation Van Hasseltweg bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Ook biedt het een directe verbinding tussen de delen van Noord die ten westen en ten oosten van de N/Z-lijn en Nieuwe Leeuwarderweg liggen. Door verlaging van de Nieuwe Leeuwarderweg is een aantal directe langzaam verkeersverbindingen tussen in oost-westrichting vervallen. Deze nieuwe verbinding vervangt deels de vervallen verbindingen.
- *Oosteinde, aanleg 2-richtingsfietspad:* Het betreft de uitvoering van de aanleg van een 2-richtingenfietspad dat aansluit op de geregelde fietsoversteek over de Stadhouderskade naar de Hemonystraat. De veiligheid voor fietsers (m.n. schoolgaande jeugd) wordt verbeterd door op het hele traject tussen Frederiksplein en Hemonystraat een 2-richtingen fietsroute te realiseren. Het maaiveld van Oosteinde wordt door Stadsdeel Centrum heringericht (30-km gebied) in overleg met de Nederlandse Bank. Daar past verlegging van het fietspad naar de oostzijde van het Oosteinde goed in. De aanleg van het fietspad dient dan ook geïntegreerd te worden in de plannen van het stadsdeel.
- *Systemen doorstroming fiets*
  Door middel van wachttijdvoorspellers zal de fietser geïnformeerd worden over de nog te verwachten wachttijd totdat het groene licht. In het Programakkoord staat de wens om het aantal wachttijdvoorspellers uit te breiden. In 2011 verschijnt er een evaluatie van de ervaringen en bijbehorende voorstellen voor vervolg.
- *Fietsenstalling Leidseplein*
  Realisatie van een hoogwaardige Fietsenstalling voor 2700 fietsen onder het Leidseplein, onder het Kleine Gartmanplantsoen. De Nota van Uitgangspunten Leidseplein is in februari 2010 vastgesteld. Uitgegaan wordt van realisatie in 2014 en 2015.
- *Fysiek programma fiets (knelpunten & stallingen)*
  Dit is een impulsbudget voor stadsdeelinvesteringen in het hoofdnet fiets, op basis van het MJP Fiets. Investeringen in het Hoofdnet fiets zijn volgens de Nota Stedelijke Infrastructuur een taak voor de stadsdelen. Voor de jaren 2010, 2011 en 2012 wordt een studiebudget opgenomen voor het verkennen van de haalbaarheid van nieuwe stallingen (onder fietsbeleid). In 2012 tot en met 2014 is budget in het Mobiliteitsfonds gereserveerd om bij te dragen aan het realiseren van deze stallingen. De verkenningen moeten onder meer uitwijzen wat de stallingen kosten, welke locaties in aanmerking komen en hoe ze gefinancierd moeten worden. Grote, dure nieuwe ondergrondse stallingen zijn niet realiseerbaar gezien de beperkte financiële ruimte, temeer daar er nauwelijks sprake is van cofinanciering.

*Een goede mobiliteit in de stad **Fiets** - wat niet/later?*

Een belangrijke wijziging ten opzichte van het vorige meerjarenvoorstel is het faseren van de realisatie van de fietsenstalling Leidseplein. Vooralsnog werd uitgegaan van realisatie in 2014. De druk op het Mobiliteitsfonds heeft het College doen besluiten een deel van de bijdrage uit het fonds naar het jaar 2015 uit te stellen. Hierdoor is de oplevering eveneens een jaar uitgesteld. Gezien de huidige planning van o.a. ontwerp, technische voorbereiding en vergunningaanvragen lijkt dat realistisch.

*Een goede mobiliteit in de stad **Openbaar Vervoer** - wat wel?*

Goede mobiliteit in de stad *Openbaar vervoer*		**Actualisatie 2010**		**Voorstel 2011-2014**	**Toelichting voorstel**
Eigen bijdrage Tramsporenplan CS	€	-	€	1.500.000	Nieuw opgenomen: urgentie
ODE-brug stationseiland	€	3.400.000	€	3.400.000	In uitvoering
Verbeteren toegankelijkheid OV	€	1.263.500	€	2.273.000	Lagere bijdrage tram, voortzetten programma bus
Eigen bijdrage Informatiepanelen voor het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)	€	50.000	€	650.000	Voortzetten
Aanpassingen infra irt nieuwe dienstregeling	€	255.000	€	255.000	Stoppen vanaf 2012
Bypass lijn 5, compensatie lagere subsidie SRA	€	300.000			
Eigen bijdrage Perronkappen metro Spaklerweg en Van der Madeweg	€	-	€	300.000	Nieuw opgenomen
Fiets in de IJtram	€	8.000	€	-	Stoppen vanaf 2011
Exploitatie Pontveren Amsterdam	€	935.000	€	3.545.000	Voortzetten
Exploitatie Stop/Go	€	750.000	€	-	Stoppen vanaf 2011
Totaal	**€**	**6.961.500**	**€**	**11.923.000**	

- *Tramsporenplan CS*
  Nieuw in het programma is een bijdrage aan het tramsporenplan CS. Het Masterplan dat is goedgekeurd door de Gemeenteraad blijkt enkele tekortkomingen te hebben voor de trams op het voorplein en op de Prins Hendrikkade. Ook dienen de beide tramemplacementen op het voorplein toegankelijk gemaakt te worden voor minder validen. Het grootste deel van de kosten moet worden bekostigd door de Stadsregio. De eigen bijdrage van de gemeente zal echter deels uit het Centraal Mobiliteitsfonds moeten komen. Omdat het project gefaseerd zal worden uitgevoerd in de periode 2013-2016/17 wordt slechts een deel van de bijdrage in dit meerjarenvoorstel opgenomen.
- *Oosterdokseilandbrug (ODE-brug)*
  Voor de grote stadhartlus waarbij het (auto)verkeer achter het CS langs wordt geleid wordt momenteel de ODE-brug aangelegd tussen de Geldersekade en de oostelijke onderdoorgang.
- *Toegankelijkheid OV*
  Uit Europese regelgeving komt voort dat het openbaar vervoer in zijn algemeenheid beter toegankelijk dient te worden voor reizigers met een functiebeperking op motorisch, visueel, auditief en cognitief vlak. Daarom dienen onder andere de toegankelijkheid van de bushaltes verbeterd te worden. Er wordt binnenkort gestart in stadsdeel Noord, vervolgens volgen de andere stadsdelen. De bijdrage uit het Mobiliteitsfonds is 5% van de totale kosten aangezien de Stadsregio 95% van de

kosten uit de BDU subsidieert. Voor het verbeteren van toegankelijkheden van de tramhaltes, waar deze mate van cofinanciering niet geldt, is na 2011 geen budget meer gereserveerd.

- *Bypass lijn 5, compensatie lagere subsidie SRA*
  Dit betreft de actualisatie van 2010, en de financiële afwikkeling van dit project. De bijdrage is verhoogd in verband met een lagere subsidie van de Stadsregio Amsterdam.
- *Perronkappen metro Spaklerweg en Van der Madeweg*
  Nieuw opgenomen in dit meerjarenvoorstel is de eigen bijdrage aan de perronkappen van de metrostations Spaklerweg en Van der Madeweg. Hierbij kan gerekend worden op een subsidie uit de BDU. Hiervan uitgaande is een eigen bijdrage van 5% opgenomen, van de totale kosten van circa € 6 miljoen. Deze twee perronkappen waren onderdeel van het te stoppen extra ambitie programma voor de Renovatie Oostlijn. Zie voor meer informatie de toelichting bij 'hele en mooie stad'.
- *Informatiepanelen voor het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)*
  De ambitie van de Stadsregio is erop gericht gebruikers van het openbaar vervoer actuele, betrouwbare en complete reisinformatie op locatie/halte te geven. Dat betekent dat nagenoeg alle 1500 ov-halten in Amsterdam voorzien zullen worden van reisinformatiepanelen. De bijdrage uit het Mobiliteitsfonds is 5% van de totale kosten aangezien de Stadsregio normaliter 95% van de kosten uit de BDU subsidieert. De uitvoering zal de komende jaren zijn beslag krijgen.

Een goede mobiliteit in de stad Openbaar Vervoer - wat niet?
Niet meer terug in het programma komt de exploitatie van de Stop/Go (voorheen de Opstapper). De kosten van deze (extra) openbaar vervoer verbinding wegen niet op tegen de baten. De kostendekkingsgraad van de Stop/Go is maximaal 17%. Door het kleine formaat van de busjes zal dit percentage niet meer toenemen. De verbinding heeft een relatief beperkte vervoerskundige betekenis: het merendeel van de gebruikers kan ook van ander openbaar vervoer gebruik maken. Slechts een klein deel van de omwonenden woont niet binnen 400 meter van een alternatieve openbaarvervoerhalte. Stoppen met de Stop/Go bespaart € 750.000,- per jaar.

Het budget van 2010 voor de fietsplek in de tram naar IJburg wordt gebruikt voor het inbouwen van de derde plek en extra veiligheidseisen die hierbij horen. Er wordt geen extra budget gereserveerd vanaf 2011 om in alle trams naar IJburg een derde fietsplek in te bouwen.

3.5 Een aantrekkelijke stad

3.5.1 Een schone stad

Een schone stad	Actualisatie 2010	Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Elektrisch vervoer	€ 44.000	€ -	
Duurzame Mobiliteit	€ 96.000	€ -	
Totaal schone stad	**€ 140.000**	**€ -**	

*Een schone stad - **wat niet?***
Na 2010 zijn er in het CMF geen middelen meer gereserveerd voor beleidsontwikkeling met betrekking tot elektrisch vervoer en duurzame mobiliteit. Omdat vanaf 1 januari 2011 het programma Luchtkwaliteit onderdeel gaat uitmaken van de lijnorganisatie van DIVV wordt dit hierin ondergebracht.
Daarnaast is in het Meerjarenvoorstel – conform het programakkoord- geen budget meer opgenomen voor het organiseren van de autovrije dag.

3.5.2 Een hele en mooie stad

Een hele en mooie stad - wat wel?

Een hele en mooie stad		Actualisatie 2010		Voorstel 2011-2014	Toelichting voorstel
Reconstructie Wibautstraat	€	-	€	5.900.000	In uitvoering
Reconstructie Weesperstraat	€	400.000	€	7.000.000	Prioriteit Collegeakkoord
Aanvullende bijdrage reconstructie Mauritskade (tussen Muntendamstraat en Alexanderplein)	€	20.000	€	-	Schrappen
Planvoorbereiding Leidseplein en omgeving	€	100.000	€	150.000	Prioriteit Collegeakkoord
J. Huizingalaan, deel 2 (tussen P. Calandlaan en Comeniusstraat)	€	461.000	€	-	Eenmalige bijdrage in 2010
Fietsdepot	€	1.040.000	€	3.000.000	Schrappen registercontrole gestolen fietsen
Geluidsschermen Schinkel	€	225.000	€	-	Eenmalige bijdrage in 2010
Ambitienota ROL	€	500.000	€	-	Stoppen bijdrage extra ambitie programma
Bijdrage kap metrostation Buikslotermeerplein	€	-	€	750.000	Voortzetten
Totaal hele en mooie stad	**€**	**2.746.000**	**€**	**16.800.000**	

- *Wibautstraat (tussen Mauritskade en Spoorviaduct)*
  In september 2010 is begonnen met de reconstructie van de Wibautstraat. De werkzaamheden zullen volgens de huidige planning in het eerste kwartaal van 2012 afgerond zijn.
- *Reconstructie Weesperstraat*
  De reconstructie van de Weesperstraat is onderdeel van het Masterplan Wibautas en in het programakkoord opgenomen. Vanwege de beperkte middelen is gekozen voor een versoberde aanpak en is het oorspronkelijke budget van € 12,8 miljoen teruggebracht tot € 7,4 miljoen. Hier binnen wordt prioriteit wordt gegeven aan de aanpak van het Weesperplein. De Weesperstraat wordt uitgevoerd in een profiel van 2x1 rijstroken. Voor het noodzakelijke onderhoud zijn dit jaar enkele wegdekaanpassingen uitgevoerd.
- *Aanvullende bijdrage reconstructie Mauritskade (tussen Muntendamstraat en Alexanderplein)*
  De bijdrage uit het Mobiliteitsfonds betreft de voorbereiding van de uitvoering. De overige kosten voor dit project worden gedekt uit de Algemene Dienst en Stadsdeel Oost.
- *Planvoorbereiding Leidseplein en omgeving*

Het gaat om de deelname van DIVV aan de gezamenlijke voorbereiding van de plannen (gerelateerd aan infrastructuur) zoals deze in de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Leidsebuurt zijn vastgesteld.

- *J. Huizingalaan, deel 2 (tussen P. Calandlaan en Comeniusstraat)*
  Voor de reconstructie van de Johan Huizingalaan zijn in 2010 middelen opgenomen voor vrijliggende fietspaden en het verhogen van de haltes. Op deze manier kan efficiënt werk met werk gemaakt worden.
- *Fietsdepot*
  Het Fietsdepot blijft bestaan en zorgt voor een ordentelijke afhandeling van ruim 40.000 weggeknipte en gevonden fietsen per jaar waardoor overlast en gevaar van verkeerd geparkeerde fietsen in de openbare ruimte wordt beperkt. Conform de planning van het fietsdiefstalpreventieprogramma houdt het onderdeel “registercontrole” preventieprogramma op per 1-1-2011.

*Een hele en mooie stad - **wat niet?***
Binnen het onderdeel ‘hele en schone stad’ is een belangrijke versobering die van de Weesperstraat. Er zal geen gehele – gevel tot gevel – reconstructie plaatsvinden, maar wel de aanpassing van het Weesperplein en de uitvoering van de weg in 2x1 rijstroken.

Een andere belangrijke heroverweging is dat voor het programma Extra Ambitie Renovatie Oostlijn in dit meerjarenvoorstel geen budget meer is opgenomen. Na uitvoering van het project Renovatie Oostlijn (ROL) voldoet de Oostlijn aan alle veiligheidseisen en is in totaal voor veel geld de Oostlijn grondig gerenoveerd. Het extra ambitie programma ziet het College van B&W in deze financieel zware tijden als iets extra’s dat minder prioriteit heeft dan de activiteiten die nu wel in het meerjarenprogramma op een bijdrage uit het mobiliteitsfonds kunnen rekenen. Daarom wordt voorgesteld om de gereserveerde gemeentelijke bijdrage te laten vallen. Wel wordt voorgesteld om een eigen bijdrage voor de perronkappen op de metrostations Spaklerweg en Van der Madeweg te reserveren. Deze komen in aanmerking voor subsidie van de Stadsregio.

Ten opzichte van het vorige meerjarenvoorstel is de bijdrage uit het mobiliteitsfonds voor de reconstructie Mauritskade geschrapt.

In het vorige meerjarenvoorstel was binnen het Mobiliteitsfonds budget opgenomen voor de aanpassingen bij de tramhalte Johan Huizingalaan, om deze beter toegankelijk te maken. De kosten hiervan wegen echter niet meer op tegen de opbrengsten. Daarom komt dit project niet meer terug in het nieuwe voorstel.

Het budget van het fietsdepot is verlaagd omdat gestopt wordt met de registercontrole van gestolen fietsen.

4 Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS)

Het Actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad (VGS) is in 2008 ingesteld om een deel van de luchtkwaliteitsdoelstellingen die voor het Programma Luchtkwaliteit waren gedefinieerd, te realiseren. Uiteindelijk mag nergens in Amsterdam meer dan 40 microgram per kubieke meter (μ/m^3) NO_2 (stikstof) en PM_{10} (fijn stof) in de lucht aanwezig zijn. Deze doelstelling is reeds behaald voor PM_{10}, maar nog niet voor NO_2. dit moet in 2015 wel het geval zijn.

De reductie van het gehalte NO_2 in de lucht blijkt om meerdere redenen moeilijker dan aanvankelijk werd verwacht. Dit betekent dat er binnen het Actieplan VGS en het Programma Luchtkwaliteit geschoven moet worden: meer maatregelen die direct effect hebben op de luchtkwaliteit ten koste van oorspronkelijk geplande flankerende maatregelen.

Daarnaast blijkt dat het oorspronkelijk geprognosticeerde budget voor VGS niet gerealiseerd wordt: de extra parkeerinkomsten die werden verwacht als gevolg van de op 1 januari 2009 ingevoerde parkeermaatregelen (waaruit het Actieplan wordt betaald) blijven achter op de verwachtingen. De stadsdelen, die met ditzelfde fenomeen worden geconfronteerd, worden voor de periode 2009 t/m 2016 door de centrale stad voor het verschil t.a.v. de netto parkeeropbrengsten uit bezoekersparkeren gecompenseerd. Dit alles heeft tot gevolg dat het oorspronkelijke budget voor het actieplan VGS wordt teruggebracht van € 159,1 miljoen naar € 106,7 miljoen (voor de periode 2009 t/m 2016).

In de periode 2009 t/m 2010 zijn een aantal maatregelen uit het Programma VGS uitgevoerd en afgerond. Het betreft hier o.a. de uitvoer van de Amsterdamse Sloopregeling, de stimuleringsactie voor roetfilters, de invoer van nieuwe parkeertarieven, -gebieden en –bloktijden en de realisatie van de P+R's Bos en Lommer, World Fashion Center, Gaasperplas en Zeeburg II. Daarnaast zijn een aantal maatregelen in gang gezet, die doorlopen in de komende jaren. Dit zijn o.a. een aantal stimuleringsregelingen voor autodelen, de realisatie van de P+R's Noord en Sloterdijk II, de voorbereiding van een eventueel in te voeren Milieuzone voor Bestelauto's in 2013 en de voorbereiding van een eventueel in te voeren differentiatie van parkeertarieven naar milieukenmerken (waardoor milieuvriendelijke auto's goedkoper kunnen parkeren in de stad). Daarnaast heeft het Actieplan VGS zich verplicht tot financiële bijdragen aan de projecten Milieuzone voor Vrachtvervoer en Groene Daken.

De bijstelling van het oorspronkelijke VGS-budget naar de beschikbare € 106,7 miljoen heeft ertoe geleid dat een aantal zaken noodgedwongen zijn geschrapt. Het betreft hier de geplande P+R's Martin Luther Kingpark en Surinameplein en een deel van het OV-budget. De huidige exploitatie van lijn 60 en de GVB-kennismakingskaart worden nog wel gedekt.

Zoals aangegeven zal het Actieplan VGS worden herijkt, waarbij een organisatorische herschikking niet wordt uitgesloten. Daarbij zou de (aansturing van de) uitvoer van maatregelen die direct bijdragen aan de reductie van NO_2 bij het Programma Luchtkwaliteit gelegd kunnen worden en de uitvoer van flankerende maatregelen bij de lijnorganisatie van DIVV. Ten aanzien van het resterende P+R-programma van VGS zal worden gestreefd naar een synthese met de nieuwe P+R-ambities uit het programakkoord.

5 Actualisatie 2010

Het meerjarenvoorstel Mobiliteitsfonds maakt doorgaans onderdeel uit van het Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma (MWP) van DIVV. Dit MWP wordt in niet-verkiezingsjaren gepresenteerd in het voorjaar ter ondersteuning van de besluitvorming van de Voorjaarsnota. Onderdeel van dit meerjarenvoorstel is een actualisatie van het bestedingsvoorstel van het Mobiliteitsfonds voor het lopende jaar zodat in het lopende jaar nog in het programma kan worden bijgeschaafd, aanpassingen kunnen worden toegepast vanwege nieuwe ontwikkelingen, besluitvorming of toezeggingen.

Nu het meerjarenvoorstel vanwege de verkiezingen maar vooral ook door de discussie met de stadsdelen later wordt gepresenteerd, lijkt een actualisatie van het lopende jaar minder zinvol. Dit is echter niet het geval. Een actualisatie is ook dit jaar noodzakelijk. De redenen hiervoor zijn:

- Afspraken met de stadsdelen over compensatie 2009 moet in het bestedingsvoorstel worden opgenomen. De compensatie kan niet meer verrekend worden met afdracht van de stadsdelen omdat die over 2009 al in de jaarrekeningen is vastgesteld en door de accountant is gevalideerd. De enige vlotte en rechtmatige manier om de compensatie 2009 vorm te geven is om deze op te nemen in het bestedingsvoorstel 2010;
- Inspelen op het opnemen van de collegeprioriteiten. Zoals in eerdere hoofdstukken beschreven wordt er in het bestedingsvoorstel ruimte gemaakt voor het opnemen van prioriteiten uit het programakkoord. In 2010 is met een aantal al begonnen. Formeel moet dit natuurlijk wel worden bekrachtigd;
- Inspelen op de heroverwegingen en ombuigingen. Zoals beschreven is het vanwege de taakstelling en vanwege het creëren van ruimte voor nieuwe prioriteiten zijn er activiteiten geschrapt, gefaseerd of op een lager pitje gezet. In 2010 is hier vanzelfsprekend al mee rekening gehouden. Ook dit moet formeel bekrachtigd worden;
- Het plaatsen van eerdere besluiten en toezeggingen in het bestedingsvoorstel. Er zijn het afgelopen jaren besluiten genomen of toezeggingen gedaan die ten behoeve van de rechtmatigheid formeel een plaats dienen te krijgen in het bestedingsvoorstel;
- Aanpassingen van de kasritmes. Vanwege diverse oorzaken zijn de voorgenomen kasritmes veranderd. Dit ligt aan de raakvlakken met andere verkeersprojecten als de Noord/Zuidlijn maar ook vanwege vertragingen of aanpassingen in ruimtelijke plannen. Deze nieuwe kasritmes zijn opgenomen in de jaren 2011-2014 maar werken ook door naar 2010. Daarmee zijn de geactualiseerde kasritmes van 2010 dus onverbrekelijk verbonden met de kasritmes van de latere jaren. Dit maakt wel dat de actualisatie van 2010 wel moet worden vastgesteld.

De belangrijkste activiteiten behoren bij bovengenoemde redenen zijn:

Afspraken met de stadsdelen over compensatie 2009
Conform de afspraken met de stadsdelen wordt over 2009 een bedrag van € 6,3 mln. gecompenseerd. Het betreft de volgende bedragen:

Centrum	Oost	West	Zuid	Totaal
€ 25.472	€ 2.040.490	€ 1.580.773	€ 2.676.495	€ 6.323.231

Inspelen op het opnemen van de collegeprioriteiten
In 2010 zijn de budgetten voor de volgende activiteiten opgenomen of verhoogd:

- Verkeersveilig maken blackspots en redroutes
- Brommerbeleid
- Parkeer- en P+R-beleid
- Beleidsadvies auto (Mobiliteit in de stad)
- Oosteinde, aanleg 2-richtingsfietspad, veilige fiets(school-thuis)route
- Systemen om de doorstroming van de fiets te bevorderen (fietsDRIPS Noord en wachttijdmelders)
- Planvoorbereiding Leidseplein en omgeving

Inspelen op de heroverwegingen en ombuigingen
In 2010 zijn de budgetten van de volgende heroverwegingen reeds verlaagd:

- Nieuwbouw verkeersregelinstallaties uitleggebieden
- Slim verkeersmanagement in de stad
- Ambitienota ROL

Eerdere besluiten en toezeggingen
Vanwege eerdere besluitvorming, toezeggingen of bestuursovereenkomsten zijn de budgetten voor de volgende activiteiten opgenomen of verhoogd:

- Beleidsproducten rijkswegen en hoofdnet auto (A6/A9)
- Doorstroming A10 nu en straks
- Oostelijke ontsluiting IJburg
- Renovatie Station Zuid (korte termijn maatregelen)
- Startsubsidie Javaveer 1e tranche
- Informatiepanelen voor het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)
- Johan Huizingalaan deel 2 (Noord, tussen P.Calandlaan en Comeniusstraat)
- Geluidsschermen Schinkel

Aanpassingen van de kasritmes
Dit geldt voor de volgende projecten:

- Zuidtangent Oost: 2e fase
- Busstation Buikslotermeerplein
- Verdieping Westertoegang
- Toegankelijkheid OV
- Langzaamverkeerpassage CS
- Fietsroute van Hasseltweg (Mosplein-Meeuwenlaan)
- Fietsenstalling Rokin
- Fysieke maatregelen hoofdnet fiets

Overig
Tot slot is in het voorstel ruimte gecreëerd om het dekkingsprobleem vanwege een lagere subsidie van de SRA aan het project Bypass lijn 5 op te vangen. Deze subsidie is lager

vastgesteld dan bij het kredietbesluit werd verwacht. Dit is een verschuiving in de dekking. Het project is binnen het krediet afgerond.

De actualisatie

In onderstaande tabel is het geactualiseerde bestedingsvoorstel afgezet tegen het oorspronkelijke zoals eerder is vastgesteld.

Mobiliteitsfonds	**Begroting 2010**	**Actualisatie 2010**
Een verkeersveilige stad		
Verkeersveilig maken blackspots en redroutes	€ 1.200.000	€ 1.900.000
Nieuwbouw verkeersregelinstallaties uitleggebieden	€ 1.378.000	€ 1.000.000
Stadhouderskade / Museumbrug (motie Nijman)	€ 150.000	€ 150.000
Verkeersveiligheid - beleid en programma's	€ 755.000	€ 739.000
Brommerbeleid	€ -	€ 35.000
Een sociaalveilige stad		
Actieplan taxi	€ 980.000	€ 898.000
Goede bereikbaarheid van de stad		
Zuidtangent Oost: 2e fase	€ 125.000	€ 447.000
Renovatie Station Zuid (korte termijn maatregelen)	€ -	€ 120.000
Aanleg extra trap Station Zuid	€ 394.000	€ 394.000
Busstation Buikslotermeerplein	€ -	€ 200.000
Oostelijke ontsluiting IJburg	€ -	€ 200.000
Beleidsproducten Openbaar Vervoer	€ 555.000	€ 655.000
Doorstroming A10 nu en straks	€ 619.000	€ 1.013.000
Beleidsproducten en coördinatie gebieden	€ 522.000	€ 572.000
Producten Betaald rijden	€ 133.000	€ 115.000
Beleidsproducten rijkswegen en hoofdnet auto	€ 225.000	€ 460.000
Campagne bereikbaarheid	€ 230.000	€ 200.000
Beleidsproducten parkeren	€ 289.000	€ 553.000
Bijdrage wegsleepregeling	€ 380.000	€ 440.000
Goede mobiliteit in de stad		
Verdieping Westertoegang	€ 1.775.000	€ 100.000
Aanleg ODE-brug bij stationseiland	€ 3.400.000	€ 3.400.000
Toegankelijkheid OV	€ 904.000	€ 1.263.500
Bypass lijn 5	€ -	€ 300.000
Aanpassingen infra irt nieuwe dienstregeling	€ 255.000	€ 255.000
Exploitatie Pontveren Amsterdam	€ 870.000	€ 935.000
Exploitatie Stop/Go	€ 860.000	€ 750.000
Langzaamverkeerpassage CS	€ 2.500.000	€ 900.000
Fietsroute van Hasseltweg (Mosplein-Meeuwenlaan)	€ 750.000	€ 577.000
Fietsenstalling Rokin	€ 10.000	€ -
Fysieke maatregelen hoofdnet fiets	€ 1.250.000	€ 835.000
Fietsbeleid (incl. meerjarenprogramma fiets)	€ 655.000	€ 582.000
Communicatie, promotie en marketing Fiets	€ 200.000	€ 135.000
Exploitatie en beheer fietsvoorzieningen	€ 950.000	€ 1.031.000
Verbeteren doorstroming fysieke knelpunten hoofdnetten en corridors	€ 1.276.000	€ 1.276.000
Slim verkeersmanagement in de stad	€ 2.307.000	€ 1.171.000
Visie en strategie verkeer, vervoer en infrastructuur	€ 376.000	€ 405.000
Beleidsadvies auto (Mobiliteit in de stad)	€ -	€ 120.000
Oosteinde, aanleg 2-richtingsfietspad, veilige fiets(school-thuis)route	€ -	€ 50.000

Mobiliteitsfonds	**Begroting 2010**	**Actualisatie 2010**
Systemen om de doorstroming van de fiets te bevorderen (fietsDRIPS Noord en wachttijdmelders)	€ -	€ 105.000
Informatiepanelen voor het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)	€ -	€ 50.000
Fiets in de IJtram	€ -	€ 8.000
Een schone stad		
Elektrisch vervoer, duurzame mobiliteit	€ 225.000	€ 140.000
Een hele en mooie stad		
Ambitienota ROL	€ 4.980.000	€ 500.000
Fietsdiefstalpreventie	€ 1.140.000	€ 1.040.000
Voorbereiding Weesperstraat	€ 300.000	€ 400.000
Planvoorbereiding Leidseplein en omgeving	€ -	€ 100.000
J.Huizinga deel II (Noord, ts P.Callandlaan en Comeniusstraat)	€ -	€ 461.000
Geluidsschermen Schinkel	€ -	€ 225.000
Fietsroute Stadhouderskade en Mauritskade	€ 20.000	€ 20.000
Overig		
Beheer Mobiliteitsfonds	€ 100.000	€ 100.000
Afdracht correctie uitname gem.fonds BCF	€ 728.000	€ 728.000
Compensatie stadsdelen 2009	€ -	€ 6.323.231
Totaal	**€ 33.766.000**	**€ 34.376.731**

Bijlage 1 Meerjarenvoorstel 2011-2014

Financieel kader	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**Totaal**
Beginstand bestaande reserves Mobiliteitsfonds (excl. VGS)	44.202.659	33.825.929	18.369.229	8.477.629	4.853.529	**44.202.659**
Parkeeropbrengsten	35.051.828	43.745.269	44.054.001	44.209.071	44.223.464	**211.283.633**
Totaal beschikbaar	79.254.487	77.571.198	62.423.230	52.686.700	49.076.993	**255.486.292**
Af: Financieel kader VGS	11.051.828	11.745.269	12.054.001	12.209.071	12.223.464	**59.283.633**
Geprognosticeerde uitgaven	34.376.731	47.456.700	41.891.600	35.624.100	35.217.850	**194.566.981**
Eindstand bestaande reserves Mobiliteitsfonds	**33.825.929**	**18.369.229**	**8.477.629**	**4.853.529**	**1.635.679**	**1.635.679**

Verplichtingen	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Afdracht algemene dienst	€ 728.000	€ 10.728.000	€ 10.728.000	€ 10.728.000	€ 10.728.000	€ 42.912.000	€ 43.640.000
Fondsbeheer	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 400.000	€ 500.000
Compensatie stadsdelen 2009	€ 6.323.231						€ 6.323.231
Uitgaven	€ 27.225.500	€ 36.628.700	€ 31.063.600	€ 24.796.100	€ 24.389.850	€ 116.578.250	€ 144.103.750
Totaal verplichtingen	**€ 34.376.731**	**€ 47.456.700**	**€ 41.891.600**	**€ 35.624.100**	**€ 35.217.850**	**€ 159.890.250**	**€ 194.566.981**

Een veilige stad

Een verkeersveilige stad	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Verkeersveiligheid - beleid	€ 312.000	€ 170.000	€ 191.250	€ 170.000	€ 242.250	€ 773.500	€ 1.085.500
Verkeersveilig maken blackspots en red routes	€ 1.900.000	€ 2.000.000	€ 3.300.000	€ 3.200.000	€ 3.200.000	€ 11.700.000	€ 13.600.000
Verkeersveiligheid - programma's	€ 427.000	€ 463.000	€ 463.000	€ 463.000	€ 463.000	€ 1.852.000	€ 2.279.000
Verkeersregelinstallatie's voor nieuwe gebieden/ locaties	€ 1.000.000	€ 1.310.000	€ 1.230.000	€ 1.330.000	€ 1.330.000	€ 5.200.000	€ 6.200.000
Stadhouderskade / Museumbrug (motie Nijman)	€ 150.000		€ -	€ -	€ -	€ -	€ 150.000
Brommerbeleid (opstellen & uitvoeren)	€ 35.000	€ 229.750	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 829.750	€ 864.750
Totaal verkeersveilige stad	**€ 3.824.000**	**€ 4.172.750**	**€ 5.384.250**	**€ 5.363.000**	**€ 5.435.250**	**€ 20.355.250**	**€ 24.179.250**

Een sociaalveilige stad	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Taxibeleid en aanpak standplaatsen taxi's	€ 898.000	€ 1.683.000	€ 1.683.000	€ 1.683.000	€ 1.683.000	€ 6.732.000	€ 7.430.000
Totaal sociaalveilige stad	**€ 898.000**	**€ 1.683.000**	**€ 1.683.000**	**€ 1.683.000**	**€ 1.683.000**	**€ 6.732.000**	**€ 7.630.000**
Totaal een veilige stad	**€ 4.722.000**	**€ 5.855.750**	**€ 7.067.250**	**€ 7.046.000**	**€ 7.118.250**	**€ 27.087.250**	**€ 31.809.250**

Een bereikbare stad										
Goede bereikbaarheid van de stad	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Algemeen							
Beleidsproducten en coördinatie grootstedelijke gebieden - (Zuidas etc.)	€ 572.000	€ 496.400	€ 496.400	€ 496.400	€ 496.400	€ 1.985.600	€ 2.557.600
Campagne bereikbaarheid Amsterdam	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000	€ 1.000.000
Auto						€ -	
Tijdelijke oostelijke ontsluiting IJburg	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.000
Aansluiting Nieuw-West op de om te leggen A9	€ -	€ -	€ -		€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
Slim verkeersmanagement naar de stad	€ 1.013.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 140.000	€ 1.153.000
Wegsleepregeling en incidentmanagement	€ 440.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 1.600.000	€ 2.040.000
Producten betaald rijden (proef betaald rijden)	€ 115.000					€ -	€ 115.000
Auto - beleidsadvisering (bereikbaarheid van de stad, incl. A6/A9))	€ 460.000	€ 350.200	€ 248.200	€ 248.200	€ 248.200	€ 1.094.800	€ 1.554.800
Beleidsadvisering Parkeren(inc. Parkeernota)	€ 553.000	€ 353.600	€ 331.500	€ 267.750	€ 267.750	€ 1.220.600	€ 1.773.600
Openbaar vervoer						€ -	
Busstation Buikslotermeerplein	€ 200.000	€ 1.255.000	€ 200.000	€ -	€ -	€ 1.455.000	€ 1.655.000
Renovatie Station Zuid (korte termijn maatregelen)	€ 120.000	€ -	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ 1.000.000	€ 1.120.000
Aanleg extra trap Station Zuid	€ 394.000	€ 197.000	€ -	€ -	€ -	€ 197.000	€ 591.000
Zuidtangent Oost 2e fase	€ 447.000	€ 102.500	€ 62.500	€ -	€ -	€ 165.000	€ 612.000
Eigen bijdrage ombouw Amstelveenlijn	€ -	€ -	€ -	€ 1.200.000	€ 1.200.000	€ 2.400.000	€ 2.400.000
Eigen bijdrage HOV Zaancorridor		€ 226.000	€ 100.000	€ -	€ 88.000	€ 414.000	€ 414.000
Eigen bijdrage Westtangent	€ -	€ 100.000	€ 100.000	€ 400.000	€ 200.000	€ 800.000	€ 800.000
OV - beleidadvisering (bereikbaarheid van de stad)	€ 655.000	€ 563.550	€ 433.500	€ 433.500	€ 416.500	€ 1.847.050	€ 2.502.050
Totaal goede bereikbaarheid van de stad	**€ 5.369.000**	**€ 4.279.250**	**€ 3.607.100**	**€ 3.680.850**	**€ 4.051.850**	**€ 15.619.050**	**€ 20.988.050**

Goede mobiliteit in de stad	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2014	2010-2014
Algemeen							
Visie en strategie verkeer, vervoer en infrastructuur	€ 405.000	€ 358.700	€ 204.000	€ 170.000	€ 127.500	€ 860.200	€ 1.265.200
Auto						€ -	
Bijdrage Spaarndammertunnel	€ -	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ -	€ -	€ 4.000.000	€ 4.000.000
Verdieping Westertoegang	€ 100.000	€ 1.650.000	€ 3.050.000	€ -	€ -	€ 4.700.000	€ 4.800.000
Slim verkeersmanagement in de stad	€ 1.171.000	€ 450.000	€ 450.000	€ -	€ -	€ 900.000	€ 2.071.000
WODAN + doorstroming corridors	€ 1.276.000	€ 953.000				€ 953.000	€ 2.229.000
Beleidsadvies auto (Mobiliteit in de stad)	€ 120.000	€ 136.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 85.000	€ 391.000	€ 511.000
Fiets						€ -	€ -
Langzaamverkeerspassage CS	€ 900.000	€ 2.942.000	€ 4.190.000	€ -	€ -	€ 7.132.000	€ 8.032.000
Fietsroute van Hasseltweg (Mosplein-Meeuwenlaan)	€ 577.000	€ 1.000.000	€ 1.829.000	€ 131.000	€ 225.000	€ 3.185.000	€ 3.762.000
Oosteinde, aanleg 2-richtingsfietspad, veilige fiets(school-thuis)route	€ 50.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ 100.000	€ 150.000
Systemen doorstroming fiets (fietsDRIPS Noord en wachttijdmelders)	€ 105.000	€ 250.000	€ 250.000	€ -	€ -	€ 500.000	€ 605.000
Fietsbeleid (incl. meerjarenprogramma fiets)	€ 582.000	€ 510.000	€ 565.250	€ 565.250	€ 480.250	€ 2.120.750	€ 2.702.750
Communicatie en promotie fiets	€ 135.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000	€ 935.000
Fysiek programma fiets (knelpunten&stallingen)	€ 835.000	€ 1.215.000	€ 1.750.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 6.965.000	€ 7.800.000
Fietsenstalling Leidseplein		€ 500.000	€ 500.000	€ 1.000.000	€ 4.850.000	€ 6.850.000	€ 6.850.000
Exploitatie en beheer Fietspunt-stallingen	€ 1.031.000	€ 1.216.000	€ 1.421.000	€ 1.623.000	€ 1.732.000	€ 5.992.000	€ 7.023.000
Openbaar Vervoer						€ -	€ -
Tramsporenplan CS	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
ODE-brug stationseiland	€ 3.400.000	€ 3.400.000	€ -	€ -	€ -	€ 3.400.000	€ 6.800.000
Verbeteren toegankelijkheid OV	€ 1.263.500	€ 1.073.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 2.273.000	€ 3.536.500
Informatiepanelen voor het DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)	€ 50.000	€ 100.000	€ 275.000	€ 275.000	€ -	€ 650.000	€ 700.000
Aanpassingen infra irt nieuwe dienstregeling	€ 255.000	€ 255.000	€ -	€ -	€ -	€ 255.000	€ 510.000
Bypass lijn 5, compensatie lagere subsidie SRA	€ 300.000					€ -	€ 300.000
Perronkappen metro Spaklerweg en Van der Madeweg		€ 300.000				€ 300.000	€ 300.000
Fiets in de IJtram	€ 8.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 8.000
Exploitatie Pontveren Amsterdam	€ 935.000	€ 935.000	€ 870.000	€ 870.000	€ 870.000	€ 3.545.000	€ 4.480.000
Exploitatie Stop/Go	€ 750.000		€ -	€ -	€ -	€ -	€ 750.000
Totaal goede mobiliteit in de stad	**€ 14.248.500**	**€ 19.543.700**	**€ 18.039.250**	**€ 7.319.250**	**€ 12.469.750**	**€ 57.371.950**	**€ 71.620.450**
Totaal een bereikbare stad	**€ 19.617.500**	**€ 23.822.950**	**€ 21.646.350**	**€ 11.000.100**	**€ 16.521.600**	**€ 72.991.000**	**€ 92.608.500**

Een aantrekkelijke stad								
Een schone stad	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Elektrisch vervoer	€ 44.000					€ -	€ 44.000
Duurzame Mobiliteit	€ 96.000					€ -	€ 96.000
Totaal schone stad	**€ 140.000**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ 140.000**
Een hele en mooie stad	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2011-2014**	**2010-2014**
Wibautstraat	€ -	€ 5.900.000	€ -	€ -	€ -	€ 5.900.000	€ 5.900.000
Reconstructie Weesperstraat	€ 400.000	€ 200.000	€ 800.000	€ 6.000.000	€ -	€ 7.000.000	€ 7.400.000
Mauritskade (ts Muntendamstr. en Alexanderplein)	€ 20.000	€ -		€ -	€ -	€ -	€ 20.000
Planvoorbereiding Leidseplein en omgeving	€ 100.000	€ 100.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ 150.000	€ 250.000
J.Huizingalaan deel II (Noord, ts P.Callandlaan en Comeniusstraat)	€ 461.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 461.000
Fietsdepot	€ 1.040.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 750.000	€ 3.000.000	€ 4.040.000
Geluidsschermen Schinkel	€ 225.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 225.000
Ambitienota ROL	€ 500.000					€ -	€ 500.000
Kap metro Buikslotermeerplein	€ -	€ -	€ 750.000	€ -	€ -	€ 750.000	€ 750.000
Totaal hele en mooie stad	**€ 2.746.000**	**€ 6.950.000**	**€ 2.350.000**	**€ 6.750.000**	**€ 750.000**	**€ 16.800.000**	**€ 19.546.000**
Totaal een aantrekkelijke stad	**€ 2.886.000**	**€ 6.950.000**	**€ 2.350.000**	**€ 6.750.000**	**€ 750.000**	**€ 16.800.000**	**€ 19.686.000**