

Jaarstukken 2018

27 maart 2019

Inhoud



Deel 1:	
Algemeen	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Resultaten bestuurlijke speerpunten	6
1.3 Mijlpalen	7
1.4 Financieel resultaat 2018	9

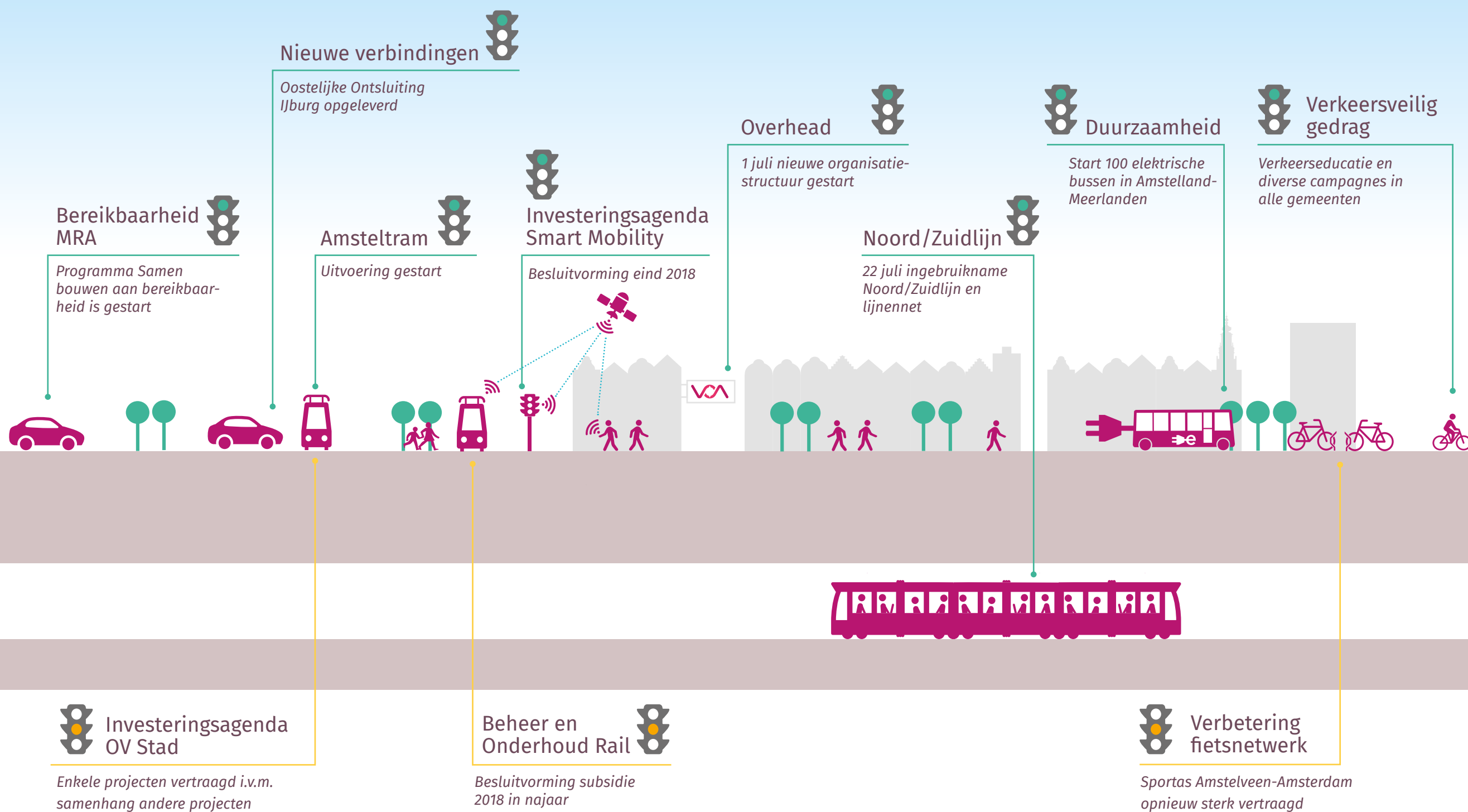
Deel 2:	
Jaarverslag	11
2.1 Mobiliteit	12
2.2 Openbaar vervoer	15
2.3 Infrastructuur	18
2.4 Overhead	24
2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing	28
2.6 Financiering	30
2.7 Verbonden partijen	30

Deel 3:	
Jaarrekening 2018	31
3.1 Programmarekening	30
3.2 Balans en waarderingsgrondslagen	XX
3.3 Toelichting op de balans	XX
3.4 Mobiliteit	XX
3.5 Openbaar vervoer	XX
3.6 Infrastructuur	XX
3.7 Overhead	XX
3.8 Wet Normering Topinkomens	XX

Bijlage	52
A. SiSa-bijlage	XX
B. Taakvelden	XX
C. Afkortingenlijst	XX
D. Accountantsverklaring 2018	XX

**Pag nummers
volgen later**

- **Groen:** op schema, geen actie vereist
- **Oranje:** bestuurlijke aandacht en/of (financiële) bijsturing vereist om prestatie te kunnen halen
- **Rood:** activiteit wordt niet meer gerealiseerd



Bedragen x € 1.000.000		
Baten en Lasten 2018		
Begroting 2018 (incl. 1e wijziging)	2e Begrotings- wijziging	Gewijzigde begroting
Lasten Baten	Lasten Baten	Lasten Baten
522 	7,9 	503,1 
 -412,9 109,1	 -18,9 -26,8	 -420,8 82,3

Spaarsaldo

Omvang eind 2017	Verrekening saldo bij Burap-01 2018	Verrekening saldo bij Burap-02 2018	Omvang eind 2018 (Burap-02)
188,7			
	109,1		106,4
		82,3	
			
			

Top-3 begrotingswijzigingen

	2e wijziging	Begroting 2018 na 2e wijziging
Concessie OV Amsterdam Investering Activa	-8,1 V	139,5
Aanleg Amstelveenlijn	-12,7 V	16,3
BDU- jaarbijdrage	-7,1 V	-309,3

N: nadelig - **V:** voordelig

Deel 1

Algemeen

1.1 Inleiding	5
1.2 Resultaten Bestuurlijke speerpunten	6
1.3 Mijlpalen	7
1.4 FinancieEL resultaat 2018	9

1.1 Inleiding



Vervoerregio Amsterdam 15 deelnemende gemeenten

Bestuur

Regioraad met 60 vertegenwoordigers uit de gemeenten, waarvan 7 leden het Dagelijks Bestuur vormen. Wethouders adviseren het bestuur vanuit het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer

Leden Dagelijks Bestuur/ Portefeuillehoudersoverleg V&V

Aalsmeer

Dhr. R. van Rijn

Amstelveen

Dhr. Rob Ellermeijer

Amsterdam

Mw. S. Dijkma (DB-lid)

Beemster

Dhr. D. Butter

Diemen

Dhr. L. Scholten

Edam-Volendam

Dhr. W. Runderkamp

Haarlemmermeer

Mw. M. Ruigrok

Landsmeer

Mw. M. Elfferich

Oostzaan

Mw. R. Dral

Ouder-Amstel

Mw. R. Korrel

Purmerend

Mw. E. Tijmstra

Uithoorn

Dhr. J. Hazen

Waterland

Mw. A. van de Weijenberg

Wormerland

Dhr. R. Berkhout

Zaanstad

Dhr. G. Slegers



Voor u liggen de jaarstukken 2018 van de Vervoerregio Amsterdam.

De jaarstukken omvatten de realisatie van de begroting die is gemaakt in 2018. Deze geeft informatie over de voortgang van de voornemens uit de Programmabegroting 2018-2021, die in de Regioraad van oktober 2018 is vastgesteld.

Met deze jaarstukken geeft de Vervoerregio inzicht in haar belangrijkste activiteiten. Dit jaar werden diverse verbeteringen in het netwerk gerealiseerd en nieuwe verbeteringen onderzocht. Voor het openbaar vervoer waren de start van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe lijnennet in Amsterdam belangrijke mijlpalen. Meer mijlpalen zijn te vinden in hoofdstuk 1.3.

De jaarstukken bestaan uit twee onderdelen: de beleidsgerichte verantwoording in relatie tot de baten en lasten staan in het Jaarverslag. Het andere deel, de Jaarrekening, bevat de programmarekening en de balans met toelichting. Het nieuwe bestuur bepaalt wat we gaan doen in het licht van de strategische opgaven in de regio. Vervolgens wordt dit vastgelegd in een nieuwe programmabegroting 2020-2023.

De belangrijkste ontwikkelingen in 2018 zijn voorin de rapportage gepresenteerd in een infographic. De afwijkingen worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.

De voortgangsinformatie van de beleidsuitvoering staat in bijlage A van deze Jaarstukken. Hier wordt de voortgang van onze hoofdprogramma's beschreven aan de hand van de beantwoording van de drie W-vragen:

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

1.2 Resultaten bestuurlijke speerpunten



Op basis van het Beleidskader Mobiliteit heeft het Dagelijks Bestuur in de Programmabegroting 2019-2022 vier bestuurlijke speerpunten opgesteld. In dit jaarverslag kijken we terug op deze activiteiten: wat hebben we bereikt en welke mijlpalen zijn er behaald in 2018?

1. Programma bereikbaarheid van, naar en in de Metropool Regio Amsterdam (MRA)

De Vervoerregio heeft een actieve sturende rol in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de MRA-partijen en het Rijk om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren. Zo is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning naar de ontvlechting van knooppunt Rottenpolderplein genomen, is er een definitief voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg en zijn er afspraken gemaakt over de toevoeging van de metrohalte Sixhaven aan de Noord/Zuidlijn. Al deze maatregelen dragen bij aan een betere bereikbaarheid van de regio Amsterdam.

2. Verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol en Zuidas

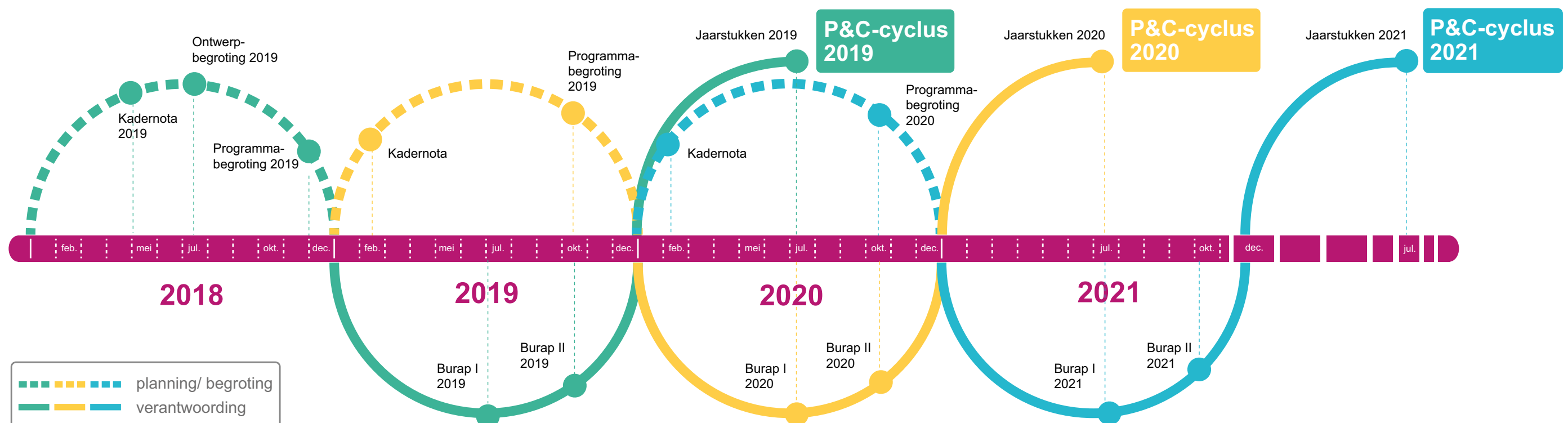
De MIRT-verkenning is in 2018 voortgezet om te kijken naar een veilige knoop waarmee de groei op Schiphol termijn kan worden opgevangen. Een hoogfrequente Airportsprinter is een van de oplossingsrichtingen die wordt onderzocht. Ook Schiphol Plaza blijft een aandachtspunt. Op 18 juni 2018 hebben rijk en regio in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor afgesproken om station Amsterdam Zuid uit te breiden met een extra vijfde en zesde spoor. Amsterdam Zuid zal de internationale treinen gaan faciliteren, terwijl op Amsterdam Centraal de perrons kunnen worden verbreed. Op het traject Schiphol-Amsterdam Centraal geeft dat weer ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding.

3. Werkzaamheden Amsteltram

De voorbereidingen voor de ombouw van de Amstelveenlijn zijn gestart in 2018. Het najaar is gebruikt om de plannen uit te werken en is er begonnen met de bouw van het nieuwe opstel terrein.

4. Duurzaam en Slim

Zowel rond Schiphol en in Waterland zijn er elektrische bussen gaan rijden. Ook is er gestart met het opzetten van de Investeringsagenda Zero Emissie. De Vervoerregio heeft als doel om al het OV in 2030 volledig zero emissie te laten rijden.



1.3 Mijlpalen



We kijken terug op de Vervoerregio-hoogtepunten van 2018. Een bijzonder jaar waarin er vooral veel veranderde in het openbaar vervoer van Amsterdam. Maar er was ook leuk nieuws voor de regio, zoals een wereldprimeur in Waterland... Veel leesplezier!



21 maart

Waterland best scorende concessie

In maart dit jaar werd de OV-Klantenbarometer 2017 gepubliceerd. Reizigers gaven hierin de concessie Waterland, uitgevoerd door busmaatschappij EBS, het hoogste (vaste) landelijke cijfer: een mooie 8. Ook de concessie Zaanstreek, waar Connexxion rijdt, werd met een 7,9 goed gewaardeerd, evenals het bus- tram en metrovervoer van GVB dat gemiddeld een 7,6 kreeg. Hier lees je meer.



25 maart

Amsteltram wordt geïntroduceerd

Op 25 maart werd de nieuwe naam van de nieuwe toekomstige verbinding Amsterdam Zuid en Uithoorn bekend: de Amsteltram. De Amstelveenlijn (de huidige lijn 51) wordt nu nog omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid. Als deze ombouw in 2020 klaar is, wordt de trambaan doorgetrokken naar het centrum van Uithoorn, de Uithoornlijn. Gezamenlijk ontstaat zo de regionale Amsteltram.



29 maart

Grootste Zero Emissie busvloot van Europa gelanceerd op Schiphol

Ook werd in maart het openbaar vervoer op en rond Schiphol een stuk milieuvriendelijker. Hier werden namelijk 100 elektrische bussen ingezet, die samen de grootste emissieloze busvloot van Europa vormen en in 2021 zal uitgroeien tot maar liefst 258 elektrische bussen die rijden onder de vlag van Connexxion. Schiphol realiseerde en financierde de infrastructuur voor de laadpunten op het grondgebied van de luchthaven.



3 april

Start diverse veiligheidscampagnes

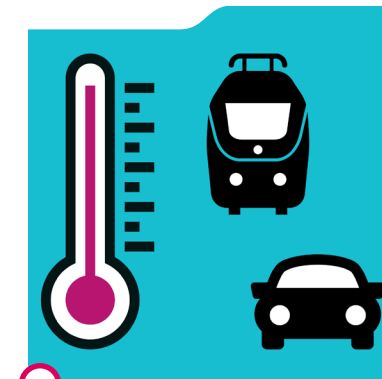
In het voorjaar gingen diverse veiligheidscampagnes van start, een belangrijk thema binnen de Vervoerregio. We traptten onder meer af met de verkeersveiligheidscampagne 'Op voeten en fietsen naar school', later volgde een BOB-campagne en onlangs nog de campagne waarbij lichtjes werden uitgedeeld aan fietsers en een campagne die wijst op het gevaar van mobiel gebruik in het verkeer.



15 mei

Nieuwe raadsleden maken kennis met de Vervoerregio

Op 15 mei vond de Regio-middag plaats, waar nieuwe raadsleden kennismaakten met de Vervoerregio. In de dynamische Amsterdamse regio werken 15 gemeenten succesvol samen aan bereikbaarheid. Zo behalen we meer en betere resultaten om dit gebied nu en in de toekomst optimaal bereikbaar te houden.



31 mei

Publicatie Regionale Thermometer Mobiliteit

In de Regionale Thermometer, die op 31 mei werd gepubliceerd, wordt met cijfers, kaarten en visualisaties een beeld gegeven van de mobiliteit in de vijftien gemeenten in de vervoerregio. Daarbij wordt ook gekeken naar het noordelijke en zuidelijke deel van de regio en Amsterdam en komen verschillende onderwerpen aan de orde rond verkeer en vervoer, evenals de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit.

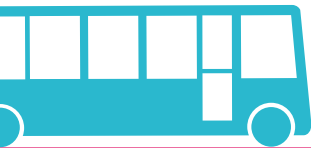


5 juli

Eerste vergadering van nieuwe bestuur Vervoerregio

Op 5 juli vond het eerste wapenfeit plaats van (voorzitter) Sharon Dijksma, Derk Reneman en Gerard Slegers: zij vergaderden deze dag voor het eerst als het nieuwe Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. De samenstelling van het Dagelijks Bestuur gebeurt op basis van vertegenwoordiging van politieke stromingen, grote en kleine gemeenten en een evenwichtige verdeling over het hele gebied van de Vervoerregio Amsterdam.





21 juli

De Noord/Zuidlijn wordt (eindelijk) feestelijk geopend

Na 20 jaar bouwen, tekenen, discussiëren en testen is het op 21 juli eindelijk zover: op deze dag vond de feestelijke opening van de Noord/Zuidlijn plaats. Na de officiële opening in het Centraal Station, barstten de festiviteiten – en gratis ritjes – los voor zo’n 60.000 Amsterdammers en geïnteresseerden die dit momentum hadden aangegrepen om langs te komen.



22 juli

Het lijnennet verandert compleet

De komst van de Noord/Zuidlijn was niet het enige dat deze zomer veranderde in OV-land, ook het lijnennet werd drastisch aangepast. Bussen en trams reden andere routes, lijnen kwamen te vervallen en nieuwe verbindingen werden geïntroduceerd. Een enorme omslag, met soms grote gevolgen voor de reizigers. Gelukkig verliep deze ‘omklap’ goed en zijn veel reizigers inmiddels gewend aan hun nieuwe reis.



31 oktober

Wereldprimeur Zero Emissie-bus in Waterland

Op 31 oktober vindt er een wereldprimeur plaats in Waterland: voor het eerst rijdt hier een lange afstandslijn volledig elektrisch! Na een testperiode werden de R-netlijnbusen 316 in de herfst ‘officieel onthaald’ op het busstation in Edam. De bussen rijden tussen Edam en CS en zijn gemaakt door VDL Bus & Coach.



22 november

Eerste FIETS P-Route-borden gelanceerd in Amsterdam

Op 22 november hebben we weer een primeurtje. Nu niet op het gebied van E-bussen, maar op het gebied van de eerste fiets (!) P-Route-borden in Amsterdam. De Zuidas is dus de eerste plek in Amsterdam die over de borden beschikt, maar in de nabije toekomst komen deze borden, waarop je ziet hoeveel fietsparkeerplekken er nog vrij zijn, ook op andere locaties in Amsterdam.



26 november

Rijk en regio eens over aanpak bereikbaarheid Amsterdam-Hoorn

Het Rijk en de regio werden het in november eens over een breed pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid in de regio Amsterdam-Hoorn te verbeteren. Het pakket bestaat uit verbeteringen van het wegnennet en het fiets- en openbaar vervoernetwerk. Ook is er rekening gehouden met grote opgaven in de regio voor woningbouw, leefbaarheid, klimaat en duurzaamheid.

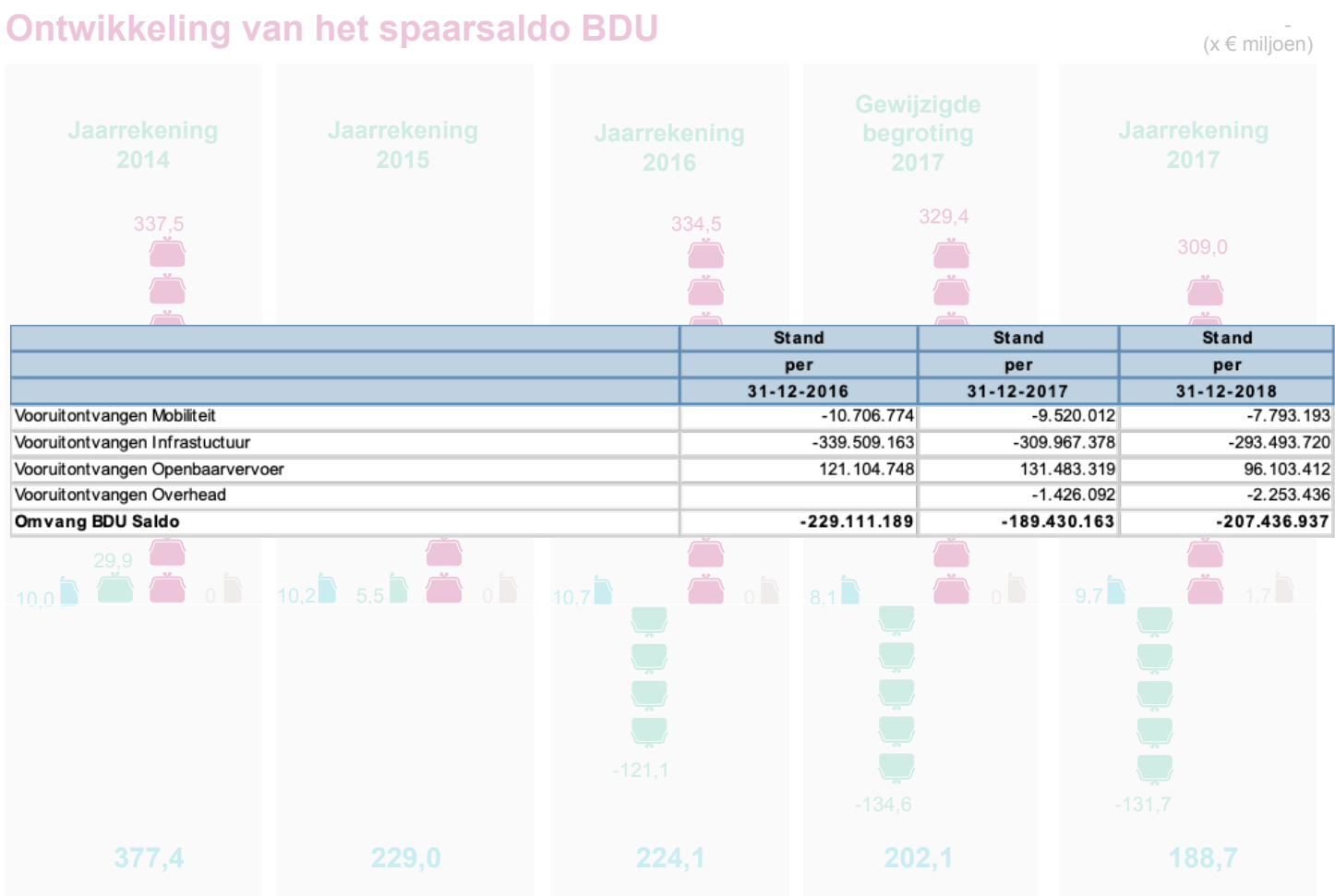
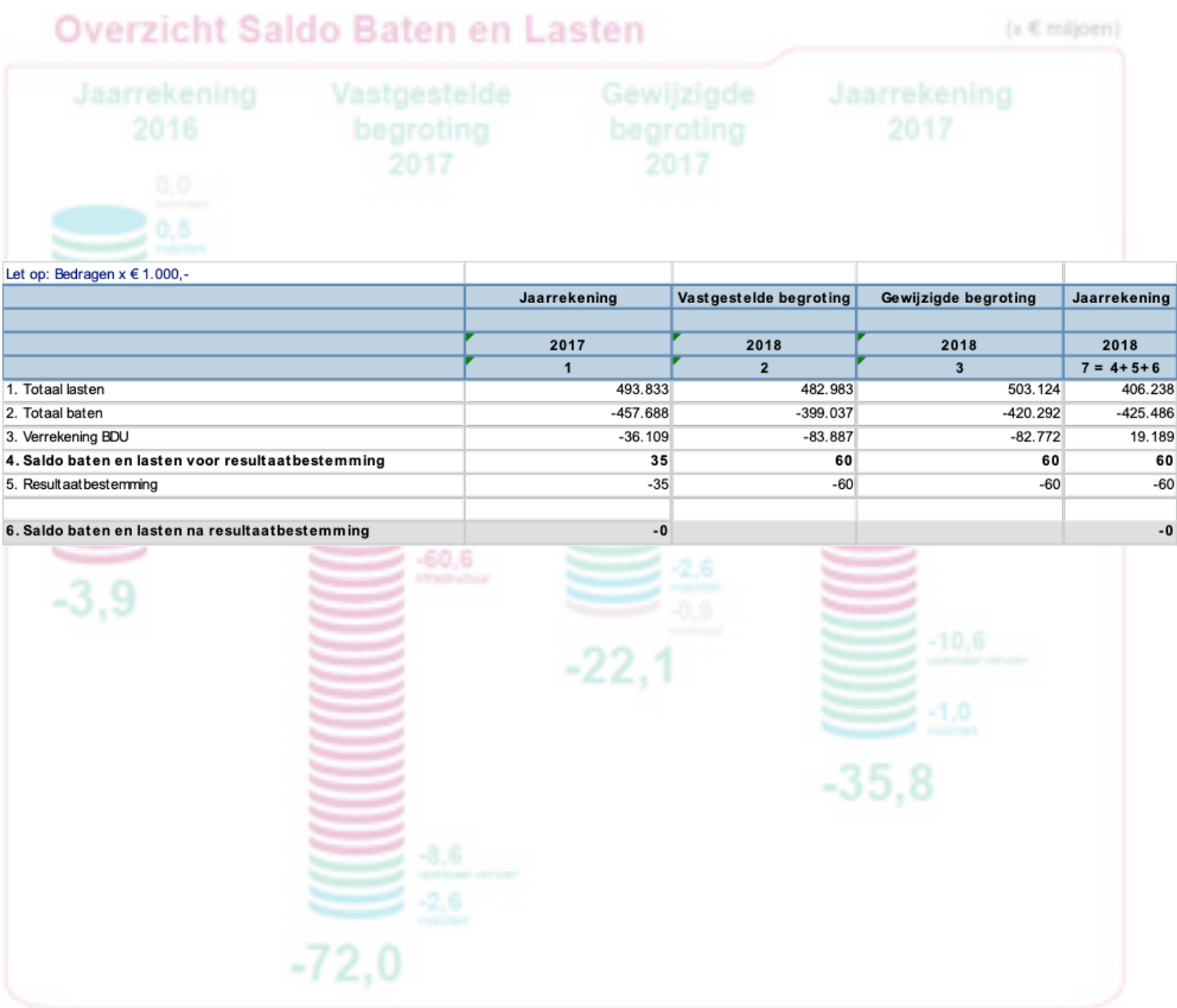


12 december

Renovatie Oostlijn rondt af

Het jaaroverzicht sluiten we af met een mooi moment voor zowel de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam als de reizigers: op 12 december werd de renovatie Oostlijn afgerond. Hoewel er nog wel een paar puntjes op de i ontbreken, stonden de stations en perrons op deze dag in het teken van dans, zang, hapjes en gezelligheid. Precies zoals het hoort op een feestje!

1.4 Financieel resultaat



Opmerking: Door afrondingsverschillen kunnen de bedragen onderling licht afwijken.

Financieel resultaat



Het saldo baten en lasten (resultaat) van de Vervoerregio laat het verschil zien tussen de baten (inclusief bijdragen van derden) en de lasten. De resultaten op de hoofdprogramma's zijn dan ook direct het bedrag dat te verrekenen is met de, aan de Vervoerregio toegekende, Brede Doel Uitkering (BDU). Er zijn verschillen te zien tussen de begrote resultaten, en dus de verrekening met de BDU, op de momenten van vaststellen, wijzigen en verantwoorden van de Begroting 2018. De vastgestelde begroting 2018 werd in de 2e helft van 2017 opgesteld op basis van de op dat moment beschikbare informatie vanuit de deelnemende gemeenten en vanuit het Rijk. Na vaststelling in de Regioraad van december 2017 kon de Vervoerregio beginnen aan de uitvoering van het begrotingsprogramma.

In 2018 is de verdere vernieuwingen in de planning & control-cyclus doorgevoerd (onder andere een verbeterde kadernota en bestuursrapportage) In de Buraps zijn wijzigingen van in totaal 20 miljoen euro, ten aanzien van de begrotingsuitvoering vastgesteld dat leidde tot een lagere verrekening van de BDU in de gewijzigde begroting voor het programma Infrastructuur en een verhoging binnen het programma Openbaar Vervoer totaal leverde het echter geen wijziging op. De wijzigingen die hiertoe hebben geleid zijn onder andere: hogere lasten in de concessie Amsterdam BORI en MVP, Investeringsagenda OV, Weg en Fiets, lagere lasten in de Aanleg Amstelveenlijn en Uithoornlijn en lagere onderzoek en studiekosten. Aan de batenkant was er sprake van een hogere uitkering BDU bij de verschillende programma's dan in de begroting opgenomen. Voor de verantwoording op de begrotingsuitvoering wordt dan ook gekeken naar het verschil tussen de jaarrekening en de (laatste) gewijzigde begroting. Dan zien we dat bij de Burap de Vervoerregio met name bij Infrastructuur de uiteindelijke lasten aan het eind van het jaar (te) ruim heeft ingeschat. Er is bij de jaarrekening namelijk 79,0 miljoen euro minder aan infrastructurele projecten gerealiseerd dan bij de gewijzigde begroting was voorzien en dus ook minder verrekend met de vooruitontvangen middelen BDU. Het programma Openbaarvervoer heeft uiteindelijk 17,3 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Mede door het omzetten van een eerder uitgegeven subsidie bijdrage in een lening heeft het programma haar "tekort" kunnen verkleinen ten aanzien van de vooruitontvangen gelden.

Voor Mobiliteit namen de baten iets af en doordat ook de lasten afnamen heeft Mobiliteit minder dan begroot uit haar vooruitontvangen middelen hoeven te halen. Per saldo verrekent de Vervoerregio met de vooruitontvangen gelden 102,1 miljoen euro minder dan bij de gewijzigde begroting was voorzien. De vooruitontvangen middelen BDU nemen hierdoor in 2018 minder gestaag af dan was voorzien en stijgt zelfs. De Vervoerregio voorziet echter een stijging in het verloop van de uitzetting in de begroting 2019 en verder. Waardoor de daling die, conform de Programmabegroting 2019-2022, de komende jaren door zal zetten.

Toelichting op programmaniveau

x € 1.000.000	2016 Totaal (ultimo)	2017 Totaal (ultimo)	2018 Totaal (EJV)
---------------	-------------------------	-------------------------	----------------------

Kasstroom uit exploitatie activiteiten		15,4	-183,5
Resultaat		-37,1	-109,1

Programma	Jaarrekening	Vast gestelde begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018
	2017	2018	2018	2018	
Lasten					
Infra	165.506.168	194.218.725	181.712.141	102.706.163	-79.005.978
Mobiliteit	5.649.702	7.823.000	7.823.000	7.119.826	-703.174
Openbaar vervoer	316.101.382	274.040.080	306.327.228	289.071.184	-17.256.044
Totaal Lasten	487.257.251	476.081.805	495.862.369	398.897.173	-96.965.196
Baten					
Infra	-139.995.015	-81.024.000	-90.564.518	-87.992.071	2.572.447
Mobiliteit	-5.649.702	-5.157.633	-4.605.139	-4.916.558	-311.419
Openbaar vervoer	-305.503.163	-305.953.521	-318.004.362	-324.415.091	-6.410.729
Totaal Baten	-451.147.880	-392.135.154	-413.174.019	-417.323.720	-4.149.701
Totaal Programma	36.109.372	83.946.651	82.688.350	-18.426.546	-101.114.896
Lasten					
Overhead	6.575.349	6.901.386	7.261.607	7.340.538	78.931
Totaal Lasten	6.575.349	6.901.386	7.261.607	7.340.538	78.931
Baten					
Overhead	-6.635.349	-6.901.386	-7.118.090	-8.162.603	-1.044.513
Totaal Baten	-6.635.349	-6.901.386	-7.118.090	-8.162.603	-1.044.513
Totaal Overhead	-60.000	0	143.517	-822.065	-965.582
Totaal voor egalisatie	36.049.372	83.946.651	82.831.867	-19.248.611	-102.080.478
Lening u/g		68,0	-	-	-
ASR uitzettingen		39,6	24,8	11,6	
Lening EBS		23,6	19,6	15,7	
Lening AML		-	62,0	57,8	
Financiële passiva (ultimo)		0,0	0,0	0,0	

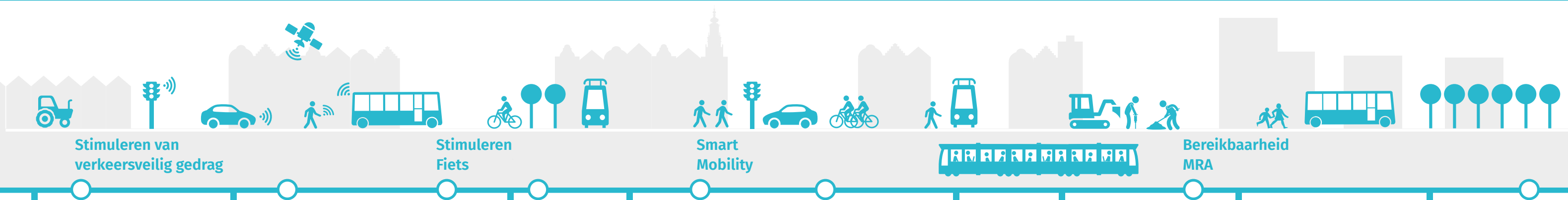
Deel 2

Jaarverslag

2.1 Mobiliteit	12
2.2 Openbaar vervoer	15
2.3 Infrastructuur	18
2.4 Overhead	24
2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing	28
2.6 Financiering	30
2.7 Verbonden partijen	30

2.1 Mobiliteit

Wat hebben we gedaan?



Stimuleren van verkeersveilig gedrag

Wat gaan we doen?

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

Beleid

In 2018 is verkeerseducatie aangeboden op voor-scholen en kinderdagverblijven (0-4 jaar en ouders), op basisscholen, naschoolse opvang (4-12 jaar) en in het voortgezet onderwijs (12-18 jaar). Daarnaast hebben alle gemeenten deelgenomen aan de landelijke campagnes: BOB, snelheid in het verkeer, afleiding en zichtbaarheid op de fiets. Verder is een nieuwe campagne succesvol uitgevoerd in Amsterdam: 'Superbelangrijk, telefoon in het verkeer ff niet', om afleiding in het verkeer door mobiele telefoons tegen te gaan.

Wat hebben we bereikt?

In 2018 is verkeerseducatie op nieuwe wijze aangeboden via Verkeer & Meer op onderwijsinstellingen van 0-18 jaar. Er is meer zicht op daadwerkelijke resultaten dan voorheen, waardoor betrokkenheid van gemeenten en scholen toeneemt. Daarnaast hebben alle gemeenten deelgenomen aan 11 campagnes, waaronder de nieuwe landelijke MONO campagne en de nieuwe regionale campagne Aardig op Weg, gericht op vriendelijk (fiets) gedrag in het verkeer.



Stimuleren fiets

Wat gaan we doen?

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

Beleid

In februari hebben alle overheden in de Metropoolregio Amsterdam de intentieverklaring 'Metropolitane Fietsroutes' getekend, en afgesproken om een extra impuls aan de uitvoering te gaan geven. Het gaat om fietsroutes van hoge kwaliteit die ritten over langere afstanden in de Amsterdamse regio op een snelle, prettige en veilige manier mogelijk maken. De uitvoeringsfase is daarmee formeel van start gegaan. De komende twee jaar wordt er voor zo'n 30 miljoen geïnvesteerd in verbeteringen aan het netwerk. In de afgelopen maanden zijn ontwikkelingen gestart op verschillende routes: Waaronder Schiphol, Kennemerland, Gooi Vecht.

Wat hebben we bereikt?

In 2018 zagen we veel vooruitgang: fietsprojecten in de routes Amsterdam - Amstelveen (Piet Kranenborgpad), de Amsterdamse Binnenring en in Amsterdam Noord (fietspaden Klaprozenweg). De route bij de Oude Muiderstraatweg in Diemen is nu ingericht als een fietsstraat. De aanbesteding voor de fietsroute Aalsmeer - Schiphol - Hoofddorp is gestart binnen project busbaan HOVAS. Met de luchthaven Schiphol is eind 2018 de planvorming voor een hoogwaardige fietsroute gestart.



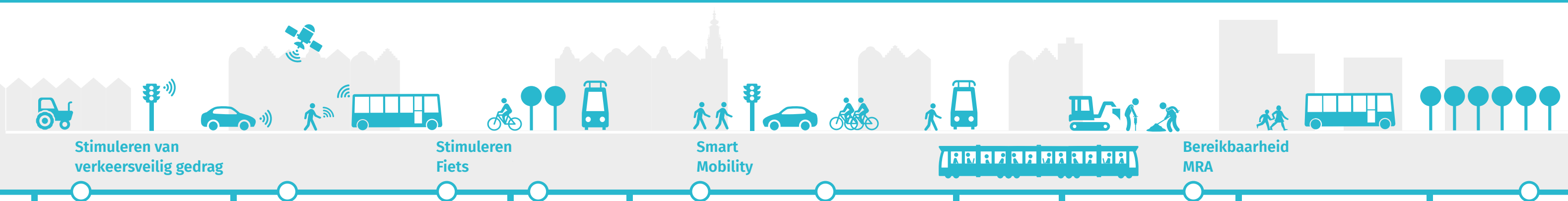
Op schema, doelen gerealiseerd



Deel doelen gerealiseerd



Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018



Smart Mobility

Wat gaan we doen?

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

Een nadere uitwerking van het programma in acties krijgt in 2018 vorm met een Investeringsagenda Smart Mobility voor de Vervoerregio.

Beleid

Het MRA-programma Smart Mobility is sinds januari 2018 in uitvoering. Binnen de vier programmathema's (Data, MaaS, Voertuig-technologie en Fysieke en Digitale infrastructuur) worden de eerste activiteiten ontplooid. Voor alle thema's zijn regionale teams gevormd.

De Investeringsagenda Smart Mobility is in juli 2018 in concept opgeleverd en wordt na verdere aanscherping in Q4 2018 ter bestuurlijke besluitvorming ingebracht, zodat vanaf 2019 met de uitvoering kan worden gestart.

Wat hebben we bereikt?

- Overzicht van de Smart Mobility projecten, onderzoeken en initiatieven in de MRA via de zogenaamde Projectenlijst.
- Netwerk binnen de MRA gebouwd: ongeveer 300 deelnemers aan het eerste MRA Smart Mobility congres.
- Leidraad gebiedsontwikkeling en Smart Mobility ontwikkeld.
- Gestart met ontwikkeling Toekomstradar assetmanagement en verkeersmanagement om inzicht te bieden aan beheerders over technische ontwikkelingen en wat deze kunnen bieden.
- Gestart met ontwikkelen MRA datavisie als basis voor gezamenlijk projecten en activiteiten op het gebied van data.
- Vormgeving en vaststelling Investeringsagenda Smart Mobility in de Regioraad, inclusief bepaling van opgaven en kansen binnen het vervoerregio-gebied en twee concrete Mobility as a Service projecten.



Bereikbaarheid MRA

Wat gaan we doen?

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

Beleid

Voor het programma samen bouwen aan bereikbaarheid is de 1e programmaraad gehouden en zijn de 4 programmalijnen uit de startblokken gegaan. In het BO MIRT van november moeten de eerste concrete afspraken worden gemaakt over de korte termijn programmalijnen: slimmer en duurzame mobiliteit en stedelijke bereikbaarheid.

Wat hebben we bereikt?

- Het programmaplan is vastgesteld, via vier programmalijnen is het programma georganiseerd: ruim 40 medewerkers van Rijk, provincies, Vervoerregio, gemeenten en vervoerders werken in het programma samen als één team.
- De Programmaraad heeft in juli besloten het belang van de regionale projecten Verbinding A8-A9 en Duinpolderweg te erkennen en toe te laten tot het programma.

- Vanuit het programma is in november de MIRT Verkenning A9 Rottepolderplein gestart. Deze wordt door Rijk en regio samen aangestuurd.
- Uitvoering van de programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit heeft in 2018 geleid tot 6100 spitsmijdingen per dag en 13 kiloton aan CO₂-uitsootvermindering per jaar.
- In programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid is in 2018 verder gewerkt aan concrete projecten, zoals voorbereiding van een mogelijke metrohalte Sixhaven aan de Noord-Zuidlijn en een ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting A10/S114 in Amsterdam bij IJburg.
- In programmalijnen Netwerken, Ringen en de Stad (NRS) is een beeld gemaakt van de werking van het verkeer- en vervoerssysteem (daily urban system) in de MRA en is een ruimtelijk atlas in december opgeleverd die de samenhang laat zien tussen verstedelijking (met name woningbouw) en mobiliteit. Ook zijn er werkateliers geweest over de ontwikkeling van Havenstad/Zaan-IJ.
- In programmalijn MIRT-Onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol (ZWASH) zijn de ruimtelijk-economische onderzoeken en de mobiliteitsonderzoeken gecombineerd tot samenhangende pakketten.
- In het BO MIRT van november zijn er afspraken gemaakt, die ervoor zorgen dat (in het najaar van 2019) tijdens het volgende BO MIRT er een bestuurlijk gedeeld toekomstperspectief voor de MRA ligt, op basis waarvan investeringsbesluiten genomen kunnen worden.



			Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklaring
				2017	begroting	begroting	2018	Jaarrekening	
					2018	2018	2018	Gewijzigde	
								begroting 2018	
	Omschrijving	x € 1.000	Programma: Mobiliteit						
Lasten	Beter Benutten								
	Stimulering F	Lasten	Beter Benutten Infrastructuur (projectadm)	110.307	520.000	520.000	639.849	119.849	
	Goederenver	Lasten	Stimulering- /Inv agenda Fiets (projectadm)	190.556	540.000	540.000	183.462	-356.538	1
	Verkeersveilig	Lasten	Goederenvervoer	86.250	100.000	100.000	85.645	-14.355	
	Gebiedsgeric	Lasten	Verkeersveiligheid, -educatie (projectadm)	1.959.295	2.100.000	2.100.000	1.637.684	-462.316	2
	Beleidsontwik	Lasten	Verkeersveiligheid, -campagnes (projectadm)	435.334	550.000	550.000	876.995	326.995	3
	Venom	Lasten	Verkeersveiligheid, -onderzoeken (projectadm)	217.020	1.000.000	1.000.000	349.764	-650.236	4
	Duurzame Mo								
	Nat. Databan	Lasten	Thema's & Programma's	115.311	150.000	150.000	27.533	-122.467	
	Verkeerseduc	Lasten	Beleidsontwik /Mobiliteitsonderzoek (projectadm)	588.176	300.000	300.000	836.741	536.741	5
	Subsidies ove								
	Onderzoek en	Lasten	Samenbouwen aan de bereikbaarheid				1.440	1.440	
	Personeelsla	Lasten	Venom (projectadm)	445.354	542.000	542.000	342.548	-199.452	
	Doorbelaste	Lasten	Duurzame Mobiliteit	86.640	150.000	150.000		-150.000	
	Lasten voorg	Lasten	Onderzoek en Studie MOB				-3.652	-3.652	
	Lasten	Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	4.717						
Totaal lasten		Lasten	Personeelslasten	1.808.134	1.871.000	1.871.000	2.174.637	303.637	6
		Lasten	Lasten voorgaande jaren	-397.393			-32.820	-32.820	
			1. Totaal lasten	5.649.702	7.823.000	7.823.000	7.119.826	-703.174	



Ontwikkeling spaarsaldo BDU

Toelichting

- 1

De reserveringen voor exploitatiebijdragen aan diverse stallingen zijn ten laste gegaan van Investeringsagenda Fiets.
- 2

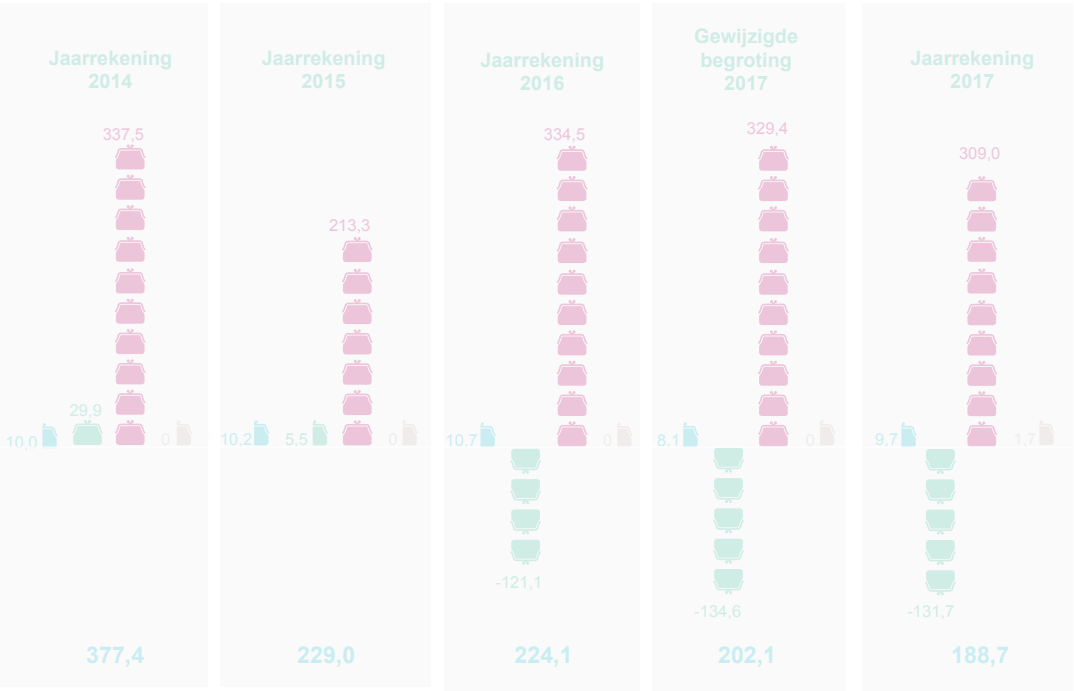
In 2018 is verkeerseducatie op een nieuwe (Verkeer & Meer) en goedkopere wijze aangeboden.
- 3

Er zijn meer campagnes in meer gemeenten uitgevoerd.
- 4

Het Amsterdamse project Snorfiets op de rijbaan is doorgeschoven naar 2019 .
- 5

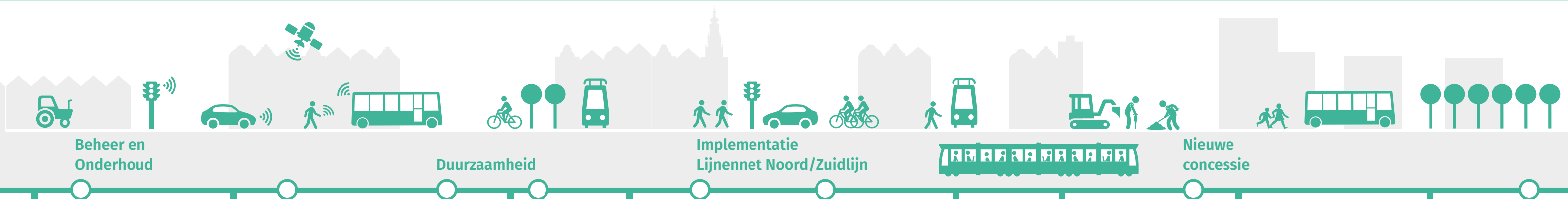
Nieuwe en hogere bijdragen aan de Rijks-Regio programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (incl ZWASH) en OV-toekomstbeeld.
- 6

Doordat er langdurige ziekten waren en de reorganisatie heeft het programma een overschrijding op deze post.



2.2 Openbaar vervoer

Wat hebben we gedaan?



Beheer en onderhoud

Wat gaan we doen?

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

Beleid

Bij de behandeling van de subsidie aanvraag zijn de Vervoerregio en de gemeente gezamenlijk tot meer diepgang gekomen. Dit betekent voor de Vervoerregio enerzijds een beter inzicht in de (onderbouwing van de) kosten, maar dit heeft ook geleid tot verdere vragen. Een en ander betekent dat de subsidiebeschikking BORI/MVP 2018 nog steeds in behandeling is. De verwachting is dat het dagelijks bestuur in de vergadering van 20 september 2018 kan besluiten over de subsidiebeschikking BORI/MVP 2018.

In de resterende maanden van 2018 laat de Vervoerregio een externe partij onderzoek doen naar de kwaliteit van het onderhoud ten opzichte van de benodigde budgetten, oftewel naar doelmatigheid.

Wat hebben we bereikt?

Het dagelijks bestuur heeft op 20 september 2018 besloten een subsidie te verlenen ter hoogte van €144 miljoen terwijl de aanvraag van de gemeente een hoogte had van €190 miljoen. Het beschikte bedrag was lager omdat een aantal posten onvoldoende onderbouwd of niet-subsidiabel was.

Voor 2018 heeft de gemeente inmiddels twee aanvullende aanvragen ingediend. Een voor BORI/MVP ter hoogte van €31 miljoen en een voor het beheer en onderhoud van de Noord/Zuidlijn ter hoogte van €9 miljoen. Beide aanvragen zijn recent binnengekomen en bij de Vervoerregio in behandeling.

Het onderzoek naar value for money in het beheer en onderhoud is in december 2018 in concept opgeleverd. In januari 2019 wordt het rapport afgerond en worden presentaties gehouden aan GVB, Vervoerregio en gemeente.



Duurzaamheid

Wat gaan we doen?

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

Beleid

Het Programma Zero Emissie Mobiliteit (ZEM) geeft uitvoering aan verschillende projecten die bijdragen aan de transitie naar een emissievrij Openbaar Vervoer.

Gerealiseerd in 2018:

- Actualisatie studie Duurzaam OV (Werner).
- 100 elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden

Lopend activiteiten:

- 10 elektrische bussen op lijn 316 Waterland (september 2018).
- Aanbesteding 31 ZE bussen Amsterdam (optie + 69 ZE bussen).
- Strategische randvoorwaarden voor regionaal laadsysteem.
- Financiële raming ZE bussen.
- MKBA ZE bussen.

Wat hebben we bereikt?

Op 1 april 2018 zijn de 100 ZE bussen in Amstelland – Meerlanden in operatie genomen. In september 2018 zijn er 10 ZE bussen op de lijn 316 in gebruik genomen. Eind december is de bestelling van de eerste batch elektrische bussen van GVB gedaan, deze 31 bussen zullen eind 2019/begin 2020 instromen. In de Regioraad van december is de ambitie/doelen voor het programma ZEM vastgesteld en is een Voorkeurstechiek ZE benoemd, evenals kennisgenomen van de MKBA inclusief een bijhorende TCO berekening. Daarnaast is afgesproken dat in 2019 vanuit het programma aan verbreding van het duurzaam mobiliteitsbeleid gewerkt gaat worden.



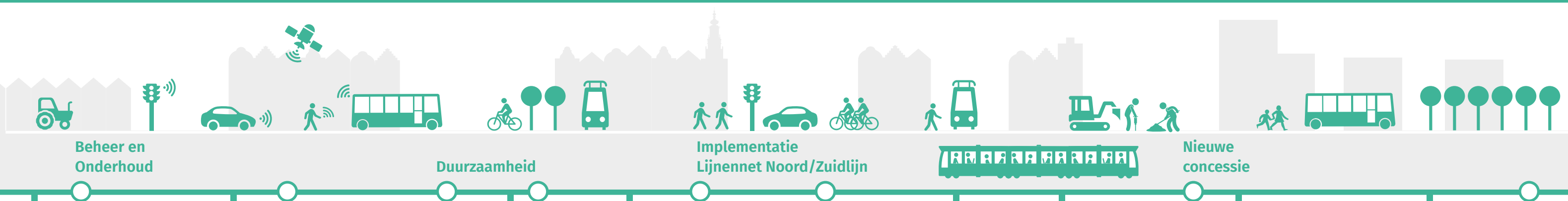
Op schema, doelen gerealiseerd



Deel doelen gerealiseerd



Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018



Implementatie Lijnennet Noord/Zuidlijn

Wat gaan we doen?

Sinds 22 juli 2018 rijdt de Noord/Zuidlijn. Iedere reiziger rijdt in 16 minuten van Noord naar Zuid en andersom. Ook verandert het lijnennet in de regio, zodat de nieuwe metro optimaal in het bestaande OV netwerk wordt ingepast. De Vervoerregio maakt en monitort afspraken met de vervoerders, zodat vervoerplannen goed op elkaar aansluiten. We lanceren een communicatieplatform om de reizigers in Amsterdam de regio te informeren over de veranderingen.

Beleid

De ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en bijbehorend lijnennet per 22 juli 2018 is conform planning en voorziene kosten verlopen.

De eerste ervaringen (tot 31 juli 2018) met het Lijnennet Noord/Zuidlijn lijken geen aanleiding te geven tot extra maatregelen. Na start van de winterdienstregeling (2 september 2018) wordt meer duidelijk over eventueel nog te treffen maatregelen.

Wat hebben we bereikt?

Over een half jaar bezien is de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de gelijktijdige wijziging van het bovengrondse lijnennet succesvol te noemen. Vooraf werd er rekening gehouden met meerdere verstoringen per week. In de praktijk blijkt dit mee te vallen (gemiddeld minder dan 1 per week). De beheersmaatregelen die de vervoerders GVB, EBS en Connexxion onder regie van de Vervoerregio hebben uitgewerkt zijn slechts enkele keren ingezet, maar hebben wel hun waarde bewezen. Vanaf 8 december 2018 is een verbetering doorgevoerd t.a.v. de dynamische reisinformatie waardoor de perrondisplays nu het aantal minuten tot de eerstvolgende metro weergeven. Over de wijzigingen in het bovengrondse netwerk is een beperkt aantal klachten binnengekomen bij de vervoerders en/of de Vervoerregio, vergelijkbaar met overige dienstregelings-wijzigingen in de afgelopen jaren. De vervoerders zullen het gewijzigde lijnennet evalueren en evt. verbetervoorstellen verwerken in hun vervoerplannen 2020 (m.i.v. december 2019).



Nieuwe concessie

Wat gaan we doen?

Op 10 december 2017 gaat de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden van start. Vervoerder Connexxion maakt daarmee een belangrijke stap in de transitie van OV-concessie naar mobiliteitsconcessie, voor een verdere groei van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de regio. Als opdrachtgever monitoren we de start van de concessie en het verloop ervan.

Beleid

Op 1 april zijn in de regio Amstelland-Meerlanden 100 Zero-emissie bussen gaan rijden. Deze instroom is vrijwel probleemloos gegaan. Bovendien geeft Connexxion aan dat de elektrische bussen minder storingen en uitval vertonen dan dieselbussen. De uitstel tot 1 april is dus een goede keuze gebleken.

Op het gebied van de matige dienstuitvoering worden langzaam maar zeker stappen gezet. De ondersteunende zaken zijn inmiddels op orde. De punctualiteit en rituitval zijn ook een stuk verbeterd, maar blijven wel punt van zorg. Het extra aanbod van Connexxion, in combinatie met een aantrekkelijke economie, maken dat de infrastructuur en doorstroming op verschillende locaties meer en meer onder druk komen te staan.

De formele afronding van de implementatie zal in het najaar plaatsvinden. Verdere ontwikkelingen binnen de concessie vallen binnen het reguliere concessiebeheer.

Wat hebben we bereikt?

De elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden rijden zonder noemenswaardige problemen. Gedurende 2018 zijn de prestaties van Connexxion op het gebied van punctualiteit en uitvoering langzaam maar zeker verder verbeterd. Doorstroming en beschikbare infrastructuur blijven een punt van zorg en aandacht. De implementatie is eind 2018 formeel afgerond, met een briefwisseling tussen Connexxion en het DB. De restpunten zijn overgedragen aan de staande organisatie (concessiebeheer).

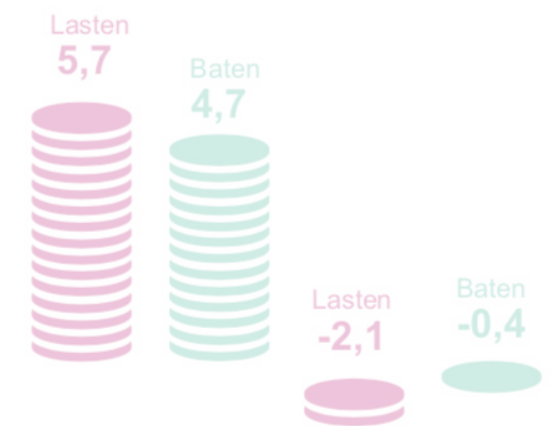
Openbaar vervoer

Wat heeft het gekost?



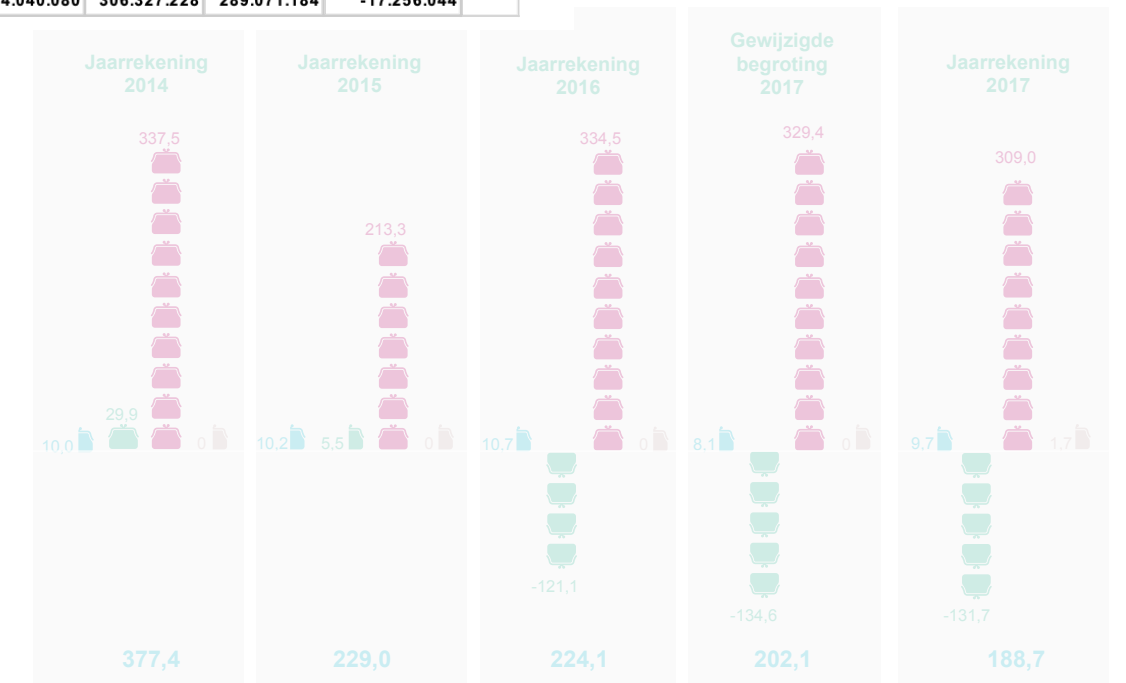
				Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklaring
						begroting	begroting		Jaarrekening	
					2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
									begroting 2018	
	Omschrijving	Jaarrekening		Programma: Openbaar vervoer						
	x € 1.000	2016								
Lasten	Concessie Amsterdam: exploitatie	58.005		Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm)	59.105.526	54.793.374	48.604.835	48.463.376	-141.459	1
	Concessie Amsterdam: onderhoud infrastructuur	65.861		Concessie OV Amsterdam infra (projectadm)	134.920.472	147.597.000	139.500.000	149.233.074	9.733.074	2
	Concessie Amsterdam: proefbedrijf NZL			Proefbedrijf NZL	4.170.000	7.600.000	8.340.000	9.730.000	1.390.000	3
	Concessie Amsterdam: investeringen activa	86.057		Concessie OV Amsterdam Invest Activa (projectadm)	37.283.536	-18.436.523	21.999.477	18.790.606	-3.208.871	4
	Concessie Amstelland Meerlanden	42.933		Concessie OV Amstelland Meerlanden	46.162.145	44.788.301	45.194.660	44.611.943	-582.717	5
	Concessie Zaanstreek	12.432		Concessie OV Zaanstreek (projectadm)	12.784.179	12.181.695	12.191.695	12.330.632	138.937	6
	Concessie Waterland	16.626		Concessie OV Waterland (projectadm)	16.201.021	16.667.233	20.600.233	20.165.963	-434.270	7
	Innovatiefonds			Innovatiefonds (projectadm)	487.759		1.000.000	466.421	-533.579	8
	Uitvoeringskosten DRIS/GOVI			OV Overig	931.748	1.000.000	2.226.015	2.469.635	243.620	9
	Uitvoeringskosten R-net			Onderzoek en Studie	1.437.960	5.516.000	3.500.000	2.449.570	-1.050.430	10
	OV overig	1.355		Personeelslasten	2.559.496	2.333.000	3.170.313	2.395.860	-774.453	10
	Onderzoek en studie	2.175		Lasten voorgaande jaren				-22.049.952	-22.049.952	11
	Personeelslasten	1.968		Algemene kosten OV						
	Doorbelaste overhead	1.444								
	Totaal lasten	288.872								
					Algemene kosten OV	57.541			14.054	14.054
				1. Totaal lasten	316.101.382	274.040.080	306.327.228	289.071.184	-17.256.044	

Toelichting



Toelichting

- 1 De afrekening van de distributiekosten chipkaart is geboekt in 2018, hiermee was in de begroting 2018 geen rekening gehouden. De uitgekeerde bonus aan GVB over 2017 was lager dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 2 De aanvraag van RvE MET met betrekking tot het onderhoud van de Noord/Zuidlijn is later in het jaar inzichtelijk geworden. Hiermee was in de begroting 2018 nog geen rekening gehouden.
- 3 De aanvraag voor de laatste tranche van het proefbedrijf Noord/Zuidlijn is in 2018 ontvangen van GVB. In de begroting 2018 was hiermee geen rekening gehouden. Deze uitgaaf was begroot in 2019.
- 4 De projecten waarmee rekening was gehouden in de begroting 2018 zijn nog niet allemaal opgeleverd door GVB. Hierdoor ontstaat een vertraging in de betalingen aan GVB.
- 5 Doordat de concessiehouder minder heeft gepresteerd dan oorspronkelijk was geraamd is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 6 De concessiehouder heeft beter gepresteerd waardoor er in 2018 meer bonus/malus uitgekeerd is dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 7 Doordat de concessiehouder minder doelen heeft gerealiseerd dan in eerste instantie begroot is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 8 Er is minder aan innovaties besteed dan waarmee in de begroting rekening was gehouden.
- 9 De bijdrage aan NDOV is hoger geworden dan begroot en er is minder uitgegeven aan R-Net.
- 10 Er is sprake geweest van vacatures, en er is minder ingehuurd van begroot.
- 11 Dit betreft voor € 22 miljoen de teruggaaf van de directe bekostiging van de 15G. In 2017 was hiervoor een bedrag van € 22 miljoen beschikbaar gesteld aan GVB, dit is in 2018 teruggevorderd door de Vervoerregio omdat overgegaan wordt op het bekostigen van kapitaallasten.



2.3 Infrastructuur

Wat hebben we gedaan?



Uithoornlijn

Wat gaan we doen?

Het project richt zich op het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn (start werkzaamheden 2019, oplevering 2022). Het vervangt de huidige directe busverbindingen uit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam, met uitzondering van de busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. In 2018 start de aanbesteding van de Uithoornlijn.

Beleid

De aanbesteding start in het laatste kwartaal van 2018 of begin 2019. Het is de vraag of de datum van start exploitatie in de tweede helft van 2022 daarmee haalbaar blijft. Maar zoals in de bestuursovereenkomst ook vermeld is, komt hier meer zekerheid over aan de hand van de inschrijving na gunning van het werk. Het is mede afhankelijk van de snelheid van het verkrijgen van de benodigde gronden in de gemeente Amstelveen. De minnelijke verwerving hiervoor is inmiddels gestart, maar verwacht wordt dat in Q1 2019 overgegaan moet worden tot onteigening.



Op schema, doelen gerealiseerd



Deel doelen gerealiseerd



Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018



Amstelveenlijn

Wat gaan we doen?

Met de ombouw van de Amstelveenlijn werken we aan een kosteneffectieve en hoogwaardige tramverbinding als vervanging van de huidige sneltram. De ingebruikname van het tramstelsel staat gepland voor het 3e kwartaal van 2020. Naar verwachting zal het project in het eerste kwartaal van 2021 definitief worden opgeleverd.

- In het 3e kwartaal 2018; inrichten werkterrein, starten 1e werkzaamheden voor het opstel-terrein.
- Tracé Noord en Zuid; zwaartepunt werkzaamheden zomer 2019 en 1e helft 2020.
- Tijdens de buitendienststellingen van de sneltram 51 en tramlijn 5 wordt tijdelijk busvervoer ingezet.

Beleid

De activiteiten voor de ombouw van de Amstelveenlijn lopen volgens planning. Het verwachte moment van ingebruikname is het 4e kwartaal 2020. Er wordt in 2018 een audit uitgevoerd op het gehele project om er zeker van te zijn dat de projectorganisatie en haar stakeholders goed gesteld staan om tijdig een werkend vervoersstelsel (inclusief weginfrastructuur) te realiseren. Daarnaast wordt een

vervroegde start gemaakt met de werkzaamheden aan de kruising Kronenburg.

Wat hebben we bereikt?

In 2018 stond de afronding van het ontwerp-proces van de hoofdaannemer centraal. Het ontwerp is geoptimaliseerd en er zijn aanvullende wensen binnen de budgetkaders gehonoreerd.

In de tweede helft van 2018 is de voorbereiding van de grootschalige werkzaamheden ter hand genomen. Direct na de zomer heeft de aanneemer aan de opdrachtgever het verzoek gedaan om eerder met de werkzaamheden te mogen starten om daarmee de haalbaarheid van de 6-weekse zomer buitendienststelling van 2019 te vergroten. Dit verzoek is gehonoreerd en is de aanneemer eind 2018 gestart. Ook is in deze periode de communicatie met de omgeving geïntensiveerd door regelmatig informatieavonden te organiseren die goed bezocht werden.

Medio 2018 heeft de Vervoerregio ook een audit laten uitvoeren door Horvat & Partners om te beoordelen of de projectorganisatie en de stakeholders goed gesteld staan voor het realiseren van een werkend vervoersstelsel. Het audit proces is in december afgerond met een aantal aanbevelingen en een lijst met verbeteracties die de komende periode geïmplementeerd worden.



Investeringsagenda OV Optimaliseren van het bus- en tramnetwerk

Wat gaan we doen?

O.a. in 2018 uitwerking HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Schiphol Oost, deel Oude Meer en Schiphol-Rijk (SOOMR), AMSYS-projecten.

Beleid

Voor het zuidelijk deel van de HOV Schiphol Rijk – Schiphol Oost (SOOMR) loopt de uitwerking op schema. Het noordelijk deel (HOV Schiphol Oost) is deels in realisatie. De aanleg van het tracé vanaf de fly-over bij de rotonde bij de doorlaatpost op de Piet Guilonardweg langs de Fokkerweg is vertraagd vanwege bodemverontreiniging en wordt onder een nieuwe verkenning opgepakt. De uitvoering van de HOV Westtangent loopt op schema. Enkele 1e tranche projecten uit de investeringsagenda OV Stad lopen vertraging op door samenhang met andere projecten in de stad. Projecten AMSYS gekoppeld aan opening Noord/Zuidlijn zijn gereed, projecten op het bestaande net lopen nog. Busbaan Klaprozenweg is geopend. Met de Regioraad is afgesproken om 2018 te gebruiken om de lijst van projectideeën van de 2e tranche verder te ontwikkelen tot initiatieven en projecten. In december 2018 komt de Investeringsagenda OV terug bij de Regioraad met de actualisatie van het programma.

Wat hebben we bereikt?

Op 22 april 2018 is de busroute via de Klaprozenweg (onderdeel van de Zaan-IJtangent) geopend.

Dagelijks profiteren ruim 6.000 reizigers per dag tussen Zaanstad en Amsterdam van een 1 minuut snellere verbinding. Voor het zuidelijk deel van de HOV Schiphol Rijk – Schiphol Oost (SOOMR) is de planuitwerking gestart en wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst. Er is wat uitloop, omdat op verzoek van de omgeving aanvullende maatregelen zijn voorgesteld. Het noordelijk deel (HOV Schiphol Oost) is deels gereed. Er is een reistijdwinst gerealiseerd van 4-6 minuten door een hoogfrequente bediening zonder achter “airside” te hoeven komen. Het tracé langs de Fokkerweg is vertraagd vanwege bodemverontreiniging en wordt meegenomen in de trajectbenadering van de Provincie Noord-Holland. De uitvoering van de HOV Westtangent en de Entree zijn volgens planning gestart, maar betalingen blijven nog achter en schuiven door naar 2019. Overige beleidsdoelen uit de 1e tranche van de investeringsagenda OV Stad zijn slechts beperkt gerealiseerd. Projecten lopen vertraging op door beleidswijzigingen en samenhang met andere ontwikkelingen in de stad. Projecten AMSYS gekoppeld aan opening Noord/Zuidlijn zijn gereed, maar de migratie naar het nieuwe signaling&control systeem op het bestaande metronet heeft vertraging opgelopen, reden waarom deze doelen niet volledig zijn gerealiseerd. In december is besloten om de 2e tranche Investeringsagenda OV inclusief metro verder te ontwikkelen tot nieuwe projecten vanaf 2019.



Investeringsagenda OV Ontwikkeling knooppunten

Wat gaan we doen?

In 2018 start in Q1 de realisatiefase HOV Aalsmeer Schiphol-Zuid (HOVASZ) Voor de Kerncorridor Schiphol Amsterdam starten we met het opstellen van een ontwikkelstrategie naar het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid tussen Schiphol en Amsterdam. De MIRT-verkenning Multimodale knoop Schiphol en de studie naar de optimalisatie van trein en metro voor de zuid- en westtak op de spoorring Amsterdam zullen op de middellange termijn plaatsvinden.

Beleid

De voorbereiding van de realisatie HOV Aalsmeer-Schiphol Zuid (HOVASZ) loopt, in gebruik name eind 2021. In BO MIRT voorjaar 2018 is tussen rijk en regio afgesproken om de optimalisatiestudie naar de westen zuidtak voort te zetten in een haalbaarheidsonderzoek naar een AirportSprinter in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en een 3e perron op station Amsterdam Zuid, waarvoor een regionale bijdrage moet worden gereserveerd. De scope van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol is aangepast naar een oplossing voor middellange termijn. Deze projecten maken onderdeel uit van het programma Bereikbaarheid MRA.

Wat hebben we bereikt?

In 2018 zijn de busstations Amsterdam Noord en Amstel geopend. Naast een snelle en comfortabele overstap levert dit door de combinatie met stedelijke ontwikkeling een bijdrage aan het beleidsdoel Vergroten van nabijheid. Met het afronden van de renovatie Oostlijn en de toegevoegde kwaliteit aan de stations is het doel om te zorgen voor een prettiger beleving bereikt. De aanbestedingsprocedure voor de realisatie HOV Aalsmeer-Schiphol Zuid (HOVASZ) incl. de nieuwe knooppunten Schiphol Zuid en Aalsmeer is gestart, ingebruikname eind 2021. In BO MIRT voorjaar 2018 is tussen rijk en regio afgesproken om de optimalisatiestudie naar de west- en zuidtak voort te zetten in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en een 3e perron op station Amsterdam Zuid, waarvoor een regionale bijdrage wordt gereserveerd. De eerste fase van het haalbaarheidsonderzoek naar een AirportSprinter is gestart. De scope van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol heeft geen afdoende totaaloplossing opgeleverd en is aangepast naar een oplossing voor middellange termijn. Voor de lange termijn is als onderdeel van het Programma Bouwen aan Bereikbaarheid gestart met het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een ontwikkelstrategie voor deze corridor.



Investeringsagenda Weg Nieuwe verbindingen

Wat gaan we doen?

O.a. in 2018 uitwerking Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, deel Oude Meer en Schiphol-Rijk (SOOMR), AMSYSprojecten.

Beleid

Voor de planstudies Duinpolderweg en Verbinding A8-A9 zijn door Gedeputeerde Staten definitieve voorkeursalternatieven vastgesteld. Zodra dit door Provinciale Staten wordt bekrachtigd kan promotie naar de planuitwerkingsfase plaatsvinden. De laatste fase van de Oostelijke Ontsluiting IJburg is opgeleverd.

Wat hebben we bereikt?

De laatste fase van de Oostelijke Ontsluiting IJburg is opgeleverd, waarmee is voorzien in een mobiliteitsbehoefte zowel per fiets, openbaar vervoer als auto. Dankzij de eind 2017 geopende verbrede N244, waarvoor in 2018 de laatste betaling is verricht, hebben automobilisten tussen Volendam en Purmerend minder vertraging. De reistijd tussen Edam/Volendam en Zaandam is tot 3 minuten verbeterd in de spits.

Op basis van het gekozen voorkeursalternatief is het project Duinpolderweg in december 2018 gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. Voor de Verbinding A8-A9 is door Gedeputeerde Staten een voorkeursalternatief vastgesteld, maar wordt in de vorm van een landschapsplan het project in samenhang met de Stelling van Amsterdam verder onderzocht. Dit past bij de beleidsopgave Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar.



Investeringsagenda Weg Aansluitingen Amsterdam / KANS

Wat gaan we doen?

Er is door Rijk en regio gezamenlijk een onderzoek uitgevoerd. Voor diverse aansluitingen worden vervolgacties gepland. Zo trekt de Vervoerregio de planstudie naar de Knoop A10/N247/s116 (KANS). Eind 2018 wordt er een voorlopig voorkeursalternatief gekozen.

Beleid

De planstudie Knoop A10/N247/S116 (KANS) wordt volgens planning eind 2018 opgeleverd met de keuze voor een voorkeursalternatief.

Wat hebben we bereikt?

De planstudie KANS is vrijwel afgerond, maar om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen wordt een mogelijke maatregel op de A10 begin 2019 verder onderzocht. Naast KANS is ook de aansluiting S114/IJburglaan urgent geworden. Dit is opgepakt als onderdeel van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg. De aansluitingen S101/Nieuwe Hemweg en S102/transformatieweg worden nader onderzocht binnen het programma HavenStad.



Investeringsagenda Weg Doorstroming stedelijke invalswegen

Wat gaan we doen?

De Vervoerregio trekt en ondersteunt diverse initiatieven, bijvoorbeeld in Zaanstad (Guisweg, Thorbeckeweg, Bernhardweg) en tussen Amstelveen en Uithoorn.

Beleid

Naast KANS is ook de aansluiting S114/IJburglaan urgent geworden. De projectvoorbereiding start in 2018. De aansluitingen S101/Nieuwe Hemweg en S102/transformatieweg worden nader onderzocht binnen het programma HavenStad. De projecten AVANT en Guisweg lopen.

Wat hebben we bereikt?

Met het rijk zijn in november 2018 afspraken gemaakt over een multimodaal bereikbaarheidspakket in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Naast investeringen in het hoofdwegennet (A7-A8) behelst dit onder andere ook de opgave Bernhardweg en de projecten Guisweg en AVANT (waaronder de opgave voor de Thorbeckeweg). De verkenning AVANT is afgerond en een voorlopige voorkeursvariant wordt in 2019 in een planstudie nader onderzocht. Ook de studie naar de Guisweg wordt in 2019 voortgezet. Met de gemeente Amstelveen is gewerkt aan de uitwerking van een ontwerp voor de Bovenkerkerweg, met als doel de capaciteit en doorstroming tussen Amstelveen en Uithoorn te vergroten.



Investeringsagenda Fiets Aanleg en verbetering netwerk

Wat gaan we doen?

In 2018 wordt o.a. gestart met fietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer-Uithoorn en de Sportas tussen Amsterdam en Amstelveen.

Beleid

In februari 2018 is door de bestuurders de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes getekend als start van de realisatiefase. Recent opgeleverde projecten zijn het fietspad op de Ruyterkade in Amsterdam Centrum en het fietspad langs de N244 tussen Purmerend en Volendam. De route Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer is gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. De Sportas Amstelveen-Amsterdam is opnieuw sterk vertraagd. Het variantenbesluit wordt nu voorgelegd aan het nieuwe college van B&W Amsterdam.

Vanuit I&W is een uitvraag gedaan tbv cofinanciering van fietsroutes. Zij stellen 100 miljoen euro beschikbaar voor de fietsambities, waarvan 26 miljoen euro voor het verbeteren van fietsroutes (en 74 miljoen euro voor fietsparkeren, zie hieronder). Met de bestuurders van alle decentrale overheden (12 provincies en 2 vervoerregio's) is overeengekomen dat ieder 1/14e deel (1,8 miljoen euro) aan cofinanciering zal opvragen (bijdrage rijk is maximaal 40%). Voor deze uitvraag wordt door de

Vervoerregio het hele MRA netwerk belicht, maar de focus voor de aanvraag ligt op de Sportas route.

Wat hebben we bereikt?

In februari 2018 is door de bestuurders de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes getekend als start van de realisatiefase. Hiermee is een stap gezet in de integrale bereikbaarheidsopgave en een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem met de fiets als volwaardig alternatief. Er is gewerkt aan 57 projecten en in totaal is in 2018 conform begroting 22 miljoen euro aan regionale fietsroutes en fietsenstallingen bijgedragen. Dit bedrag is fors hoger dan in 2017 (toen totaal 13 miljoen euro). In Amsterdam zijn o.a. het fietspad op de Ruyterkade in Amsterdam Centrum gerealiseerd en tussen Purmerend en Volendam het fietspad langs de N244. De Sportas Amstelveen-Amsterdam was vertraagd, maar de passage bij het Piet Kranenbergpad is opgeleverd als onderdeel van een gestrekte comfortabele route. Het Rijk zegde voor nieuwe verbeteringen aan deze route bovendien 1.8 miljoen euro rijksbijdrage toe. De aanbesteding voor de fietsroute Aalsmeer – Schiphol – Hoofddorp is gestart binnen project HOVASZ. Met de luchthaven Schiphol is eind 2018 de planvorming voor een hoogwaardige fietsroute gestart.



Investeringsagenda Fiets Fietsparkeren bij stations

Wat gaan we doen?

In 2018 gaan de fietsparkeergarage Vijfhoek bij station Amsterdam Zuid (3.500 fietsen) open en de fietsenstallingen bij de Noord/Zuidlijn.

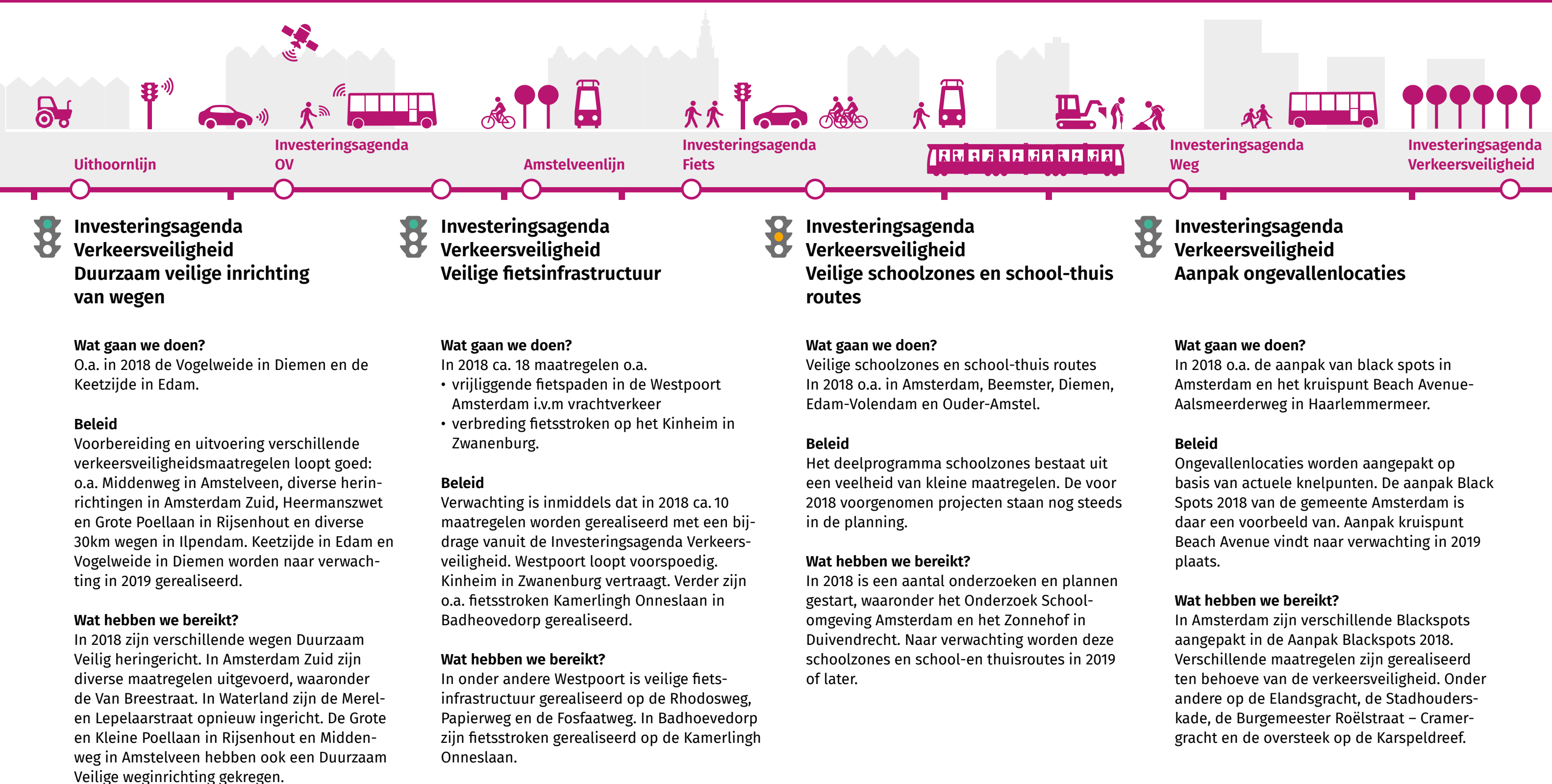
Beleid

De voor 2018 aangekondigde stallingen zijn volgens planning opgeleverd (Strawinsky-stalling, Amsterdam Zuid en de stallingen gekoppeld aan de opening van de Noord/Zuidlijn, excl station Noord waar een tijdelijke stalling is gerealiseerd tot de inpandige stalling gereed is in Q3). Overleg over financiering van nieuwe grote stationsstallingen (Amsterdam Centraal IJzijde, Sloterdijk, Lelylaan en Bijlmer Arena) met het rijk verloopt moeizaam. Het beschikbaar rijksbudget is ontoereikend om alle opgaven in de regio Amsterdam volledig mee te financieren. Daarmee dreigt vertraging in de planvoorbereiding. Gezamenlijk met de regionale partners is aanspraak gedaan op een deel van de 74 miljoen euro extra rijks gelden tbv fietsparkeren.

Wat hebben we bereikt?

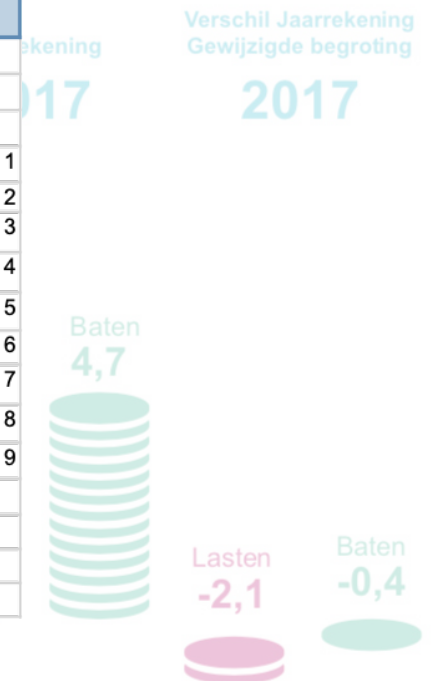
De aangekondigde fietsenstallingen gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn (Ceintuurbaan, Beursplein, Noord) zijn opgeleverd. Daarnaast is de stalling Strawinsky bij Amsterdam Zuid gereed. In totaal zijn ruim nieuwe 6.000 stallingsplekken met hoge kwaliteit qua toegankelijkheid en beleving beschikbaar gekomen. Deze worden direct goed gebruikt.

Overleg over financiering van nieuwe grote stationsstallingen (Amsterdam Centraal IJzijde, Sloterdijk, Lelylaan en Bijlmer Arena) loopt. Gezamenlijk met de regionale partners is aanspraak gedaan op een deel van de 74 miljoen euro extra rijks gelden ten behoeve van fietsparkeren. Dit programma loopt in 2019 door.





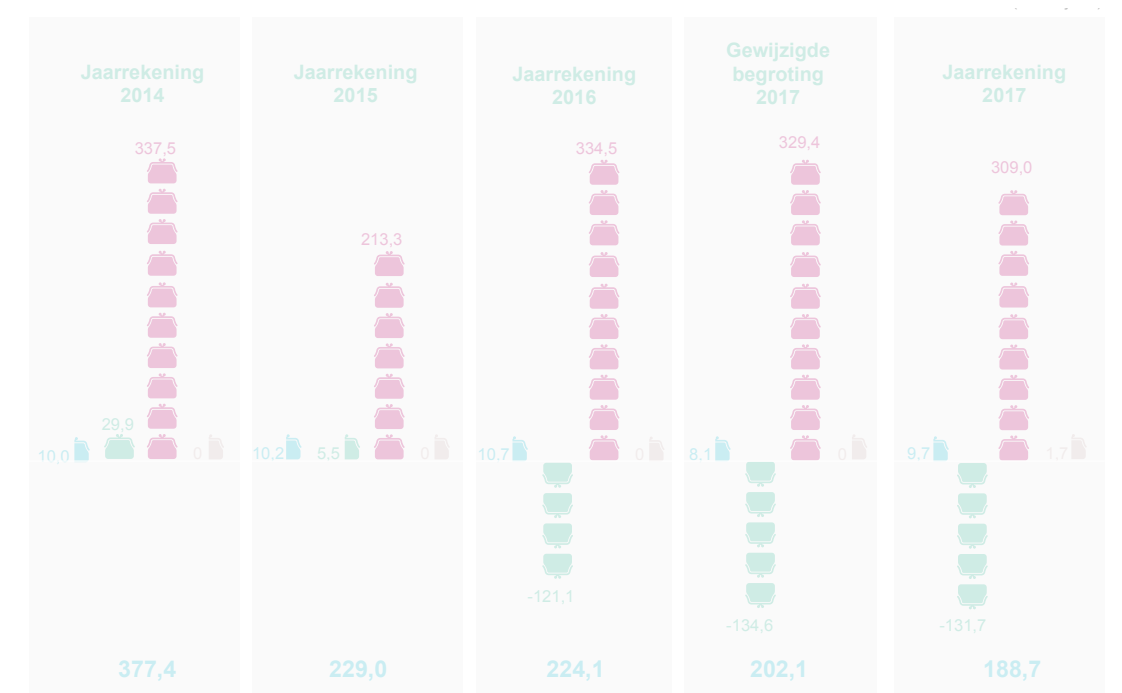
		Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Vershil	Nr verklaring
				begroting	begroting		Jaarrekening	
	Omschrijving		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
							begroting 2018	
		Programma: Infra						
	x € 1.							
Lasten	Inves	Lasten	Investeringsagenda OV (projectadm)	101.930.902	94.655.000	114.436.725	45.154.874	-69.281.851
	Inves	Lasten	Investeringsagenda Weg (projectadm)	23.200.675	6.153.000	11.708.000	12.294.316	586.316
	Inves	Lasten	Investeringsagenda Fiets (projectadm)	13.266.063	20.000.000	28.664.112	21.726.368	-6.937.744
	Inves	Lasten	Investeringsagenda Verkeersveiligheid (projectadm)	939.122	5.000.000	5.000.000	1.393.678	-3.606.322
	Aanle	Lasten	Aanleg Amstelveenlijn (projectadm)	22.183.603	49.000.000	16.286.823	18.052.484	1.765.661
	Aanle	Lasten	Aanleg Uithoornlijn (projectadm)	671.518	5.000.000	1.000.261	1.073.029	72.768
	Onde	Lasten	Thema's & Programma's	356.147	750.000	446.495	151.464	-295.031
	Spoor	Lasten	Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekosten)	68.012		509.000	285.872	-223.128
	Persc	Lasten	Personeelkosten	2.917.064	3.660.725	3.660.725	2.581.508	-1.079.217
	Doort	Lasten	Doorbelaste overhead/Vrije ruimte		10.000.000			
	Lasten	Lasten	Lasten voorgaande jaren	-26.331			-7.430	-7.430
Totaal lasten		Lasten	Algemene kosten INFRA	-606				
		1. Totaal lasten		165.506.168	194.218.725	181.712.141	102.706.163	-79.005.978

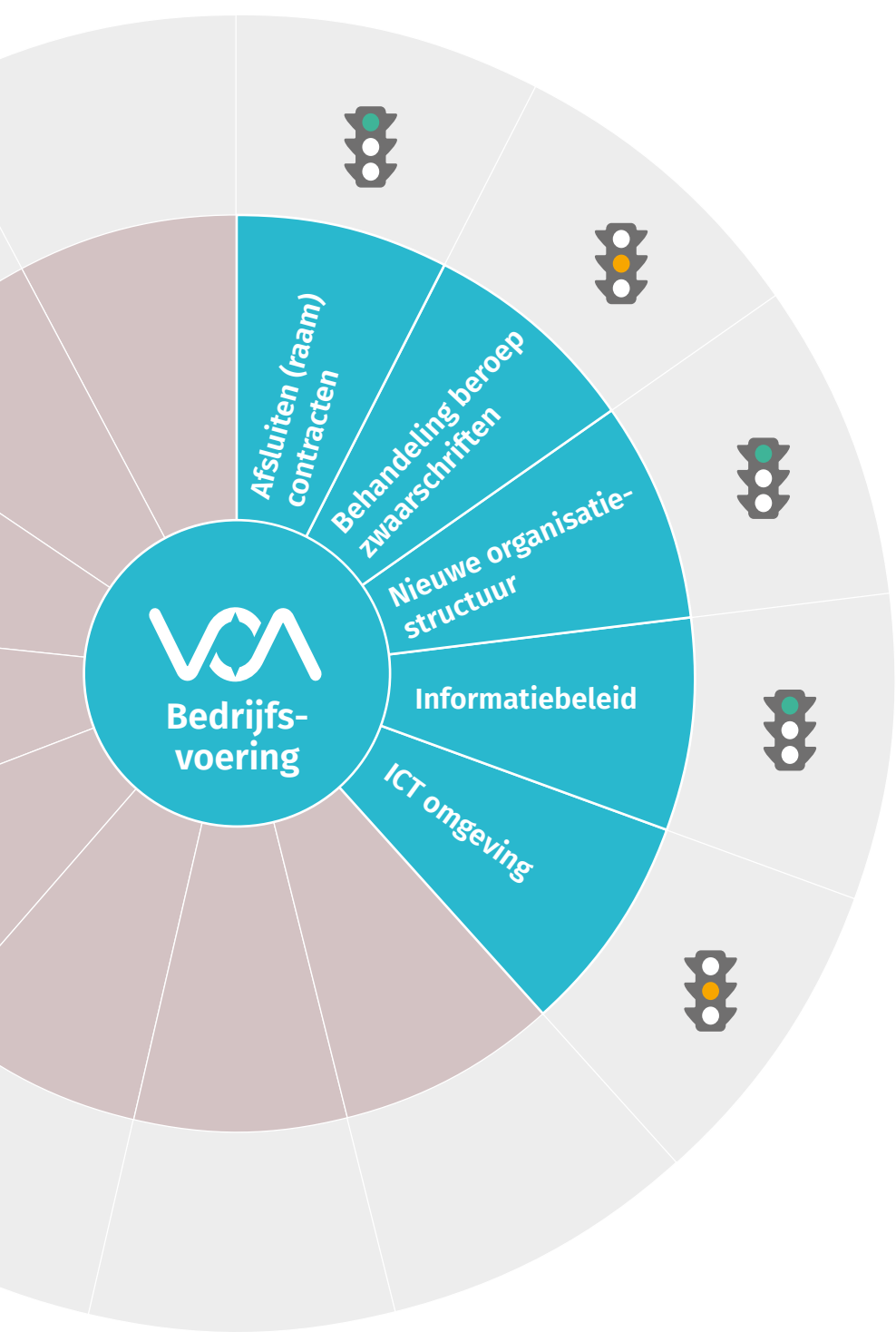


Toelichting

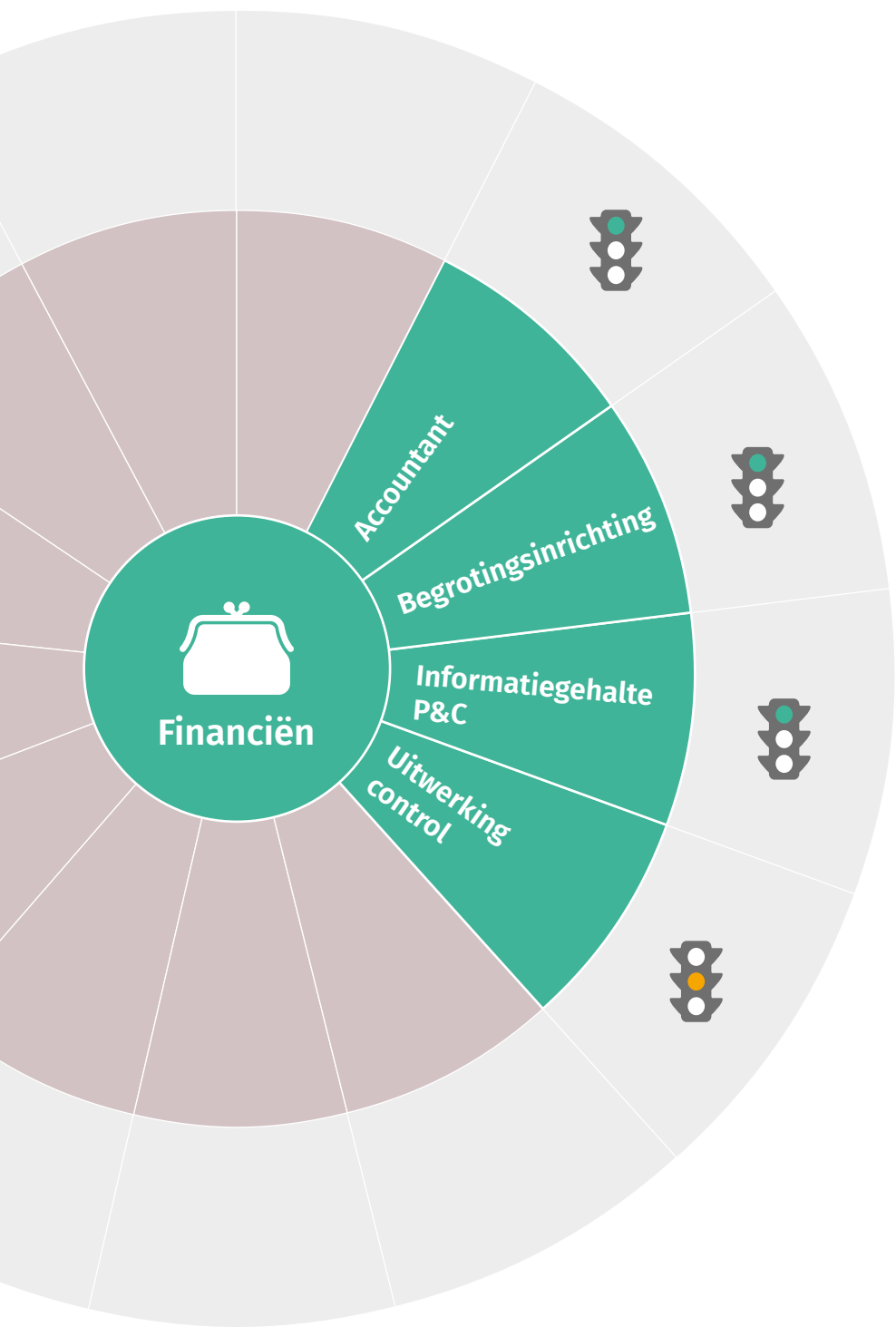
- Diverse verträgen o.a. in de volgende projecten:
 - 20 miljoen euro - AMSYS - en lopen gesprekken met de gemeente Amsterdam over het Amsys dossier over de geleverde prestatie waardoor de vaststelling een jaar is verschoven.
 - 9 miljoen euro - HOV Westtangent: Project is al in uitvoering, de aanvraag voor beschikking moet echter nog binnenkomen. proces verloopt moeizaam bij Amsterdam.
 - 7 miljoen euro - De Entree: vertering m.b.t herijking. vertering traminfra en Cuijperstrap.
 - 5 miljoen euro - Oost-West as Diemen: vertering bij gemeente Diemen voor de aanvraag.
 - 3 miljoen euro - Klaprozenweg/ Mosplein: vertering door op te leveren accountantsverklaring.
 - overige verträgen betreffen voornamelijk kleinde projecten <1 miljoen euro.
- Er zijn verträgen geweest bij een aantal projecten <1 miljoen euro. Aan de andere kant zijn er projecten beschikt ná vaststellen van de begroting en dus betaald in 2018 (en niet begroot). Per saldo geeft dit een overschrijding van 586.000 euro.
- Diverse verträgen o.a. in de volgende projecten:
 - 2 miljoen euro - Totale Fietsparkeeropgave Amsterdam CS: in 2018 nog geen uitvoeringsbesluit i.v.m. vertering. in 2019 start besluitvorming, aanbesteding en uitvoering van het pakket.
 - Overige verträgen betreffen projecten < 1 miljoen euro.
- Er is in de begroting 2018 rekening gehouden met de realisatie van meer verkeersveiligheidsprojecten dan uiteindelijk door de wegbeheerders zijn ingediend.
- Overschrijding als gevolg van de vervroegde start van de uitvoeringswerkzaamheden en meerwerk.
- Meerwerk Arcadis en nulmeting MeT.
- Er is sprake van een onderbesteding. Diverse projecten bleken meer proces-tijd te vragen en inhoudelijke bespreking met de diverse stakeholders. Daarnaast bleek besluitvorming bij de overige partijen meer tijd te kosten. Het gevolg is dat daardoor de inzet van de Vervoerregio zich meer verspreid over het jaar en ook in 2019 nog inzet en aandacht vraagt.
- OV toekomstbeeld is een project binnen het MRA spoordossier. Gedurende het jaar is een andere aanpak besloten tussen de betrokken partijen. Dat heeft tot gevolg dat het project is vertraagd/ langer duurt tot in 2019. Daarmee worden een aantal kosten pas later gemaakt (niet in 2018).
- De formatie is nog niet geheel ingevuld door de reorganisatie en er is minder ingehuurd dan begroot.

(x € miljoen) Ontwikkeling spaarsaldo BDU

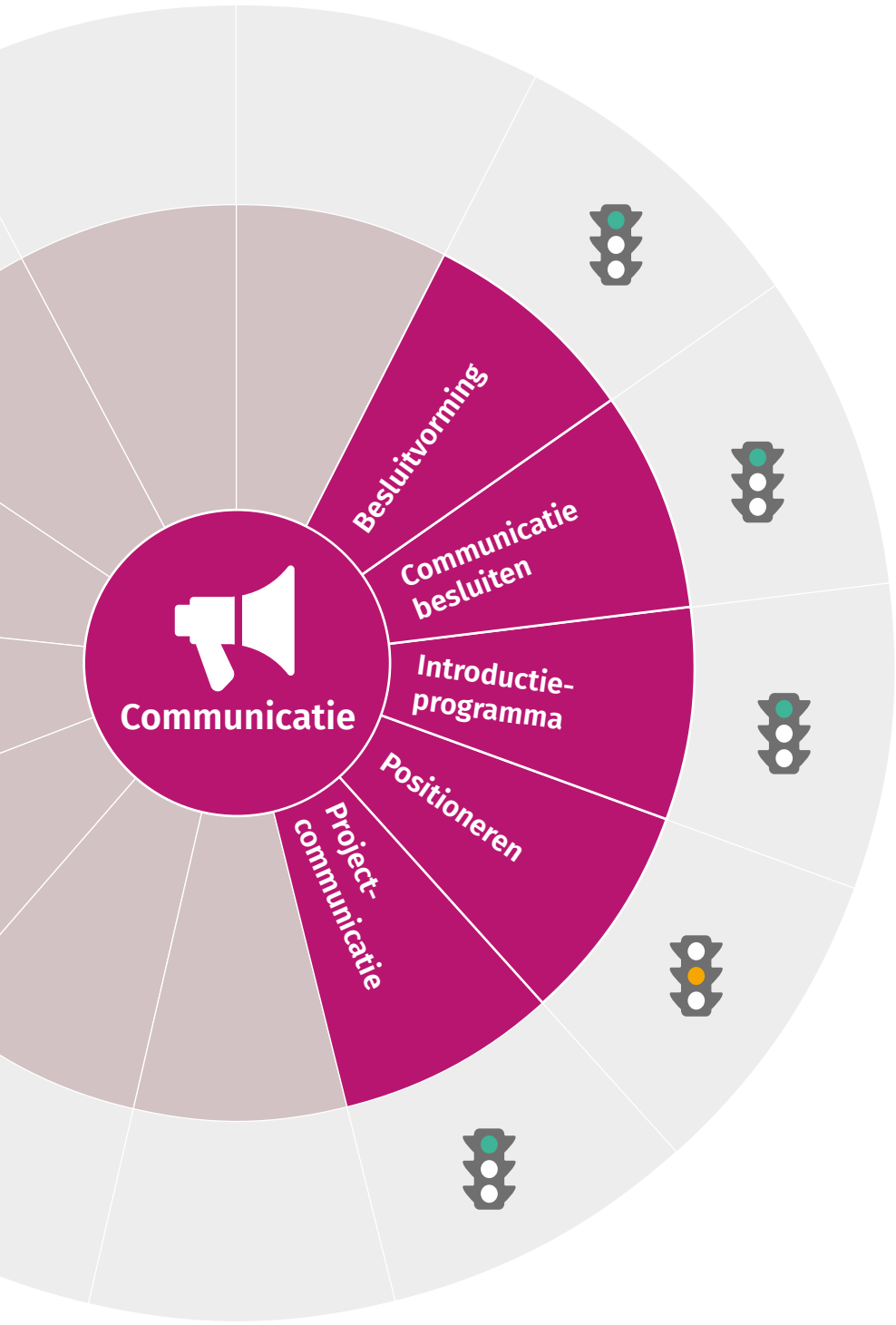




Wat gaan we doen?	Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018	BURAP 2 (peildatum 31.07.2018)	Wat hebben we bereikt!
 Afsluiten (raam) contracten	Afsluiten van 20 raamcontracten. Registreren van 400 contracten	Nieuwe inkoper is begonnen met inventarisatie voor raamcontracten	Er zijn in 2018 452 contracten aangemaakt. De inkoop- adviseur is gestart met het bepalen van de percelen voor de raamcontracten. Er is een deskundige inge- schakeld voor ondersteuning bij de uitvraag en selectie van de raamcontractanten. De verwachting is dat er vier raamcontracten in 2019 kunnen worden afgesloten.
 Behandeling beroep / bezwaarschriften	Behandeling van ca. 8 bezwaar-/ beroepschriften. Behandeling van ca. 100 klachten (incl. OV-klachten) Uitbrengen van ca. 2700 juridische adviezen aan de afdeling.	Ligt op schema. Diverse be- zwaarschriften afgehandeld. Zowel extern als intern.	Er zijn in 2018 5 bezwaarschriften ontvangen. Deze waren allemaal gericht tegen rechtspositionele besluiten. Andere bezwaarschriften zijn niet ingediend. In 2018 zijn er circa 100 klachten ingediend. Deze klachten waren vrijwel allemaal OV gerelateerd. Er zijn minder juridische adviezen aan de afdelingen uitgebracht. Dat was het gevolg van de beperkte bezetting die in de loop van het jaar met een inhuur- kracht is aangevuld. Er zijn ongeveer 500 juridische adviezen per jurist uitgebracht in 2018. Dat komt neer op in totaal 1500 adviezen.
 Nieuwe organisatie- structuur	Sinds 1 april 2018 staat de nieuwe organisatiestructuur en iedereen is geplaatst. De nieuwe organi- satiestructuur is per 1 juli geïmplementeerd.	Organisatiestructuur is geïmplementeerd.	
 Informatiebeleid	20 rapportages uit 4 basis- systemen.	We liggen op schema om aan het einde van het jaar 20 rapporten op te leveren	Meer dan 20 rapporten zijn opgeleverd uit de diverse basissystemen. Ook is een eerste versie van een dashboard opgeleverd.
 ICT omgeving	Op 1 september is de nieuwe ICT omgeving gereed.	Aanbesteding is afgerond. Implementatie voor einde van het jaar.	Aanbesteding is afgerond. Beheer van de huidige ICT omgeving is overgedragen per 1 september. Invoering van de nieuwe ICT omgeving is vastgesteld op 11 maart 2019.



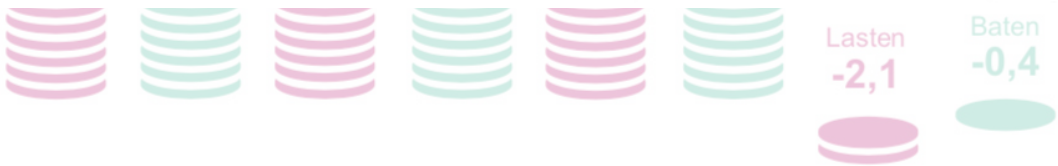
Wat gaan we doen?	Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018	BURAP 2 (peildatum 31.07.2018)	Wat hebben we bereikt!
 Accountant	Goedkeurende verklaring op ge- trouwheid en rechtmatigheid van de accountant over het boekjaar 2018.	De aanbesteding nieuwe accountant heeft enige vertraging opgelopen. Daarom is ervoor gekozen om de huidige accountant de jaarre- kening 2018 nog te laten controleren. In de 2e helft van 2018 start de aanbesteding van de nieuwe account voor jaarrekening 2019. Het verbeterplan n.a.v. de controle van de jaarre- kening 2017 loopt conform planning met de aandachtspunten voor inkoop- en aanbeste- dingsbeleid. Onderdeel van dit verbeterplan was het interne controleplan. Deze wordt voorgelegd aan de rekeningcommissie in sep- tember 2018. De tweemaandelijks manage- mentrapportages Risicobeheersing worden in de 2e helft van 2018 vormgegeven.	De jaarstukken 2018 zijn beoor- deeld als getrouw en rechtmatig door de accountant
 Begrotings- inrichting	Ontwikkelen van een nieuwe begrotingsinrichting geënt op het nieuwe Beleidskader Mobiliteit (inhoudelijk) en de nieuwe orga- nisatie-inrichting (budgethouder- schap).	De concept programmabegroting 2019-2022 welke ter zienswijze aan de gemeente werd aangeboden is reeds geënt op het nieuwe Beleidskader Mobiliteit (inhoudelijk) en de nieuwe organisatie-inrichting (budgethouder- schap)	Programmabegroting 2019-2022 is vormgegeven. Invulling van het budgethouderschap krijgt zijn vorm en is voor begrotingsjaar 2019 ge- implementeerd.
 Informatie- gehalte P&C	90% positieve reacties van DB, Regioraad en deelnemende ge- meenten over de informatiewaar- de van het P&C-instrumentarium.		De nieuw vormgegeven infographics van de BURAP en de begroting is positief ontvangen door het DB en de Regioraad.
 Uitwerking control	Uitvoeren van het interne con- troleplan, verbeterplan n.a.v. accountantscontroles, tweemaan- delijks managementrapportages Risicobeheersing en aanbeste- ding nieuwe accountant.	Aanbesteding nieuwe accountant zal plaats- vinden in 2019.	Aanbesteding accountant 2019 is in het begin van hetzelfde jaar van start gegaan. Het controleplan 2018 is succesvol opgepakt door de Concerncontroller en behan- deld in de rekeningcommissie. De tweemaandelijks managementrap- portage Risicobeheersing is nog niet vormgegeven en zal in samen- werking met de Concerncontroller in het verbeterplan 2019 worden opgenomen.



Wat gaan we doen?	Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018	BURAP 2 (peildatum 31.07.2018)	Wat hebben we bereikt!
Besluitvorming	In 2018 faciliteren we o.a. 6 vergaderingen voor de Regioraad en 5 vergaderingen voor portefeuillehouders.	De overgang naar een nieuw bestuur is afgerond: een nieuw dagelijks bestuur en een nieuwe Regioraad kwamen in juni en juli bijeen. De eerste vergaderingen van commissies en portefeuillehouders Verkeer en Vervoer vonden plaats.	In 2018 zijn alle bestuurlijke overleggen conform planning gehouden.
Communicatie besluiten	Communicatie over de genomen besluiten van het dagelijks bestuur vindt direct na besluitvorming plaats (max. binnen 2 werkdagen).	Communicatie vindt plaats via de digitale bestuurlijke nieuwsbrief (7 keer) en via de website.	Alle bestuurlijke besluiten zijn via de digitale bestuurlijke nieuwsbrief en de website tijdig gecommuniceerd.
Introductie-programma	Een soepele overgang naar de nieuwe bestuursperiode met o.a. de installatie van een nieuw bestuur. De overgang mag niet leiden tot vertraging en klachten.	Er moest ingespeeld worden op de vertraagde collegevorming in gemeenten maar de overgang naar een nieuw bestuur is goed afgerond: een nieuw dagelijks bestuur en een nieuwe Regioraad kwamen in juni en juli bijeen.	De overgang naar de nieuwe Regioraad en het nieuwe DB is goed verlopen. Er is veel aandacht besteed aan goede overdrachtsdossiers voor het nieuwe DB.
Positioneren	Het imago en de dienstverlening van de Vervoerregio worden gemeten d.m.v. een enquête. Het doel is een dienstverleningscijfer van een 8 of hoger.	Er komt in de 2e helft van 2018 een enquête onder de nieuwe Regioraadsleden en bestuurders. Dit is een 0-meting die we jaarlijks herhalen.	De enquête onder de nieuwe Regioraadsleden en bestuurders is voorbereid, maar is verplaatst naar begin 2019, zodat ook de nieuwe bestuurders en raadsleden van Haarlemmermeer (na de samenvoeging met Haarlemmerliede) de gelegenheid hebben om hieraan deel te nemen.
Project-communicatie	(Mede-) communiceren over projecten zoals de opening van de Noord/Zuidlijn, het nieuwe lijnennet, werkzaamheden voor de Amstelveenlijn en de opening van snelfietsroutes.	Er is in de aanloop naar de opening van de Noord/Zuidlijn een uitgebreide publiekscampagne georganiseerd door de Vervoerregio, samen de gemeente Amsterdam en de vervoerders (GVB, EBS en Connexxion) via het platform wijnemenjemee.nl om reizigers te informeren over de veranderingen in het OV na de in gebruik name van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe lijnennet.	De Vervoerregio heeft na de opening van de Noord/Zuidlijn het online platform wijnemenjemee.nl overgenomen van MET Amsterdam. Deze site wordt nu gebruikt om het publiek te informeren over alle projecten waar de Vervoerregio bij betrokken is.



	Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklarin
			begroting	begroting		Jaarrekening	
		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
						begroting 2018	
Programma: Overhead							
Lasten	Personeel in vaste dienst (LG. primaire afd)	540.182	800.000	800.000	415.994	-384.006	1
Lasten	Bestuur	46.185	107.000	77.213	41.346	-35.867	2
Lasten	COMMUNICATIE	162.401	215.000	190.000	133.655	-56.345	3
Lasten	Bedrijfsvoering	2.152.686	2.273.320	2.291.662	2.197.631	-94.031	4
Lasten	Financiën	747.000	240.750	240.750	118.476	-122.274	5
Lasten	Personeelskosten	2.933.895	3.195.316	3.591.982	3.815.754	223.772	6
Lasten	Lasten voorgaande jaren/rente	-7.000	10.000	10.000	557.681	547.681	7
1. Totaal lasten		6.575.349	6.901.386	7.261.607	7.340.538	78.931	



Toelichting

- 1

Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie.
- 2

Vergoeding RAR en RR-leden lager, daarnaast minder vergader- en representatiekosten.
- 3

Kosten Regiodag en algemene voorlichting via diverse media kanalen lager.
- 4

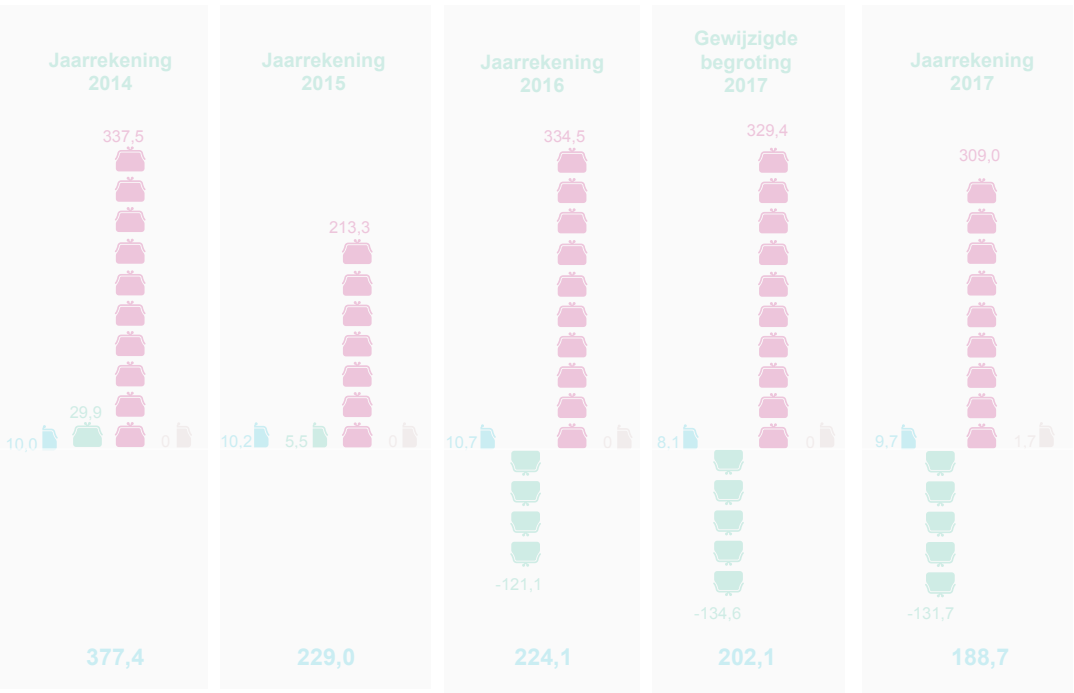
Algemene kantoorkosten zoals onder andere porti- en koerier kosten zijn lager uitgevallen. Kosten doorbelasting werkplekken hoger i.v.m. toename aantal medewerkers. Hogere kosten i.v.m. overname dienst en beheer ICT omgeving. Kosten organisatieontwikkeling, overige personeelskosten en reiskosten vergoedingen zijn lager.
- 5

Rente lasten schatkistbankieren en advieskosten minder dan voorzien.
- 6

Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie, door re-organisatie en ziekte is er sprake van extra inhuur.
- 7

Afwikkeling BTW 2012-2017 heeft geleid tot een belastingrente die niet was begroot.

(x € miljoen)
Ontwikkeling spaarsaldo BDU



2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing



Beheerzaken zoals bedrijfsvoering en financiering horen tot de bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur. Om de Regioraad zeggenschap te geven over het beleid dat het DB voert bij deze beheerzaken, heeft het BBV voorgeschreven in de begroting aparte paragrafen op te nemen. Deze paragrafen noemen de beleidsuitgangspunten die het DB bij de uitvoering in acht neemt. Het aantal relevante paragrafen voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragrafen:

- 2.5 Weerstandvermogen en Risicobeheersing
- 2.6 Financiering
- 2.7 Verbonden Partijen

De paragraaf Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdrage ontvangt. De paragraaf Bedrijfsvoering is vervangen door het Overzicht Overhead. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde doordat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

Weerstandvermogen

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

Risicobeheersing

Voor de Vervoerregio staan de risicostrategie en gekozen maatregelen centraal. Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat het de uitdaging is om deze paragraaf ten tijde van het opstellen van de begroting niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). In 2017 is om die reden nog eens kritisch gekeken naar de tekst met betrekking tot de risico's, die zich zouden kunnen voordoen voor de Vervoerregio bij de uitvoering van haar taken. Dit heeft zijn weerslag gekregen in de Programmabegroting 2018-2021, in een beschrijving van de risico's die mogelijk anderszins gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen daarbij worden toegepast. Ook werden er waar mogelijk gekwantificeerde bedragen genoemd. In het Jaarverslag 2018 wil de Vervoerregio graag refereren aan die aangepaste beschrijving ten opzichte van de begroting 2018.

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

Programma-overschrijdend

a. Financieringswijze Vervoerregio

De financiering van het verkeer en vervoerbeleid uit de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer is in 2018 niet aan enig risico onderhevig geweest.

b. Waarderingsrisico beleggingsportefeuille

Met betrekking tot de belegging van een deel van de belegde BDU-middelen bij de ASR bestaat voor één van de financiële instru-

menten, het zogeheten Kapitaalmarkt-select fonds, een koersrisico. Dit risico heeft zich in 2018 echter niet voorgedaan en derhalve heeft de Vervoerregio de koersrisicoreserve (groot: 1,1 miljoen euro) niet hoeven aan te spreken.

Programma-specifieke

c. Failliet gaan vervoerder (OV)

De kans dat een vervoerbedrijf, dat binnen de Vervoerregio Amsterdam het openbaar vervoer verzorgt, failliet gaat is uiteraard altijd aanwezig doch miniem te noemen. De Vervoerregio heeft hier ook een calamiteitenplan voor, als beheersmaatregel, om de dienstregeling te kunnen garanderen. Het financiële risico dat hier aan is verbonden is afgedekt door de post vooruit ontvangen middelen BDU. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

d. Bezuinigingen in de BDU (OV)

Bezuinigingen in de BDU leiden onverkort tot een verlaging van de subsidie bijdragen en derhalve het dienstverleningsniveau, dit is vastgelegd in de overeenkomsten met de vervoerders. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

e. Onvoldoende prijscompensatie in de BDU (OV)

Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders navenant niet volledig compenseren voor loon- en prijsstijgingen. Dit zal het in stand houden van het aanbod van openbaar vervoer onder druk zetten. In eerste instantie zal er binnen het programma OV naar mogelijke bezuinigingen gekeken worden om dit risico af te dekken. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

f. Bezuinigingen in de BDU (Infrastructuur)

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kunnen mogelijk niet alle beschikte projecten binnen de afgesproken termijn(en) uitgekeerd worden. Overigens wordt, gezien de economische vooruitzichten van dit moment, het risico klein geacht. Tevens wordt de subsidie toegekend onder de voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft en de mogelijkheid heeft om reeds beschikte subsidies later uit te keren. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

g. Overschrijdingen bij een infrastructuurproject (Infrastructuur)

De Vervoerregio subsidieert infrastructuurprojecten van wegbeheerders, waarvan alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. Wanneer de subsidieaanvragers echter geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen dan is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvragers een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio vraagt. De Vervoerregio zal de aanvullende aanvraag opnieuw beoordelen met de mogelijkheid om de aanvraag ter dekking van de overschrijdingen niet toe te kennen. In 2018 zijn er aanvullende bijdragen verstrekt conform de reguliere besluitvorming. Het financiële risico heeft zich niet voorgedaan, omdat er voldoende dekking aanwezig is in de vooruit ontvangen BDU.

Voor de in eigen beheer uit te voeren projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn draagt de Vervoerregio zelf het risico ten aanzien van de overschrijdingen. Hiervoor is in het project Amstelveenlijn een risicoreservering opgenomen. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan en derhalve is de risicoreservering nog intact.



Financiële
kengetallen
netto schuld
netto schuld
solvabiliteits
structurele e

Kengetallen weerstandsvermogen	Rekening 2017	Begroting 2018	Rekening 2018
Netto schuldquote	14,1%	5,0%	15,9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	19,3%	5,0%	26,1%
Solvabiliteitsratio	0,4%	1,0%	0,2%
Structurele exploitatieruimte	0,2%	0,5%	0,0%

Eind 2017 en gedurende 2018 is de vervoerregio ervan uitgegaan dat de uitstaande leningen verder zouden worden afgelost. Doordat de GVB echter een kortlopende lening heeft ontvangen aan het einde van het jaar ter dekking van een aanvraag voor een langlopende lening zijn de begrotingskengetallen niet gerealiseerd en is daardoor ook verslechterd.

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

De **solvabiliteitsratio** geeft het eigen vermogen in percentage aan ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt vooral gefinancierd via de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen te vormen ten laste van het resultaat. De ontvangen gelden worden als

vooruit ontvangen post op de balans opgenomen en is hierdoor gekwalificeerd als vreemd vermogen. Dit is daardoor ook de verklaring waarom de Vervoerregio een zeer lage solvabiliteitsratio heeft.

De **ratio structurele exploitatieruimte** geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken.

2.6 Financiering

Het financieringsvraagstuk

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer als belangrijkste inkomstenbron, en keert deze middelen hoofdzakelijk 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 Vervoerregio 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. Doordat alle middelen als vooruit ontvangen gelden zijn geadministreerd heeft de Vervoerregio geen directe eigen middelen tot haar beschikking. De solvabiliteit van de Vervoerregio is, zonder mogelijkheden tot vermogensvorming, laag en zal eventueel naar nul gaan. De uitgaven in 2018 hebben er toe geleid dat er 18 miljoen euro minder moet worden verrekend met de vooruit ontvangen BDU. De vooruit ontvangen BDU is daarmee gestegen tot 207,4 miljoen euro.

Uitgangspunten treasurybeleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden van en toezicht houden 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 Vervoerregio.

Dit betekent concreet dat behoudens een klein werkkapitaal (3,75 miljoen euro) alle over-tollige liquide middelen bij het Rijk moeten worden gestort. Externe beleggingen moeten binnen 7 jaar na het invoeren van Schatkistbankieren (2013) zijn afgewikkeld. De Vervoerregio heeft hiervoor afspraken gemaakt met de externe beheerder van deze beleggingen, ASR, om deze binnen de gestelde termijn af te wikkelen. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Vervoerregio hiervoor heeft gevormd moet ook hierdoor in 7 jaar worden afgebouwd. In 2018 is hiervoor weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve ten bate van de programma Infra vrijgegeven. In 2019 zal dit voor de laatste keer plaatsvinden. Het beleid van de Vervoerregio voor de treasury functie is vastgelegd in de financiële regeling.

Beleggingsportefeuille 2018

De uitzettingen van het Kapitaalmarktselect fondsen is in 2018 verder afgenomen (tot 12,4 miljoen euro) door de verplichte afbouw in het kader van schatkistbankieren.

Renteresultaat 2018

Het totale renteresultaat voor de Vervoerregio is 1.023.000 euro. Door de verkoop van onze portefeuille is er 289.000 euro aan Historische opbrengsten vrijgevallen, dit zijn portefeuille winsten die vrijvallen door verkoop van de participaties. Het rendement van de kapitaalmarktfondsen is vorig jaar echter negatief geweest.

2.7 Verbonden partijen



Verbonden Partijen

Hier is sprake van wanneer de Vervoerregio een bestuurlijke relatie heeft met een partij en er daarbij sprake is 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 Vervoerregio Amsterdam had in het boekjaar 2018 geen verbonden partijen.

Deel 3

Jaarrekening

3.1	Programmarekening	30
3.2	Balans en waarderingsgrondslagen	XX
3.3	Toelichting op de balans	XX
3.4	Mobiliteit	XX
3.5	Openbaar vervoer	XX
3.6	Infrastructuur	XX
3.7	Overhead	XX
3.8	Wet Normering Topinkomens	XX

Pag nummers
volgen later

3.1 Programmarekening

Deel 3 wordt opgemaakt (zoals tabel in de achtergrond) zodra de cijfers definitief zijn



Tabel 3.1.1. Overzicht Baten en Lasten per programma

(x € 1.000)

Hoofdprogramma's		Jaarrekening	Vastgestelde begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Verschil Jaarrekening Gewijzigde Begroting
		2016	2017	2017	2017	2017
Lasten	01 Mobiliteit	5.849	8.955	7.758	5.649	-2.109
	02 Openbaar Vervoer	288.872	307.303	317.411	316.102	-1.309
	03 Infrastructuur	115.128	146.127	144.367	165.506	21.139

Tabel 3.1.1: Overzicht Baten en Lasten per Programma

Programma	Jaarrekening	Vastgestelde begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Verschil
	2017	2018	2018	2018	Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018
Lasten					
Infra	165.506.168	194.218.725	181.712.141	102.706.163	-79.005.978
Mobiliteit	5.649.702	7.823.000	7.823.000	7.119.826	-703.174
Openbaar vervoer	316.101.382	274.040.080	306.327.228	289.071.184	-17.256.044
Overhead	6.575.349	6.901.386	7.261.607	7.340.538	78.931
Totaal Lasten	493.832.600	482.983.191	503.123.976	406.237.711	-96.886.265
Baten					
Infra	-139.995.015	-81.024.000	-90.564.518	-87.992.071	2.572.447
Mobiliteit	-4.677.298	-5.157.633	-4.605.139	-4.916.558	-311.419
Openbaar vervoer	-305.503.163	-305.953.521	-318.004.362	-324.415.091	-6.410.729
Overhead	-7.884.277	-6.901.386	-7.118.090	-8.162.603	-1.044.513
Totaal Baten	-458.059.753	-399.036.540	-420.292.109	-425.486.323	-5.194.214
Saldo baten en lasten	35.772.847	83.946.651	82.831.867	-19.248.611	-102.080.478

Het financieel verslag in de jaarrekening van de Vervoerregio volgt de indeling die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) voorschrijft. Het financieel verslag begint in paragraaf 3.1 met een overzicht van de baten en lasten per programma. Dit overzicht geeft inzicht in de afwijkingen per programma tussen de (gewijzigde) begroting en de jaarrekening. Dit overzicht van baten en lasten is inclusief verrekening met de vooruit ontvangen BDU en met verrekening met de reserves. In de programma-rekeningen is dit per programma afzonderlijk toegelicht.

De BDU programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur kennen geen resultaat want worden volledig verrekend met de vooruit ontvangen BDU. Alleen de Overhead laat een resultaat zien voor resultaatbestemming. Uit het overzicht blijkt dat er in 2018 in totaal over de programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur 5,2 miljoen euro meer aan BDU en Overige bijdragen zijn ontvangen dan was begroot. In 2018 is er over de programma's 01 0,7 miljoen euro, in programma 02 17,3 miljoen euro en in programma 03 79,0 miljoen euro minder uitgegeven dan begroot. Hierdoor wordt er door de programma's in totaal 18,0 miljoen euro minder uit de vooruitontvangen middelen BDU onttrokken. De overhead krijgt in de begroting rechtstreeks een aandeel BDU ter dekking van de kosten. Voor de overhead zijn de lasten met 822.065 euro lager uitgevallen. Hierdoor is er sprake van een positief resultaat bij overhead van 0,8 miljoen euro en een toevoeging aan de vooruitontvangen middelen BDU.

Incidentele posten

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

DEEL 3: JAARREKENING 2018

1.1 PROGRAMMAREKENING

Tabel 1.1.1: Overzicht Baten en Lasten per Programma

Programma	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil
		begroting	begroting		Jaarrekening
	2017	2018	2018	2018	Gewijzigde
					begroting 2018
Lasten					
Infra	165.506.168	194.218.725	181.712.141	102.706.163	-79.005.978
Mobiliteit	5.649.702	7.823.000	7.823.000	7.119.826	-703.174
Openbaar vervoer	316.101.382	274.040.080	306.327.228	289.071.184	-17.256.044
Overhead	6.575.349	6.901.386	7.261.607	7.340.538	78.931
Totaal Lasten	493.832.600	482.983.191	503.123.976	406.237.711	-96.886.265
Baten					
Infra	-139.995.015	-81.024.000	-90.564.518	-87.992.071	2.572.447
Mobiliteit	-4.677.298	-5.157.633	-4.605.139	-4.916.558	-311.419
Openbaar vervoer	-305.503.163	-305.953.521	-318.004.362	-324.415.091	-6.410.729
Overhead	-7.884.277	-6.901.386	-7.118.090	-8.162.603	-1.044.513
Totaal Baten	-458.059.753	-399.036.540	-420.292.109	-425.486.323	-5.194.214
Saldo baten en lasten	35.772.847	83.946.651	82.831.867	-19.248.611	-102.080.478

Het financieel verslag in de jaarrekening van de Vervoerregio volgt de indeling die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) voorschrijft. Het financieel verslag begint in paragraaf 3.1 met een overzicht van de baten en lasten per programma. Dit overzicht geeft inzicht in de afwijkingen per programma tussen de (gewijzigde) begroting en de jaarrekening. Dit overzicht van baten en lasten is inclusief verrekening met de vooruit ontvangen BDU en met verrekening met de reserves. In de programmarekeningen is dit per programma afzonderlijk toegelicht.

De BDU programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur kennen geen resultaat want worden volledig verrekend met de vooruit ontvangen BDU. Alleen de Overhead laat een resultaat zien voor resultaatbestemming. Uit het overzicht blijkt dat er in 2018 in totaal over de programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur 5,2 miljoen euro meer aan BDU en Overige bijdragen zijn ontvangen dan was begroot. In 2018 is er over de programma's 01 0,7 miljoen euro, in programma 02 17,3 miljoen euro en in programma 03 79,0 miljoen euro minder uitgegeven dan begroot. Hierdoor wordt er door de programma's in totaal 18,0 miljoen euro minder uit de vooruitontvangen middelen BDU onttrokken. De overhead krijgt in de begroting rechtstreeks een aandeel BDU ter dekking van de kosten. Voor de overhead zijn de lasten met 822.065 euro lager uitgevallen. Hierdoor is er sprake van een positief resultaat bij overhead van 0,8 miljoen euro en een toevoeging aan de vooruitontvangen middelen BDU.

Incidentele posten

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

Wanneer de beschikte BDU verschilt van de ingezette BDU dan zijn er twee mogelijkheden: 1. Indien de ingezette BDU lager is 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 terugbetaald hoeven te worden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 2. Indien de ingezette BDU hoger is dan de beschikte BDU dan wordt het tekort gedekt door gespaarde vooruit ontvangen BDU uit voorgaande jaren in te zetten. Als gevolg van de beleidslijn directe financiering bij programma Openbaar Vervoer is de vooruit ontvangen BDU van programma Openbaar Vervoer negatief en dus niet meer toereikend. Uit het overzicht blijkt dat in 2018 bij de programma's 01 Mobiliteit en 03 Infrastructuur de BDU-jaarbijdrage lager was dan de ingezette BDU, waardoor er inzet BDU uit voorgaande jaren benodigd was. Bij de programma's 02 Openbaarvervoer en 04 Overhead waren de baten groter waardoor deze worden toegevoegd aan de vooruit ontvangen middelen.

Tabel 1.1.2: Beschikte Inzet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

Programma	Jaarrekening	Vastgestelde begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Vershil Jaarrekening
	2017	2018	2018	2018	Gewijzigde begroting 2018
BESCHIKBARE BDU					
Beschikte BDU					
BDU-jaarbijdrage Mobiliteit	4.206.748	4.871.633	4.319.139	4.319.141	2
BDU-jaarbijdrage Openbaar Vervoer	298.327.870	300.153.521	309.321.362	309.321.363	1
BDU-jaarbijdrage Infrastructuur	117.011.384	80.804.000	85.722.876	85.722.875	-1
BDU-jaarbijdrage Overhead	6.751.196	6.891.386	7.009.121	7.009.120	-1
Totaal Beschikte BDU	426.297.198	392.720.540	406.372.498	406.372.499	1
Inzet BDU voorgaande jaren					
BDU-Mobiliteit	972.000	2.665.367	3.217.861	2.203.269	-1.014.592
BDU-Openbaar Vervoer	10.598.219	-31.913.441	-11.677.134	-35.343.907	-23.666.773
BDU-Infrastructuur	25.511.153	113.194.725	91.147.623	14.714.092	-76.433.531
BDU-Overhead	-	-	143.517	-822.065	-965.582
Totaal Inzet BDU	37.081.372	83.946.651	82.831.867	-19.248.611	-102.080.478
Totaal Beschikbare BDU	463.378.569	476.667.191	489.204.365	387.123.888	-102.080.477
BESTEMDE BDU					
Inzet BDU					
BDU inzet Mobiliteit	5.178.748	7.537.000	7.537.000	6.522.410	-1.014.590
BDU inzet Openbaar Vervoer	308.926.089	268.240.080	297.644.228	273.977.456	-23.666.772
BDU inzet Infrastructuur	142.522.537	193.998.725	176.870.499	100.436.967	-76.433.532
BDU inzet Overhead	5.407.196	6.891.386	7.152.638	6.187.055	-965.583
Totaal Ingezette BDU	462.034.569	476.667.191	489.204.365	387.123.888	-102.080.477
BDU sparen voor komende jaren					
BDU-Mobiliteit	-	-	-	-	-
BDU-Openbaar Vervoer	-	-	-	-	-
BDU-Infrastructuur	-	-	-	-	-
BDU-Overhead	1.344.000	-	-	-	-
Totaal gespaarde BDU	1.344.000	0	0	0	0
Totaal Bestemde BDU	463.378.569	476.667.191	489.204.365	387.123.888	-102.080.477
RESULTAAT	-	-	-	-	-

Tabel 1.1.3: Toevoegingen/Ontrekkingen Reserves en Verrekeningen Vooruitontvangen BDU

Programma	Rekening	Rekening	Saldo	Verrekening Vooruit	Saldo baten en lasten (voor res. best.)	Toev. / Ontr. Reserves	Resultaat
	2018	2018	baten en lasten	ontvangen BDU			
	lasten	baten					
Infra	102.706.163	87.992.071	-14.714.092	14.714.092	0	0	0
Mobiliteit	7.119.826	4.916.558	-2.203.269	2.203.269	0	0	0
Openbaar vervoer	289.071.184	324.415.091	35.343.907	-35.343.907	0	0	0
Overhead	7.280.538	8.162.603	882.065	-822.065	-60.000	60.000	0
Totaal	406.237.711	425.486.323	19.248.611	-19.248.611	-60.000	60.000	

1.2 BALANS EN WAARDERINGSGRONDSLAGEN

Tabel 1.2.1: Balans

Activa	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018	Passiva	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
A1 Vaste activa			P1 Vaste passiva		
A129 Overig	0	0	P112 Bestemmingsreserves	1.264.197	795.977
A1331a Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	72.630.594	68.400.702	P114 Saldo van rekening	0	0
A1332c Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	24.834.847	12.417.430	Totaal Vaste passiva	1.264.197	795.977
Totaal Vaste activa	97.465.441	80.818.132	P2 Vlottende passiva		
A2 Vlottende activa			P213 Overige vlottende schulden	10.362.449	30.104.336
A221 Vorderingen op openbare lichamen	4.709.060	991.143	P29b Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	189.430.163	207.449.563
A223a Rekening courant verhouding met het Rijk	156.862.060	183.578.860	P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	409.542	987.715
A223b Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	-143.219	-143.219	P29d Overige overlopende passiva	87.314.459	98.372.679
A224 Overige vorderingen	150.991	5.957.778	Totaal Vlottende passiva	287.516.613	336.914.293
A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	8.933.159	62.599.244	Totaal Passiva	288.780.810	337.710.270
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.872.001	3.398.078			
A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	466.000	337.000			
A29d Overige overlopende activa	16.465.318	173.254			
Totaal Vlottende activa	191.315.369	256.892.138			
Totaal Activa	288.780.810	337.710.270			

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

De Vervoerregio 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.

A1331a - De leningen zijn gewaardeerd tegen hun nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar per ‘leningjaar’.

A1332c - De uitzetting in het Kapitaalselectfonds bij ASR wordt gewaardeerd op de verkrijgingsprijs (historische kostprijs). De marktwaarde wordt gecontroleerd door de accountant van ASR en de jaarverslagen van de fondsen worden gedeponneerd bij de Autoriteit Financiële Markten (AFM). In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting tot en met 2019 jaarlijks afgebouwd met 1/7e deel aan participaties verkocht. Voor het vaststellen van het te boeken koersresultaat bij verkoop worden eerst de participaties met de hoogste aandelenkoers afgeboekt. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling over de programma’s. Met deze keuze voor berekening van het resultaat hanteert de Vervoerregio het voorzichtigheidsbeginsel: lasten nemen zodra ze bekend zijn, baten nemen wanneer ze gerealiseerd zijn.

A2 Vlottende Activa

A221 - De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

A223a - De rekening-courant betreft het saldo van de liquiditeitsverhouding met het Rijk ten gevolge van het Schatkistbankieren.

A223b Het saldo met programma Jeugdzorg betreft verrekeningen van BTW/BCF.

A224 - De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

A225c - (Kasgeld)lening(delen) aan de Gemeente Amsterdam, EBS en Connexxion met looptijd op balansdatum korter dan één jaar en opgenomen tegen de nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar.

A23 - De direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) Vervoerregio Amsterdam.

A29c - Bosgelden gemeente Zaanstad.

A29d - De overige vorderingen van de Vervoerregio zijn allemaal opgenomen voor hun nominale waarde.

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112 - Reserves ter dekking van specifieke kosten. Toekomstige negatieve resultaten zullen ten laste worden gebracht van deze reserves.

P2 Vlottende Passiva

P213 - De crediteuren zijn opgenomen voor hun nominale waarde, de looptijd is korter dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een betaaltermijn van twee weken.

P29b - In de toelichting is een specificatie opgenomen, waarin per programma de verplichtingen zijn weergegeven.

P29c - In de toelichting is een specificatie opgenomen, waarin per programma de verplichtingen zijn weergegeven.

P29d - De overige verplichtingen van de Vervoerregio.

1.3 TOELICHTING OP DE BALANS

A1331a Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)				
Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-19	15.035.353	9.029.519
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	57.595.241	53.464.896
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21	-	5.906.288
Totaal lening			72.630.594	68.400.702

In 2018 heeft EBS een lening ontvangen voor de aanschaf van Zero Emissie Bussen. De aflossingen op de leningen worden periodiek verrekend met de concessiehouders.

A1332c Overige uitzettingen met een looptijd ≥ 1 jaar

(in euro's)	Eindsaldo 2017	Toevoeging	Ontrekking	Dividend	Eindsaldo 2019
ASR Kap.Rek TranchA	24.834.847		12.417.417	6.135	12.417.430
Totaal Uitzettingen	24.834.847		12.417.417	6.135	12.417.430

In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting in zeven opeenvolgende jaren afgebouwd. Ieder jaar wordt 1/7e deel aan de participaties verkocht. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling.

Verkoop van participaties

(in euro's)	Aantal participaties	Verkoop gemiddelde koers	Verkoopwaarde	Koers resultaat	Uittredingsfee
ASR Kap.Rek TranchA	1.192,4931	€ 12.417.425	€ 12.347.273	€ 70.152	
Totaal Uitzettingen	1.192,4931	€ 12.417.425	€ 12.347.273	€ 70.152	€ -

(in euro's)	2017	2018
Beheersdersfee	-149.134	-83.687
Beheersderskosten	83.086	47.804
Netto beheersdersfee	66.048	35.883

P112 Bestemmingsreserves				
(in euro's)	Eindsaldo 2017	Bij: toevoegingen	Af: ontrekking	Eindsaldo 2018
Best Reserve Koersversch. Kap.marktselect	1.056.441		528.220	528.221
Best Reserve vervanging ICT	207.756	60.000		267.756
Totaal Passiva	1.264.197	60.000	528.220	795.977

Aan de reserve vervanging ICT is de reguliere jaarlijkse dotatie toegevoegd. Uit de reserve koersverschillen is weer een jaarlijks bedrag (1/7 deel van het oorspronkelijke bedrag) vrijgevalen in verband met de afbouw van de uitgezette middelen hiervoor

A221 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
Gemeenten	1.040.050	186.355
Publiekrechtelijke lichamen	949.585	609.447
rijk		1.468.023
Waarvan		
Belastingdienst (BTW)		1.202.972
Ministerie Economische Zaken (BCF)	2.719.425	195.050
Totaal Activa	4.709.060	2.263.825

De vorderingen op de gemeenten betreffen bijdragen en/of te ontvangen doorbelastingen van onder andere de deelnemende partijen. Onder de vorderingen op publiekrechtelijke lichamen is ook opgenomen de vordering terug te ontvangen van de Belastingdienst in het kader van het BTW Compensatiefonds (BCF).

P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
Gemeenten	8.595.069	13.903.656
Waarvan		
Dienst Infrastructuur, Verkeer		2.158.040
Gemeente Amsterdam Dienst Metro		4.961.364
Gemeente Amsterdam Verkeer en Openbare Ruimte		5.181.468
Gemeente Haarlemmermeer, cluster Financiën en Adm.		209.573
Gemeente Amsterdam	8.595.069	
Publiekrechtelijke Lichamen	301.227	4.198.881
Waarvan		
Provincie Noord-Holland	290.717	3.635.995
Schulden derden	1.465.153	12.001.799
Totaal Passiva	10.362.449	30.104.336

De overige vlottende schulden hebben te maken met het uitbetalen van subsidies die aan het einde van het jaar hebben plaatsgevonden.

Niet uit de balans blijkende langlopende verplichtingen

Met een contractenregister houdt de Vervoerregio 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 van 1 juli 2014 tot 1 december 2022 met de gemeente Amsterdam voor de huur van het pand aan de Jodenbreestraat 25 te Amsterdam. De (aanvang)huurprijs van het gehuurde bedraagt 615.900 euro op jaarbasis.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk			
(in euro's)	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018	
BNG Schatkistbankieren	156.862.060	183.578.860	
Totaal Vlottende activa	156.862.060	183.578.860	
Totaal Rekening courant Rijk	156.862.060	183.578.860	

In het kader van het verplichte schatkistbankieren worden alle overtollige liquide middelen afgerond en automatisch overgemaakt op onze BNG (schatkist)bankrekening.

A223b Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen			
(in euro's)		Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
	R/C SRA met Reg. Samenw. JHV	-143.219	-143.219
	Totaal Vlottende activa	-143.219	-143.219
	Totaal rekening courant (niet Rijk)	-143.219	-143.219

De rekening courant dienst Jeugdhulpverlening bestaat uit het resultaat van Jeugdhulp zorg en een deel nog te verreken BTW/BCF voor de Jeugdhulpverlening.

A224 Overige vorderingen			
(in euro's)		Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
	Openbaarvervoer	203.897	5.959.593
	Connexxion Openbaar vervoer NV	203.897	
	EBS		10.366
	EMTA		45.304
	Schiphol Nederland BV		5.903.923
	Publiekrechtelijke lichamen	-52.906	-1.815
	NS Stations BV	1.815	-1.815
	Provincie Noord-Holland	-54.721	
	Totaal Overige vorderingen	150.991	5.957.778

P29b Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk					
(in euro's)		Eindsaldo 2017	Af ontrekkingen	Bij : toevoegingen	Eindsaldo 2018
	Mobiliteit				
	Vooruitontv. bijdragen BDU Mobiliteit	5.082.742	2.665.367	462.098	2.879.473
	Vooruitontv. bijdragen BDU Mobiliteitsbel-Venom	0			0
	Vooruitontv. bijdragen BDU Mobiliteit - Bet. Rijden	4.437.271			4.437.271
	Totaal Mobiliteit	9.520.012	2.665.367	462.098	7.316.744
	Openbaarvervoer				
	Vooruitontv. bijdragen BDU OV	-131.949.319		35.343.907	-96.605.412
	Vooruitontv. bijdragen BDU OV Zaanstad	466.000	129.000		337.000
	Totaal Openbaarvervoer	-131.483.319	129.000	35.343.907	-96.268.412
	Infrastructuur				
	Vooruitontv. bijdragen BDU Infra	308.867.166	14.714.092		294.153.074
	Vooruitontv. bijdragen Infra - AVL	1.100.212	1.100.212		0
	Totaal Infrastructuur	309.967.378	15.814.304	0	294.153.074
	Overhead				
	Vooruitontv. bijdragen BDU Overhead	1.426.092		822.065	2.248.157
	Totaal Infrastructuur	1.426.092	0	822.065	2.248.157
	Totaal Vooruitontvangen bijdragen Rijk	189.430.163	18.608.671	36.628.070	207.449.563

Het overzicht van vooruit ontvangen rijksmiddelen geeft de specificatie naar (BDU) programma's weer en daarinbinnen 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 zijn de bijdragen per (BDU) programma weergegeven op specifieke onderwerpen. In de kolom ontrekkingen zijn de uitgaven en realisatie per (BDU) programma op specifieke onderwerpen weergegeven.

A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar				
Omschrijving lening(deel) (in euro's)	Datum ingang	Datum Aflossing	Endsaldo 2017	Endsaldo 2018
Voorschot GVB Activa B.V.	30-01-17			52.000.000
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-19	4.573.370	6.007.638
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	4.359.789	4.130.336
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21		461.270
Totaal Overige uitzettingen			8.933.159	62.599.244

In 2018 is de in eerste instantie afgegeven voorschot subsidie omgezet in een voorschot op een lening. Deze zal eind mei door GVB activa geheel zijn afgelost.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)			
(in euro's)		Endsaldo 2017	Endsaldo 2018
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD		3.723.026	<u>3.398.078</u>
KASbank		148.974	<u>0</u>
Totaal Liquide middelen		3.872.001	3.398.078

A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid			
(in euro's)		Endsaldo 2017	Endsaldo 2018
Bosgeld		466.000	<u>337.000</u>
Totaal nog te ontvangen		466.000	337.000

P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid			
(in euro's)		Endsaldo 2017	Endsaldo 2018
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - Luchtkwal.		1.189	<u>0</u>
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - Venom		144.434	<u>343.886</u>
Vooruitontv. bijdragen 3en Infra - AVL		0	<u>420.782</u>
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA		263.919	<u>223.047</u>
Totaal Vooruitontvangen bijdragen		409.542	987.715

Het overzicht van vooruit ontvangen middelen overig overheid geeft de specificatie naar vooruit ontvangen middelen van gemeenten en overige publiekrechtelijke lichamen weer.

A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
Rechten	16.265.596	130.413
02 Openbaar vervoer	154.299	130.413
Connexion	132.545	105.094
EBSaflossingen overig	21.754	25.319
03 Infrastructuur	1.000.000	
Gem. A4 zone West	1.000.000	
Overig	15.111.297	
Verkoop participaties	15.111.297	
Vooruitbetaalde bedragen	199.722	42.841
01 Mobiliteit	111.359	9.900
02 Openbaar vervoer	17.604	
03 Infrastructuur	70.759	
Overhead		32.941
Totaal Activa	16.465.318	173.254

De overlopende activa betreffen verrekening van de nog te ontvangen afrekeningen en bijdragen in projecten van de Vervoerregio, de nog te ontvangen rente per 31 december 2018 over de diverse liquide middelen en vooruitbetaalde bedragen voor diverse programma's.

P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2017	Eindsaldo 2018
01 Mobiliteit	322.234	361.310
Diverse verplichtingen <€ 50.000	322.234	194.564
Gemeente Amsterdam		166.745
02 Openbaar vervoer	82.024.799	96.845.817
BOR	44.150.407	56.321.071
MVP	15.099.033	16.381.066
GVB activa	12.947.216	11.471.569
GVBexpl.		8.075.883
Connexion	2.496.322	3.182.365
EBS	923.559	972.998
Diverse verplichtingen <€ 50.000	6.408.261	440.865
03 Infrastructuur	3.718.231	349.796
Gemeente Amsterdam	3.439.372	177.500
Diverse verplichtingen <€ 50.000	278.859	172.296
Overhead	768.090	184.299
Diverse verplichtingen <€ 50.000	183.090	184.299
BTW 2012-2016	525.000	
Gemeente Amsterdam	60.000	
Overig	481.105	631.458
Loonheffingen	439.938	496.721
Pensioenpremies	41.167	134.737
Totaal Vlottende passiva	87.314.459	98.372.679
Totaal overlopende passiva	87.314.459	98.372.679

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

1.4 MOBILITEIT

Tabel 1.4.1: Geheel overzicht Mobiliteit

Tabel 1.4.1: Gemeentelijk overzicht Mobiliteit

	Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Vershil	Nr verklaring
			begroting	begroting		Jaarrekening	
		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
						begroting 2018	
Programma: Mobiliteit							
Lasten	Beter Benutten Infrastructuur (projectadm)	110.307	520.000	520.000	639.849	119.849	
Lasten	Stimulering- /Inv agenda Fiets (projectadm)	190.556	540.000	540.000	183.462	-356.538	1
Lasten	Goederenvervoer	86.250	100.000	100.000	85.645	-14.355	
Lasten	Verkeersveiligheid, -educatie (projectadm)	1.959.295	2.100.000	2.100.000	1.637.684	-462.316	2
Lasten	Verkeersveiligheid, -campagnes (projectadm)	435.334	550.000	550.000	876.995	326.995	3
Lasten	Verkeersveiligheid, -onderzoeken (projectadm)	217.020	1.000.000	1.000.000	349.764	-650.236	4
Lasten	Thema's & Programma's	115.311	150.000	150.000	27.533	-122.467	
Lasten	Beleidsontwik /Mobiliteitsonderzoek (projectadm)	588.176	300.000	300.000	836.741	536.741	5
Lasten	Samenbouwen aan de bereikbaarheid				1.440	1.440	
Lasten	Venom (projectadm)	445.354	542.000	542.000	342.548	-199.452	
Lasten	Duurzame Mobiliteit	86.640	150.000	150.000		-150.000	
Lasten	Onderzoek en Studie MOB				-3.652	-3.652	
Lasten	Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving	4.717					
Lasten	Personeelslasten	1.808.134	1.871.000	1.871.000	2.174.637	303.637	6
Lasten	Lasten voorgaande jaren	-397.393			-32.820	-32.820	
1. Totaal lasten		5.649.702	7.823.000	7.823.000	7.119.826	-703.174	
Baten	BDU-jaarbijdrage MO	-5.178.748	-4.871.633	-4.319.139	-4.319.141	-2	
Baten	Bijdrage voor onderzoek en studie	-293.600			-509.680	-509.680	7
Baten	Venom (projectadm)	-172.354	-286.000	-286.000	-86.548	199.452	
Baten	Baten Voorgaande jaren Mobiliteit	-5.000			-1.189	-1.189	
2. Totaal baten		-5.649.702	-5.157.633	-4.605.139	-4.916.558	-311.419	
Saldo baten en lasten		0	2.665.367	3.217.861	2.203.269	-1.014.592	
Baten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma MOB		-2.665.367	-3.217.861	-2.203.269	1.014.592	
3. Verrekening BDU		0	-2.665.367	-3.217.861	-2.203.269	1.014.592	
4. Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming		0	0	0	0	-0	
6. Resultaat Mobiliteit		0	0	0	0	-0	

Nr verklaring Verklaring verschil

- De reserveringen voor exploitatiebijdragen aan diverse stallingen zijn ten laste gegaan van Investeringsagenda Fiets.
- In 2018 is verkeerseducatie op een nieuwe (Verkeer & Meer) en goedkopere wijze aangeboden.
- Er zijn meer campagnes in meer gemeenten uitgevoerd.
- Het Amsterdamse project Snorfiets op de rijbaan is doorgeschoven naar 2019 .

- 5 Nieuwe en hogere bijdragen aan de Rijks-Regio programma's Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (incl ZWASH) en OV-toekomstbeeld.
- 6 Doordat er langdurige ziekten waren en de reorganisatie heeft het programma een overschrijding op deze post.
- 7 Bijdragen van derden voor Smart Mobility en een nieuwe activiteit die niet begroot is geweest.

1.5 OPENBAAR VERVOER

	Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklaring
			begroting	begroting		Jaarrekening	
		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
						begroting 2018	
Programma: Openbaar vervoer							
Lasten	Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm)	59.105.526	54.793.374	48.604.835	48.463.376	-141.459	1
Lasten	Concessie OV Amsterdam infra (projectadm)	134.920.472	147.597.000	139.500.000	149.233.074	9.733.074	2
Lasten	Proefbedrijf NZL	4.170.000	7.600.000	8.340.000	9.730.000	1.390.000	3
Lasten	Concessie OV Amsterdam Invest Activa (projectadm)	37.283.536	-18.436.523	21.999.477	18.790.606	-3.208.871	4
Lasten	Concessie OV Amstelland Meerlanden	46.162.145	44.788.301	45.194.660	44.611.943	-582.717	5
Lasten	Concessie OV Zaanstreek (projectadm)	12.784.179	12.181.695	12.191.695	12.330.632	138.937	6
Lasten	Concessie OV Waterland (projectadm)	16.201.021	16.667.233	20.600.233	20.165.963	-434.270	7
Lasten	Innovatiefonds (projectadm)	487.759		1.000.000	466.421	-533.579	8
lasten	OV Overig	931.748	1.000.000	2.226.015	2.469.635	243.620	9
Lasten	Onderzoek en Studie	1.437.960	5.516.000	3.500.000	2.449.570	-1.050.430	
Lasten	Personeelslasten	2.559.496	2.333.000	3.170.313	2.395.860	-774.453	10
Lasten	Lasten voorgaande jaren				-22.049.952	-22.049.952	11
Lasten	Algemene kosten OV	57.541			14.054	14.054	
1. Totaal lasten		316.101.382	274.040.080	306.327.228	289.071.184	-17.256.044	
Baten	BDU-jaarbijdrage OV	-298.327.870	-300.153.521	-309.321.362	-309.321.363	-1	
Baten	Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm)	-1.011.333	-1.000.000	-1.000.000	-7.278.175	-6.278.175	12
Baten	Concessie OV Amstelland Meerlanden	-5.122.833	-4.900.000	-6.500.000	-6.778.025	-278.025	13
Baten	Concessie OV Zaanstreek (projectadm)	-37.050					
Baten	Concessie OV Waterland (projectadm)	-89.954		-1.083.000	-724.779	358.221	14
Baten	Innovatiefonds (projectadm)	-726.000					
Baten	Bijdrage overig	-88.774	100.000	-100.000	-209.308	-109.308	15
Baten	Vergoeding voor inzet eigen personeel	-99.348			-103.442	-103.442	
2. Totaal baten		-305.503.163	-305.953.521	-318.004.362	-324.415.091	-6.410.729	
Saldo baten en lasten		10.598.219	-31.913.441	-11.677.134	-35.343.907	-23.666.773	
Lasten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma OV				35.343.907	35.343.907	
Baten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma OV	-10.598.219	31.913.441	11.677.134		-11.677.134	
3. Verrekening BDU		-10.598.219	31.913.441	11.677.134	35.343.907	23.666.773	
4. Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming		-0	0	0	0	0	
6. Resultaat Openbaar vervoer		-0	0	0	0	0	
Totaal rapport		-0	0	0	0	0	

Nr verklaring Verklaring verschil

- 1 De afrekening van de distributiekosten chipkaart is geboekt in 2018, hiermee was in de begroting 2018 geen rekening gehouden. De uitgekeerde bonus aan GVB over 2017 was lager dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 2 De aanvraag van RvE MET met betrekking tot het onderhoud van de Noord/Zuidlijn is later in het jaar inzichtelijk geworden. Hiermee was in de begroting 2018 nog geen rekening gehouden.
- 3 De aanvraag voor de laatste tranche van het proefbedrijf Noord/Zuidlijn is in 2018 ontvangen van GVB. In de begroting 2018 was hiermee geen rekening gehouden. Deze uitgaaf was begroot in 2019.
- 4 De projecten waarmee rekening was gehouden in de begroting 2018 zijn nog niet allemaal opgeleverd door GVB. Hierdoor ontstaat een vertraging in de betalingen aan GVB.
- 5 Doordat de concessiehouder minder heeft gepresteerd dan oorspronkelijk was geraamd is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 6 De concessiehouder heeft beter gepresteerd waardoor er in 2018 meer bonus/malus uitgekeerd is dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 7 Doordat de concessiehouder minder doelen heeft gerealiseerd dan in eerste instantie begroot is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
- 8 Er is minder aan innovaties besteed dan waarmee in de begroting rekening was gehouden.
- 9 De bijdrage aan NDOV is hoger geworden dan begroot en er is minder uitgegeven aan R-Net.
- 10 Er is sprake geweest van vacatures, en er is minder ingehuurd van begroot.
- 11 Dit betreft voor € 22 miljoen de teruggaaf van de directe bekostiging van de 15G. In 2017 was hiervoor een bedrag van € 22 miljoen beschikbaar gesteld aan GVB, dit is in 2018 teruggevorderd door de Vervoerregio omdat overgegaan wordt op het bekostigen van kapitaallasten.
- 12 6,2 miljoen euro malus OV.
- 13 Er is geen rekening gehouden met opgelegde boetes in de begroting.
- 14 Er is geen rekening gehouden met opgelegde boetes in de begroting, er is wel rekening gehouden met renteopbrengsten. Deze zijn echter elders in de jaarrekening verantwoord.
- 15 Er zijn doorbelastingen aan vervoerders gedaan voor bijdragen in contractvorming rondom de totstandkoming van de bussenleningen. Hiermee is in de begroting geen rekening gehouden.

1.6 INFRASTRUCTUUR

	Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklaring
			begroting	begroting		Jaarrekening	
		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
						begroting 2018	
Programma: Infra							
Lasten	Investeringsagenda OV (projectadm)	101.930.902	94.655.000	114.436.725	45.154.874	-69.281.851	1
Lasten	Investeringsagenda Weg (projectadm)	23.200.675	6.153.000	11.708.000	12.294.316	586.316	2
Lasten	Investeringsagenda Fiets (projectadm)	13.266.063	20.000.000	28.664.112	21.726.368	-6.937.744	3
Lasten	Investeringsagenda Verkeersveiligheid (projectadm)	939.122	5.000.000	5.000.000	1.393.678	-3.606.322	4
Lasten	Aanleg Amstelveenlijn (projectadm)	22.183.603	49.000.000	16.286.823	18.052.484	1.765.661	5
Lasten	Aanleg Uithoornlijn (projectadm)	671.518	5.000.000	1.000.261	1.073.029	72.768	6
Lasten	Thema's & Programma's	356.147	750.000	446.495	151.464	-295.031	7
Lasten	Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekosten)	68.012		509.000	285.872	-223.128	8
Lasten	Personeelkosten	2.917.064	3.660.725	3.660.725	2.581.508	-1.079.217	9
Lasten	Doorbelaaste overhead/Vrije ruimte		10.000.000				
Lasten	Lasten voorgaande jaren	-26.331			-7.430	-7.430	
Lasten	Algemene kosten INFRA	-606					
1. Totaal lasten		165.506.168	194.218.725	181.712.141	102.706.163	-79.005.978	
Baten	BDU-jaarbijdrage IN	-117.011.384	-80.804.000	-85.722.876	-85.722.875	1	
Baten	Investeringsagenda OV (projectadm)				-65.120	-65.120	10
Baten	Investeringsagenda Weg (projectadm)				-140.000	-140.000	11
Baten	Aanleg Amstelveenlijn (projectadm)	-22.193.403		-4.556.642	-1.100.212	-3.456.430	12
Baten	Thema's & Programma's	-148.996					
Baten	Spoordossier MRA			-205.000	-245.872	-40.872	
Baten	Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekosten)	-33.012					
Baten	Personeel in vaste dienst		-80.000	-80.000	-189.772	-109.772	13
Baten	Overige opbrengsten IN	-608.220	-140.000		-528.220	-528.220	14
Baten	Baten voorgaande jaren						
2. Totaal baten		-139.995.015	-81.024.000	-90.564.518	-87.992.071	2.572.447	
Saldo baten en lasten		25.511.153	113.194.725	91.147.623	14.714.092	-76.433.531	
Baten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma INFRA	-25.511.153	-113.194.725	-91.147.623	-14.714.092	76.433.531	15
3. Verrekening BDU		-25.511.153	-113.194.725	-91.147.623	-14.714.092	76.433.531	
4. Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming		-0	0	0	-0	0	
6. Resultaat Infra		-0	0	0	-0	0	

Nr verklaring Verklaring verschil

- 1 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:
- 20 miljoen euro - AMSYS - en lopen gesprekken met de gemeente Amsterdam over het Amsys dossier over de geleverde prestatie waardoor de vaststelling een jaar is verschoven.

- 9 miljoen euro - HOV Westtangent: Project is al in uitvoering, de aanvraag voor beschikking moet echter nog binnenkomen. proces verloopt moeizaam bij Amsterdam.
- 7 miljoen euro - De Entree: vertraging m.b.t herijking. vertraging traminfra en Cuijperstrap.
- 5 miljoen euro - Oost-West as Diemen: vertraging bij gemeente Diemen voor de aanvraag.
- 3 miljoen euro - Klaprozenweg/Mosplein: vertraging door op te leveren accountantsverklaring.
- overige vertragingen betreffen voornamelijk kleinde projecten <1 miljoen euro.

2 Er zijn vertragingen geweest bij een aantal projecten <1 miljoen euro.

Aan de andere kant zijn er projecten beschikt ná vaststellen van de begroting en dus betaald in 2018 (en niet begroot). Per saldo geeft dit een overschrijding van 586.000 euro.

3 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:

- 2 miljoen euro - Totale Fietsparkeeropgave Amsterdam CS: in 2018 nog geen uitvoeringsbesluit i.v.m. vertraging. in 2019 start besluitvorming, aanbesteding en uitvoering van het pakket.
- Overige vertragingen betreffen projecten < 1 miljoen euro.

4 Er is in de begroting 2018 rekening gehouden met de realisatie van meer verkeersveiligheidsprojecten dan uiteindelijk door de wegbeheerders zijn ingediend.

5 Overschrijding als gevolg van de vervroegde start van de uitvoeringswerkzaamheden en meerwerk.

6 Meerwerk Arcadis en nulmeting MeT.

7 Er is sprake van een onderbesteding. Diverse projecten bleken meer procestijd te vragen en inhoudelijke bespreking met de diverse stakeholders. Daarnaast bleek besluitvorming bij de overige partijen meer tijd te kosten. Het gevolg is dat daardoor de inzet van de Vervoerregio zich meer verspreid over het jaar en ook in 2019 nog inzet en aandacht vraagt.

8 OV toekomstbeeld is een project binnen het MRA spoordossier. Gedurende het jaar is een andere aanpak besloten tussen de betrokken partijen. Dat heeft tot gevolg dat het project is vertraagd/langer duurt tot in 2019. Daarmee worden een aantal kosten pas later gemaakt (niet in 2018).

9 De formatie is nog niet geheel ingevuld door de reorganisatie en er is minder ingehuurd dan begroot.

10 Opbrengsten Oostzaan, Zaanstad en Provincie Noord-Holland delen de kosten van Verkenning Avant.

11 Opbrengsten Ministerie Infrastructuur en Waterstaat en Provincie Noord-Holland delen de kosten van Verkenning Guisweg.

12 Het restant van de in 2017 vooruit ontvangen middelen vanuit het Rijk zijn in 2018 gebruikt om de kosten van de Amsteltram (deels) te dekken.

13 Deze afwijking is te verklaren door niet-begrote detachering van diverse personen.

14 Vrijval koersverschillen 2018.

15 Vooral te verklaren door vertragingen in de investeringsagenda's (zie toelichting onder punten 1 t/m 4).

1.7 OVERHEAD

	Omschrijving	Jaarrekening	Vastgestelde	Gewijzigde	Jaarrekening	Verschil	Nr verklarin
			begroting	begroting		Jaarrekening	
		2017	2018	2018	2018	Gewijzigde	
						begroting 2018	
Programma: Overhead							
Lasten	Personeel in vaste dienst (LG. primaire afd)	540.182	800.000	800.000	415.994	-384.006	1
Lasten	Bestuur	46.185	107.000	77.213	41.346	-35.867	2
Lasten	COMMUNICATIE	162.401	215.000	190.000	133.655	-56.345	3
Lasten	Bedrijfsvoering	2.152.686	2.273.320	2.291.662	2.197.631	-94.031	4
Lasten	Financiën	747.000	240.750	240.750	118.476	-122.274	5
Lasten	Personeelskosten	2.933.895	3.195.316	3.591.982	3.815.754	223.772	6
Lasten	Lasten voorgaande jaren/rente	-7.000	10.000	10.000	557.681	547.681	7
1. Totaal lasten		6.575.349	6.841.386	7.201.607	7.280.538	78.931	
Baten	BDU-jaarbijdrage BV	-6.751.196	-6.891.386	-7.009.121	-7.009.120		1
Baten	Dekking uren	-1.956			-3.875	-3.875	
Baten	Overige opbrengsten BV/ Rente	-1.030.266	-10.000	-10.000	-1.060.257	-1.050.257	
2. Totaal baten		-7.884.485	-6.901.386	-7.118.090	-8.162.603	-1.044.513	
Saldo baten en lasten		-1.309.136	-60.000	83.517	-882.065	-965.582	
Lasten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma OVERHEAD				822.065	822.065	
Baten	Dotatie/Onttrekking jaarprogramma OVERHEAD	1.344.464		-143.517		143.517	
3. Verrekening BDU		1.344.464	0	-143.517	822.065	965.582	
4. Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming		35.328	-60.000	-60.000	-60.000		
Lasten	Mutaties reserves	60.000	60.000	60.000	60.000		
Baten	Mutaties reserves	-95.327					
5. Resultaatbestemming		-35.327	60.000	60.000	60.000	0	
6. Resultaat Overhead			0	0	0	0	

Nr verklaring Verklaring verschil

- ¹ Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie.
- ² Vergoeding RAR en RR-leden lager, daarnaast minder vergader- en representatiekosten.
- ³ Kosten Regiodag en algemene voorlichting via diverse media kanalen lager.
- ⁴ Algemene kantoorkosten zoals onder andere porti- en koerier kosten zijn lager uitgevallen. Kosten doorbelasting werkplekken hoger i.v.m. toename aantal medewerkers. Hogere kosten i.v.m. overname dienst en beheer ICT omgeving. Kosten organisatieontwikkeling, overige personeelskosten en reiskosten vergoedingen zijn lager.
- ⁵ Rente lasten schatkistbankieren en advieskosten minder dan voorzien.
- ⁶ Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie, door reorganisatie en ziekte is er sprake van extra inhuur.
- ⁷ Afwikkeling BTW 2012-2017 heeft geleid tot een belastingrente die niet was begroot.

1.8 WET NORMERING TOPINKOMENS

Leidinggevende topfunctionarissen 2017 - 2018			
bedragen x € 1		A. Joustra 2017	A. Joustra 2018
<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	140.732	134.621	
Belastbare onkostenvergoedingen	0	0	
Beloningen betaalbaar op termijn	16.939	18.291	
<i>Totaal Bezoldiging</i>	157.670	152.912	
Toepasselijk WNT-maximum	181.000	189.000	
Motivering indien overschrijding:	n.v.t.	n.v.t.	

BIJLAGE

A. SISA-BIJLAGE

B. TAAKVELDEN

Taakveld	Omschrijving	BedragWerkelijk
0.1	Bestuur	€ 94.157,10
0.10	Mutaties reserves	€ 60.000,00
0.4	Overhead	€ 5.125.548,32
0.5	Treasury	€ 504.520,71
2.1	Verkeer en vervoer	€ 111.997.083,56
2.5	Openbaar vervoer	€ 305.341.867,19
		€ 423.123.176,88

C. AFKORTINGENLIJST

D. ACCOUNTANTSVERKLARING 2018