

JAARSTUKKEN 2019 (VERSIE STAF 16 MAART 2020)

INHOUD

1 ALGEMEEN	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Ontwikkelingen programma Verkeer & Vervoer	5
1.3 Mijlpalen	7
1.4 Financieel beeld en resultaat 2019	9
2 PROGRAMMAVERANTWOORDING	11
2.1 Programma Verkeer & vervoer	11
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	11
2.1.2 Amsteltram	13
2.1.3 Concessies	14
2.1.4 Beheer en onderhoud rail infrastructuur (BORI) / meerjaren vervangingsprogramma metro (MVP)	15
2.1.5 Activa gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB)	16
2.1.6 Duurzaam & Slim	17
2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking	19
2.1.8 Apparaatskosten	20
2.2 Overhead	20

2.3 Algemene dekkingsmiddelen	22
2.4 Paragrafen	23
2.4.1 Paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing	23
2.4.2 Paragraaf Financiering	30
3 FINANCIELE VERANTWOORDING, DE JAARREKENING	32
3.1 Programmarekening	32
3.2 Balans en waarderingsgrondslagen	33
3.3 Toelichting op de balans	34
3.4 Overzicht toevoegingen/onttrekkingen reserves en verrekening Vooruitontvangen BDU	38
3.5 Wet normering topinkomens (WNT)	38
3.6 Niet uit de balans blijvende verplichtingen	39
BIJLAGEN	40
Bijlage 1: Sisa verantwoording	40
Bijlage 2: Baten en lasten per taakveld	40
Bijlage 3: Accountantsverklaring 2019	40

1 ALGEMEEN

De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio; verbinden is onze missie. Als regisseur van het regionale verkeer en vervoer dragen we bij aan goede verbindingen tussen bestemmingen, zodat mensen zich per openbaar vervoer, fiets of auto snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen. Daarvoor bundelen we met vijftien gemeenten onze kennis en bestuurlijke kracht. \

1.1 INLEIDING

Voor u ligt de Programmarekening 2019 van de Vervoerregio Amsterdam. Hierin geven we aan wat we in 2019 hebben bereikt en daarvoor hebben gedaan en wat dat heeft gekost. De indeling van de Programmarekening volgt de opzet van de Programmabegroting 2019; de Programmarekening bestaat uit de wijkt programmaverantwoording inclusief paragrafen (jaarverslag) en de financiële verantwoording (jaarrekening).

Voorafgaand aan de Programmarekening worden de resultaten op hoofdlijnen gepresenteerd. We zoomen in op de ontwikkelingen binnen het programma Verkeer & Vervoer, de beelden over de behaalde mijlpalen en het financieel beeld.

1.2 ONTWIKKELINGEN PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

In 2019 heeft de Vervoerregio verdere stappen gezet om de strategische opgaven uit het [Beleidskader Mobiliteit](#) te realiseren. Zo hebben we de afzonderlijke Investeringsagenda's Weg, OV, Fiets en Verkeersveiligheid gebundeld tot één Investeringsagenda Mobiliteit waarmee we werken aan een belangrijke behoefte van reizigers en gemeenten: een betere bereikbaarheid via één samenhangend systeem en netwerk van verschillende vervoermiddelen. In 2019 hebben de gemeenten in samenwerking met de Vervoerregio circa 75 projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit opgeleverd. Het gaat vaak om projecten die de netwerken van meerdere vervoermiddelen tegelijk verbeteren en daarbij ook de verkeersveiligheid vergroten. Voorbeelden kunt u lezen in paragraaf 2.1.1.

In paragraaf 2.1.2 besteden we aandacht aan de voortgang van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn. Dit was een bestuurlijk speerpunt in de Programmabegroting 2019. In het afgelopen jaar begon de uitvoering van verschillende werkzaamheden. De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden en draagt bij aan de strategische opgave van een betere inpassing van infrastructuur in de omgeving.

In de paragrafen 2.1.3 tot en met 2.1.5 komen diverse ontwikkelingen aan bod rond de OV-concessies, beheer, onderhoud en vervanging van railinfrastructuur en het materieel (activa) voor de concessie Amsterdam. In 2019 waren er bijna 9% meer instappers in de vier concessies dan in 2018, met Amstelland-Meerlanden als grootste groeier (15%). Deze positieve ontwikkeling volgt op een periode waarin het netwerk flink is veranderd met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn, de aanpassing van veel tram- en buslijnen en de verdubbeling van het aantal reismogelijkheden op de westtak van de metro door de komst van lijn 51 daar.

In Amstelland-Meerlanden en Amsterdam liepen voorbereidingen voor de instroom van veel nieuwe elektrische bussen in 2020 en in Zaanstreek gingen zes elektrische midibussen de weg op. Deze ontwikkelingen betekenen voortgang in de strategische opgave om tot en met 2030 het regionaal openbaar vervoer CO2-neutraal te maken. In Amsterdam testte GVB de eerste trams van de serie 15G die volgens planning in 2020 in dienst komen. Ook op schema loopt de aanschaf van de nieuwe metrostellen M7, die eind 2020 worden verwacht.

Er waren in 2019 twee belangrijke ontwikkelingen rond concessieverlening. De Vervoerregio begon met de aanbesteding van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland, die in december 2021 van start gaat. De concessie Amsterdam werd tot en met 2024 verlengd en er begonnen verkennende gesprekken met GVB over een mogelijke nieuwe onderhandse gunning van deze concessie.

Voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur vonden in 2019 verschillende projecten plaats. De beschikbaarheid van het metro- en tramnetwerk was zeer hoog. De Vervoerregio maakte met de gemeente Amsterdam afspraken over de subsidie voor beheer en onderhoud in de komende jaren. Met GVB en de gemeente kwamen afspraken tot stand om te werken aan verbetering van de governance van de concessie Amsterdam.

Paragraaf 2.1.6 gaat in op ontwikkelingen binnen het subprogramma Duurzaam & Slim, een bestuurlijk speerpunt in de Programmabegroting 2019. Centraal staan onderzoeken, pilots en projecten die bijdragen aan duurzaam en slim vervoer van personen en goederen. Dit past bij de strategische opgaven van een betrouwbaar en samenhangend mobiliteitsnetwerk dat de omgeving niet te veel belast. Duurzaam & Slim is een samenwerkingsprogramma van verschillende partijen in de regio. Dit loopt via het MRA Platform Smart Mobility en de Investeringsagenda Smart Mobility, met voor beide de Vervoerregio als trekker. Het gaat onder andere om ondersteuning van gemeenten die aan de slag willen om ervaring op te doen met nieuwe vormen van (deel)mobiliteit die momenteel vanuit de markt opkomen.

In paragraaf 2.1.7 komt het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) aan de orde. Binnen dit programma voert de Vervoerregio jaarlijks diverse eenmalige of periodieke onderzoeken uit die nodig zijn voor het onderbouwen van beleid en investeringen. Een voorbeeld uit 2019 is de oplevering van het Uitvoeringskompas voor een goed bereikbare en OV-rijke Amsterdamse regio in 2030 (de actualisatie van BBROVA uit 2012). Programma OSS omvat ook landelijke en regionale samenwerkingen waarin de Vervoerregio deelneemt met capaciteit, kennis en financiële bijdragen. Deze samenwerkingen leveren jaarlijks resultaten in de vorm van monitoringsinformatie over mobiliteit, data en praktijkervaringen. Daarmee hoeven de Vervoerregio en andere deelnemers niet allemaal zelf 'het wiel uit te vinden'. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en het Samenwerkingsverband DOVA, dat eenduidige data levert voor reisinformatie in het openbaar vervoer. Tenslotte valt onder OSS een aantal

regionale samenwerkingen rond mobiliteitsonderzoek waarvan de Vervoerregio trekker is. Het gaat onder andere om het regionaal verkeersmodel VENOM, het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA Spoordossier, dat eind 2019 het Regionaal OV Toekomstbeeld opleverde aan de minister.

1.3 MIJLPALEN

NB: foto's worden later in proces toegevoegd, actie team communicatie

Februari: Officiële start ombouw Amstelveenlijn: Na anderhalf jaar voorbereidende werkzaamheden werden op 1 februari officieel de grote werkzaamheden voor de ombouw Amstelveenlijn ingeluid. De grote werkzaamheden omvatten onder andere het aanbrengen van damwanden die nodig zijn voor de verdiepte kruisingen bij de haltes Kronenburg, Sportlaan en Zonnestein. Met de start van deze werkzaamheden is een begin gemaakt met de realisatie van de Amsteltram. De eerste regionale tramlijn die Uithoorn met Amsterdam Zuid verbindt.

Maart: Start tijdelijk OV Amstelveenlijn met bus 55: Tijdens de ombouw van de Amstelveenlijn wordt sneltram 51 vervangen door bus 55. Deze bus rijdt tot 12x per uur in de spits tussen Amstelveen halte Sacharovlaan naar Station Zuid. Deze buslijn wordt tot eind 2020 aangevuld met pendelbus 551 die rijdt tussen eindhalte Amstelveen Westwijk en ziekenhuis Amstelland. De aanvullende busverbinding voorziet o.a. in de bediening van Gezondheidscentrum Westwijk dat direct grenst aan de lijn 51-eindhalte Westwijk.

Maart: Ondertekening overeenkomsten voor een bereikbaar Aalsmeer: Op vrijdag 8 maart werden twee overeenkomsten voor een bereikbaar Aalsmeer ondertekend. Eén voor een snellere verbinding voor het vrachtverkeer van Royal FloraHolland naar Schiphol (Ongestoorde Logistieke Verbinding) en één voor een snelle busverbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk). Met deze overeenkomsten wordt aan de regio Aalsmeer een bereikbaarheidsimpuls geven. Naast een versnelling en verbetering van de buslijnen komt er ook een nieuwe verbinding voor vrachtverkeer. Met deze nieuw aan te leggen weg sluit de bloemenveiling Royal FloraHolland straks beter aan op de nieuwe N201.

April: Openbaar vervoer in vervoerregio goed gewaardeerd: Het openbaar vervoer in de Vervoerregio Amsterdam scoort bovengemiddeld (tussen de 7,6-7,9). Landelijk krijgt het OV een 7,7. De grootste stijging was voor de Amsterdamse metro. Deze stijging is vooral te danken aan de hoge cijfers die de Noord/Zuidlijn in de tweede helft van het jaar kreeg. De nieuwe metrolijn scoorde maar liefst een 8,4.

April: Zonnepanelen op (metro)stations: In 2019 werden de daken van dertien Amsterdamse metrostations voorzien van meer dan vijfduizend zonnepanelen. De opbrengst van deze zonnepanelen, die te vergelijken is met het verbruik van ruim vierhonderd Amsterdamse huishoudens, wordt grotendeels ingezet om de stations en metro's te voorzien van stroom. Het gaat om de metrostations Gaasperplas, Kraaiennest, Diemen-Zuid, Verrijn Stuartweg, Heemstedestraat, Henk Sneevlietweg, Van der Madeweg, Spaklerweg, Strandvliet, Gein, Holendrecht, Bullewijk en Venserpolder.

April: Eerste 15G tram op transport: In de nacht van 25 op 26 april 2019 om 02:45 uur is de eerste 15G tram aangekomen bij de Hoofdwerkplaats Rail (HWR) van GVB in Diemen. De 30m lange tram met een gewicht van 39,5 ton komt rechtstreeks uit de Spaanse CAF-fabriek in Zaragoza. De reis via Frankrijk en Duitsland duurde 9,5 dag. Totaal heeft de 38 meter lange dieplader met de nieuwe 15G tram ruim 2.300 kilometer afgelegd.

April: Fietsenstalling Amstel open: Op maandag 29 april was de opening van de nieuwe fietsparkeergarage op station Amsterdam Amstel. Na de oplevering van het busstation en het tramstation, is er met de fietsparkeergarage meer ruimte voor fietsers gekomen met 3336 fietsparkeerplekken. Het is een mooie, moderne fietsparkeergarage geworden, met digitale informatieschermen die fietsers helpen om de vrije plekken te vinden. Net als in de meeste andere stationsstallingen in Amsterdam kun je hier je fiets de eerste 24 uur gratis parkeren.

Mei: Eerste fase aanbesteding OV Zaanstreek- Waterland afgerond: De eerste fase van de aanbesteding OV Zaanstreek-Waterland is afgerond met een innovatief traject voor burgerparticipatie. Reizigers, inwoners en andere belanghebbenden konden via een online enquête meedenken over wat zij belangrijk vinden aan het toekomstige busvervoer. Dit had een gedragen PvE tot gevolg. Nu op naar de fase van inschrijvingen en de gunning in juni 2020.

Juni: Green deal Zes ondertekend: De Green Deal is ondertekend op 17 juni. Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) is een landelijk initiatief, dat aansluit op het (ontwerp-) Klimaatakkoord. Een groot aantal overheden, organisaties en bedrijven hebben deze ondertekend. In 2025 worden steden in Nederland zo veel mogelijk emissievrij belevend wat kan door de stadslogistiek schoner én efficiënter te maken. Met ondertekening van de

Green Deal ZES geeft de Vervoerregio invulling aan de ambities om de stadslogistiek in de binnensteden emissievrij te maken met een verbeterde luchtkwaliteit als resultaat.

Juli: Symposium Mobiliseren = Innoveren: Na een dienstverband van 25 jaar ging Anne Joustra, secretaris-directeur bij het ROA, de Stadsregio en de Vervoerregio Amsterdam, met pensioen. Hij was 40 jaar actief in de samenwerking binnen de Amsterdamse regio. Het afscheid vond plaats in de vorm van een symposium. Het symposium Mobiliseren = Innoveren stond in het teken van de maatschappelijke en toekomstige uitdagingen op gebied van mobiliteit.

Juli: Noord/Zuidlijn bestaat één jaar: Op maandag 22 juli bestaat de Noord/Zuidlijn een jaar. De lijn presteert boven verwachting. Per saldo is de punctualiteit beter (> 98%) en de uitval lager (0,6%) dan bij de bestaande metrolijnen. In het reizigerstevredenheidsonderzoek in 2018 scoorde de Noord/Zuidlijn in het laatste kwartaal gemiddeld een dikke 8,4. De hoogste waardering was er hier voor het gemak waarmee ingestapt kan worden, de beschikbaarheid van zitplaatsen en de frequentie van de lijn.

Juli: Opening fietsenstalling Beursplein: Op 13 juli opende de nieuwe fietsenstalling. Het Beursplein heeft een flinke opknabbeurt gekregen. Onder het plein is een fietsenstalling met 1.700 plaatsen gebouwd, welke de eerste 24 uur gratis te gebruiken zijn. De fietsenstalling is vooral bedoeld voor winkelend publiek of mensen die in de directe omgeving van de stalling werken.

Augustus: Beheer convenanten metrostations ondertekend: Met het ondertekenen van dit convenant is duidelijk geworden welke partij waarvoor verantwoordelijk voor het beheer is op en rond metro stations. Hierbij kun je denken aan de openbare ruimte rond stations of de verlichting en meubilair op de stations.

September: Proef met wisselfiets op station Zuid: Start met de proef van een half jaar met wisselfietsen in fietsparkeergarage Mahlerplein bij station Amsterdam Zuid. Aan de pilot kunnen 200 deelnemers meedoen. Er worden 130 fietsen beschikbaar voor mensen die met de fiets naar of vanaf Station Zuid reizen of willen reizen. Iemand die 's ochtends met de trein of metro verder naar het werk reist, parkeert de fiets in een speciaal gereserveerd deel van de stalling onder Mahlerplein. Iemand die aankomt op Station

Amsterdam Zuid en verder met de fiets wil, kan diezelfde fiets gebruiken en na het werk weer terugzetten.

September: Programma van Eisen OV Zaanstreek-Waterland vastgesteld: Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft ingestemd met het programma van eisen (PvE) en de reactienota voor de aanbesteding van de OV-concessie Zaanstreek-Waterland. De accenten: zero emissie, een hogere kwaliteit van dienstverlening en meer betrokkenheid van de gemeenten. In het PvE zijn wensen van reizigers, inwoners, gemeenten en belangengroeperingen meegenomen. Hiervoor heeft de Vervoerregio een uitgebreid traject van burgerparticipatie en inspraak ingezet.

September: Zero-Emissie midi bussen voor de Zaanstreek: Op woensdag 4 september was de officiële start met zes Zero Emissie midi-bussen in Zaanstreek. De komst van deze midibussen is uniek, omdat de Vervoerregio tot nu toe alleen ervaring heeft met de aanschaf van grotere Zero Emissie voertuigen. De bussen worden ingezet op de lijnen 64 en 65. De voertuigen zijn 19 persoons, inclusief chauffeur, volledig emissieloos en passen met hun breedte binnen de oude binnenstedelijke Zaanse infrastructuur.

Oktober: Bezoek staatssecretaris aan wisselfiets Zuidas: Op 7 oktober bezocht staatssecretaris Stientje van Veldhoven de Mahlerstalling op station Amsterdam Zuid. Het project wisselfiets is één van de oplossingen waarmee wordt geëxperimenteerd om fietsenstallingen efficiënter te gebruiken. De staatssecretaris vond het een mooie oplossing voor het tekort aan fietsparkeerplekken en wil graag kijken hoe dit idee voor meer mensen ingezet kan worden, ook op andere plekken in Nederland.

Oktober: Planstudie Guisweg van start: De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor zowel fietsers als autoverkeer. Een ongelijkvloerse kruising, waarbij de weg onder het spoor loopt, is de enige kansrijke oplossing. In de planstudiefase, wordt de komende twee jaar onderzocht welke verschillende opties mogelijk zijn binnen de kansrijke oplossing.

November: MIRT-afspraken tussen rijk en regio over bereikbaarheid: Op 20 en 21 november vonden de bestuurlijke overleggen MIRT plaats tussen rijk en regio. Er zijn goede afspraken gemaakt onder andere over oplossingen voor het vergroten van de capaciteit van station Schiphol. Het stationsgebied krijgt meer capaciteit, het station wordt overzichtelijker, er komt een nieuw busstation met een directe verbinding met het

treinstation en komen er logischere looproutes voor reizigers. Ook is men het eens geworden over de financiële dekking voor breed pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid (wegen en OV) in de regio Zaandam te verbeteren.

December: Verlenging Concessie Amstelland-Meerlanden tot 2032: Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft op 14 november 2019 besloten de concessie Amstelland-Meerlanden met vijf jaar te verlengen tot eind 2032.

1.4 FINANCIËEL BEELD EN RESULTAAT 2019

Het jaar 2019 sluit met een voordelig saldo van € 38,7 mln; de lasten vallen € 37,4 mln lager uit dan begroot, de baten zijn € 0,7 mln hoger dan begroot en er is een extra onttrekking aan de reserves (€ 0,6 mln). Door dit voordelig verschil ten opzichte van de (gewijzigde) begroting kan worden volstaan met een inzet van € 28,2 mln uit het BDU-saldo uit voorgaande jaren. Dit is € 38,7 mln minder dan berekend bij de gewijzigde begroting.

Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Lasten Verkeer & Vervoer					
- Investeringsagenda mobiliteit	83.434	128.310	138.310	123.797	14.513
- Amsteltram	19.126	113.981	114.261	120.313	-6.052
- Concessies	138.304	113.790	108.064	100.622	7.442
- BORI/MVP	127.183	71.122	119.017	110.596	8.421
- Activa GVB	18.791	9.300	14.163	4.453	9.710
- Duurzaam en slim	714	1.220	1.545	1.161	384
- Onderzoek, Studie en Samenwerking	4.279	4.709	8.471	6.410	2.061
- Apparaatskosten	7.100	7.492	7.551	7.147	404
Lasten Overhead	6.723	8.403	9.604	9.048	556
Lasten Algemene Dekkingsmiddelen	525			72	-72
TOTAAL LASTEN	406.178	458.327	520.985	483.619	37.366
Baten Verkeer & Vervoer					
- Investeringsagenda mobiliteit	748	8.086	22.284	919	-21.365
- Amsteltram	1.100	42.600	26.192	26.192	0
- Concessies	14.922	5.900	6.376	7.738	1.362
- BORI/MVP	0	0	0	0	0
- Activa GVB	0	0	0	0	0
- Duurzaam en slim	0	0	435	229	-206
- Onderzoek, Studie en Samenwerking	897	503	1.768	1.102	-666
- Apparaatskosten	293	100	56	47	-9
Baten Overhead	93		228	312	84
Baten Algemene dekking					0
- BDU jaarbijdrage 2019	406.372	387.198	397.227	418.668	21.441
- overige	1.060		965	1.055	90
TOTAAL BATEN	425.485	444.387	455.531	456.262	730
Saldo baten en lasten	19.307	-13.940	-65.454	-27.358	38.096
Reserves					
Toevoeging aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	0
Vrijval reserves	0	0	0	613	-613
Saldo reserves	-60	-60	-1.460	-847	-613
Resultaat, verrekenen met BDU	19.247	-14.000	-66.914	-28.205	38.709

Prognosticerend vermogen: Bij de tweede bestuursrapportage 2019 is de begroting gewijzigd op basis van de toen bekende inzichten. Het lastenbudget werd verlaagd met € 45,3 mln en de baten verhoogd met € 4 mln. Daarbij werd gemeld dat er onzekerheid bestond of een bedrag van nog eens € 34,2 mln wel tot uitgaaf zou komen in 2019. Dit betrof projecten van de Investeringsagenda (€ 29 mln) en kosten van aanschaf van 15G en M7 Tram en Metro (€ 5,2 mln).

De totale omvang van het verschil tussen jaarrekening en begroting benadert de prognose (€ 38,7 mln werkelijk en € 34,2 mln geprognosticeerd). Uit tabel 1 blijkt dat de afwijkingen op meerdere programmaonderdelen voorkomen. Deze afwijkingen onderstrepen het feit dat de werkzaamheden van de Vervoerregio Amsterdam projectmatig van aard zijn en in belangrijke mate afhankelijk van onze partners.

Verrekening met fonds BDU: (zie ook tabel 1). Het fonds Brede Doel Uitkering (BDU) bevat het saldo van de in vorige jaren ontvangen en (nog) niet uitgegeven Vooruitontvangen BDU-middelen. Het saldo van lasten en baten wordt verrekend met dit fonds. Het totaal aan lasten 2019 bedraagt € 483,6 mln; het totaal aan baten bedraagt € 456,2 mln. Na verrekening met de reserves (€ 0,6 mln) resteert een bedrag van € 28,2 mln dat wordt gedekt door de inzet van dit bedrag uit het fonds BDU; dit is € 38,7 mln minder dan het bedrag waarvan bij de tweede Bestuursrapportage is uitgegaan. De omvang van de post Vooruitontvangen BDU-middelen (fonds BDU) per ultimo 2019 is € 179,2 mln.

Tabel 2 Ontwikkeling fonds BDU (x € 1.000)

		Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Ontwikkeling vooruitontvangen BDU	Jaarrekening 2018				
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.192	-409.224	-484.121	-445.412	38.710
Subtotaal	207.510	92.444	141.984	180.706	38.723
Dotatie aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	-
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.384	140.524	179.246	38.723

NB: de beginstand fonds BDU in gewijzigde begroting 2019 wijkt af van de beginstand in primitieve begroting 2019. Oorzaak hiervan is de verwerking van het resultaat 2018 dat bij het opmaken van de

begroting 2019 nog niet bekend was. Het resultaat 2018 is toegevoegd aan de beginstand Gewijzigde begroting 2019.

Geoormerkt resultaat: De middelen in het fonds BDU zijn grotendeels geoormerkt. Het gaat om middelen voor projecten die beschikt zijn en/of waar convenanten aan ten grondslag liggen. Overeenkomstig het besluit van de Regioraad in december 2019 (Tweede Bestuursrapportage 2019) worden de geoormerkte middelen toegevoegd / verrekend met de begroting van 2020 en volgende jaren. Het geoormerkt deel van het fonds BDU voor projecten en convenanten bedraagt € 84,4 mln en betreft:

Tabel 3: Geoormerkte bedragen 2019 (x € 1.000)

Onderwerp	Bedrag	Actie
Investeringsagenda	€ 14,5 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Amstelveenlijn	€ 7,3 mln	Onttrekken aan begroting 2022
Uithoornlijn	€ 0,5 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Concessies (bonus)	€ 2,4 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Bori/MVP	€ 62,7 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Activa	€ 9,4 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Duurzaam & Slim	€ 1,1 mln	Toevoegen aan begroting 2020-2021
Onderzoek & Studie	€ 1,1 mln	Toevoegen aan begroting 2020
Totaal	€ 84,4 mln	

2 PROGRAMMAVERANTWOORDING

De begroting van de Vervoerregio Amsterdam is per 2019 opgedeeld in drie programma's. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In het tweede programma, Overhead, worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. Het derde programma bevat het overzicht van de algemene dekkingsmiddelen; de middelen waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. De verantwoording over het jaar 2019 volgt de indeling van de begroting 2019.

2.1 PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

2.1.1 INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers investeert de Vervoerregio in de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Tot 2019 organiseerden we die investeringen vanuit de investeringsagenda's weg, openbaar vervoer, fiets en verkeersveiligheid. De investeringsagenda's zijn gebundeld tot één samenhangende Investeringsagenda Mobiliteit. De vervoerregio verlegt de aandacht daarbij steeds meer van modaliteit naar mobiliteit. Dat doen we om beter in te spelen op de grote ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeenten; meer vanuit de behoefte aan bereikbaarheid in plaats van apart vanuit weg, fiets of openbaar vervoer.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

In totaal zijn in 2019 circa 75 projecten uit de Investeringsagenda opgeleverd en in gebruik genomen. Hierbij gaat het om onder andere fietspaden, haltevoorzieningen, kruispuntoplossingen, veilige oversteken en infrastructuur voor het openbaar vervoer.

Veel grotere projecten vinden plaats op een corridor of knooppunt die vaak te beschouwen zijn als een verzameling van kleinere projecten. Deze projecten dragen vooral bij tot het optimaliseren van mobiliteitsnetwerken fiets, weg, openbaar vervoer en logistiek en verbeteren tegelijk de verkeersveiligheid. Het al eerder ingezette beleid om de

fiets een volwaardig alternatief te laten zijn in mobiliteitsopgaven is succesvol voortgezet. Bij het project De Binnenring in Amsterdam zijn onder andere het Frederiksplein, de Weteringschans, het Marnixplein en diverse delen van de Marnixstraat heringericht. Dit jaar is ook een aantal deelprojecten opgeleverd van HOV Westtangent dat hier en daar al tot een kleine versnelling in de bestaande lijnvoering leidde. In Amsterdam zijn de grote bewaakte fietsenstallingen opgeleverd bij het Amstelstation en station Noord. De stalling bij het Amstelstation bevat onder andere een nieuw dynamisch fietsparkeersysteem.

Het project Bereikbaarheid Waterland N247 voor verbetering van fiets, weg en openbaar vervoer heeft vertraging opgelopen, omdat aanvullend onderzoek gedaan moest worden in de planologische procedure. Ook de uitwerking van de HOV Noordwijk-Schiphol verliep niet volgens planning door samenhang met het project Duinpolderweg. In Amsterdam zijn stappen gezet in de planstudies gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de Oostflank (Zeeburgereiland/IJburg) vanwege de gebiedsontwikkeling.

Een groot cluster van projecten is het Amsterdams Metro Systeem (AMSYS). Hiervoor is het project Lijnwerkplaats Diemen afgewikkeld en is er voortgang geboekt voor Signalling & Control. Verder is de route van tram 7 aangepast, hetgeen leidde tot een verkorting van de reistijd met meer dan 1 minuut.

In Amstelveen is langs de N231 een 'biobased proeftuin' aangelegd voor het testen van duurzame vormen van asfalt rondom de N231.

Het project De Binding in Zaanstad betrof de aanleg van een fietsstraat en bevatte ook maatregelen voor verkeersveiligheid en het toegankelijk maken van haltes van het openbaar vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Het Zuideinde in Oostzaan, één van de twee belangrijkste ontsluitingswegen van de gemeente, en de Rigastraat in Wormer zijn heringericht. De projecten hebben een bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid en aan verbetering van het fietsnetwerk.

De Vervoerregio levert bijdragen aan het veiliger maken van de infrastructuur op vier onderdelen: Duurzaam & Veilig, Veilige Fietsinfrastructuur, een Veilige Schoolomgeving en de aanpak van ongevallenlocaties. Deze activiteiten bestaan uit een reeks kleine projecten die volgens verwachting zijn uitgevoerd. Het project Snorfiets op de Rijbaan is volgens planning uitgevoerd en heeft al in hetzelfde jaar zichtbare bijdragen geleverd aan de beleidsdoelen op het gebied van beleving en veiligheid.

Bij een aantal grote projecten zijn er belangrijke stappen gezet in de realisatie of in de voorbereiding. De realisatie van project De Buiging in Zaandam gaat verder zoals gepland. De bereikbaarheid op deze belangrijke economische as wordt zo gewaarborgd. De Vervoerregio heeft planuitwerking van het hoogwaardig openbaar vervoersproject tussen Schiphol Oost, Oude Meer en Schiphol Rijk afgerond en overgedragen aan de Provincie Noord-Holland. De Vervoerregio werkte daarnaast de Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516-Thorbeckeweg (AVANT) verder uit, voorbereidend op de start van de aanbesteding in 2020. Als onderdeel van het programma bereikbaarheid MRA is een uitvoeringsbesluit genomen voor de AirportSprinter in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en het 3e perron op station Amsterdam Zuid en is de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol voortgezet met een aangepaste scope voor een oplossing voor middellange termijn.

Een deel van de projecten liep vertraging op. Mede vanwege de problematiek rondom het PAS is voor het Knooppunt A10-N247-S116 nog geen voorkeursalternatief bepaald om een bijdrage te leveren aan de doorstroming van weg, fiets en openbaar vervoer. Het samengestelde project Sprong over het IJ liep op delen vertraging op. De aanlanding van het IJpleinveer en de fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal lopen volgens planning, Metrostation Sixhaven niet. Het project Javabrug is on-hold gezet, er is een commissie ingesteld voor advisering over het vervolg. De start van de uitvoering fietsroutes Hoofddorp-Schiphol en langs de Weespertrekvaart en van het Hoogwaardig openbaar vervoer tussen Aalsmeer en Schiphol is vertraagd naar 2020. Dit gold ook voor het afronden van de verkenning voor de Kruiswegcorridor richting de A4 in Hoofddorp.

De Vervoerregio leverde bij de meeste projecten financiële bijdragen, kennis en expertise. De uitvoering van deze projecten lag bij de wegbeheerders. Om te bepalen aan welke projecten de Vervoerregio een financiële bijdrage levert vond er een toets plaats aan de beleidsdoelen en kosteneffectiviteit.

Met € 33 mln was het project Signalling & Control van AMSYS de grootste investering, gevolgd door de € 18 mln voor de projecten van de Westtangent. Andere grote investeringen deed de Vervoerregio in de 1e fase Wayfinding in Amsterdam, de OV-terminal bij het Zuidasdok en de 2e fase van de werkplaats in Diemen (ook AMSYS).

Bij sommige projecten verzorgt de Vervoerregio ook de uitvoering in de voorbereidende fasen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de projecten Guisweg en de Aanpak Verkeersdruk

op de Thorbeckeweg (AVANT). Op het gebied van verkeersgedrag verzorgde de Vervoerregio in opdracht van de gemeenten de projectleiding om acties en onderwijs op straat en in de gemeente te organiseren.

Wat heeft het gekost?

Tabel 4 Investeringsagenda Mobiliteit | Baten & Lasten (x € 1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
IA Uitvoeringsbudgetten en studies	83.434	128.310	138.310	123.797	14.513
Totaal lasten	83.434	128.310	138.310	123.797	14.513
Bijdragen derden	748	-	843	919	76
BDU Absoluut	-	8.086	21.441	-	-21.441
Totaal baten	748	8.086	22.284	919	-21.365
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-82.686	-120.224	-116.026	-122.878	-6.852

Toelichting op de tabel (4)

Het beschikbaar budget ad € 138 mln is in 2019 volledig aan de diverse projecten toebedeeld. De uitvoering van de projecten over de jaarschijven is deels afgeweken van de planning. Zo is een aantal projecten vertraagd door complexiteit in de voorbereiding en uitvoering, zoals Zuidasdok, IJtram optimalisatie 1efase en IJtramstalling, AMSYS ICT en Opstelvoorzieningen; deze projecten zijn wel gestart of in geval van AMSYS Opstelvoorzieningen zelfs opgeleverd, maar komen op een later moment tot uitbetaling. Omgekeerd zijn enkele projecten versneld of hebben een inhaalslag gemaakt, waaronder Amsterdam Westtangent en AMSYS Signalling & Control. Per saldo is per ultimo 2019 € 14,5 mln van het beschikbaar budget niet besteed, maar rust er wel een verplichting op dat bedrag; de bijdragen voor de projecten zijn toegezegd aan de partners/wegbeheerders. De € 14,5 mln wordt vastgehouden voor deze projecten. Daartoe wordt dit geoormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2020. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget. NB: de onderbesteding van € 14,5 mln valt binnen de bandbreedte die daarover bij de tweede Bestuursrapportage 2019 is afgegeven.

De baten zijn, net als in voorgaande jaren, verantwoord in het programma Algemene Dekkingsmiddelen.

2.1.2 AMSTELTRAM

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor de uitwerking en realisatie van de Amsteltram; de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het Openbaar Vervoer netwerk levert het een bijdrage aan de reductie van de CO₂ uitstoot. Er is aandacht voor de beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het Zuiden van de regio en zorgt voor een kosten-efficiënter mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

Amstelveenlijn: De gesprekken met hoofdaannemer Vital ten aanzien van financiële compensatie voor extra bestede uren van met name de ontwerporganisatie, hebben geleid tot een overeenkomst van (afgerond) € 7 mln. Dit bedrag bestaat uit drie componenten: € 4 mln voor extra ontwerpuren/verstoringkosten, € 1,25 mln als bonus indien de 6-weekse buitendienststelling succesvol werd afgerond en afkoop van € 1,8 mln voor de opslag van indirecte kosten. Deze kosten zijn binnen het jaarbudget 2019 opgevangen.

Op 3 maart 2019 is lijn 51 buiten gebruik genomen en zijn de grootschalige werkzaamheden aan de trambaan gestart, waaronder het slopen van bestaande bovenleiding en spoor. De Tijdelijk Buiten Gebruik Neming zomer 2019, waarin de grootste concentratie van werkzaamheden in een periode van 6 weken, is succesvol verlopen. In deze periode werd op het noordelijke tracé van de Amstelveenlijn tussen de Station Zuid en Stadshart (Binnenhof) gedurende 16 uur per dag en 7 dagen in de week gewerkt. De werkzaamheden waren gericht op het realiseren van onder andere twee ongelijkvloerse kruisingen, slopen en vernieuwen van alle haltes, vernieuwing van spoorbaan en bovenleiding en vervanging van alle ICT-systemen. Op het zuidelijke tracédeel tussen Stadshart en Westwijk wordt nu gewerkt aan het vernieuwen van de spoorbaan en bovenleiding, haltes en ICT-systemen. Daarnaast wordt gewerkt aan de realisatie van de 3e ongelijkvloerse kruising bij Sportlaan en het nieuwe opstelsterrein in de Legmeerpolder. Deze werkzaamheden lopen door tot in het 3e kwartaal van 2020. Daarna gaat, na het afgeven van de indienststellingsvergunning door de beheerder, het Gemeentelijk Vervoer

Bedrijf (GVB) de tramorganisatie opleiden, trainen en oefenen met de nieuwe dienstregeling die uiterlijk december 2020 officieel van start gaat.

Uithoornlijn: In februari 2019 heeft de Vervoerregio de samenwerkingsovereenkomst met de Dienst Metro en Tram van de gemeente Amsterdam getekend. Hierin zijn afspraken opgenomen over de onderlinge samenwerking in het project. Conform de planning heeft de aanbesteding plaatsgevonden en zijn vier inschrijvingen ontvangen. Op 20 december zijn de aanbestedingen geopend en is een start gemaakt met de beoordeling ervan. De beoordeling wordt uitgevoerd door een aantal deskundige commissies. Eind januari 2020 vindt de voorlopige gunning plaats waarna in februari 2020 de definitieve gunning plaats vindt. De ondertekening van de overeenkomst met de hoofdaannemer staat gepland in maart 2020.

Wat heeft het gekost?

Tabel 5 Amsteltram | Baten & Lasten (x € 1.000)

		Primitieve begroting 2018	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Amsteltram	Jaarrekening 2018				
Amstelveenlijn	18.052	109.981	111.261	117.793	-6.532
Uithoornlijn	1.073	4.000	3.000	2.520	480
Totaal lasten	19.126	113.981	114.261	120.313	-6.052
Bijdragen derden	1.100	42.600	26.192	26.192	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.100	42.600	26.192	26.192	-
Saldo Amsteltram	-18.025	-71.381	-88.069	-94.122	-6.052

Toelichting op de tabel (5)

Amstelveenlijn: In verband met het opdragen en uitvoeren van aanvullende werkzaamheden werd in 2019 voor een bedrag van € 6,5 mln meer gerealiseerd dan begroot. Dit bedrag wordt, net als de extra kosten die bij de tweede Bestuursrapportage zijn gemeld (€ 0,8 mln), opgevangen binnen het totaal budget van het project. Daarmee zijn beide bedragen aan te merken als (negatief) geoormerkte bedragen; het in de begroting van 2022 opgenomen budget voor de Amstelveenlijn wordt verlaagd met € 7,3 mln. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.

Uithoornlijn: Voor 2019 kent het project een onderschrijding van € 0,5 mln, dit heeft te maken met de kosten van grondoverdracht welke dit jaar werden verwacht. Dit is verplaatst naar 2020. Daarmee is deze € 0,5 mln een geoormerkte bedrag; het wordt toegevoegd aan het in de begroting 2020 opgenomen budget voor de Uithoornlijn. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.

2.1.3 CONCESSIONS

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van het stad- en streekvervoer in de vijftien vervoerregio-gemeenten. Hiervoor heeft de Vervoerregio concessies verleent aan vervoerbedrijven en subsidie verstrekt voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro. De Vervoerregio Amsterdam kent vier concessiegebieden; Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. De concessies zijn op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed met uitzondering van Amsterdam; deze is onderhands gegund.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

2019 is het eerste volledige jaar van het huidige lijnennet waarin de metro met onder andere de Noord/Zuidlijn de ruggengraat van het OV-netwerk vormt. Reizigers zijn steeds meer gewend geraakt aan het nieuwe netwerk. Zo is het aandeel reizigers uit de regio Waterland dat overstapt op station Noord zoals verwacht verder gegroeid en gestabiliseerd.

In 2019 is wederom een verdere groei van het aantal instappers te zien in de Vervoerregio Amsterdam; het is gegroeid tot ruim 325 miljoen passagiers per jaar, een groei van maar liefst 8,9% ten opzichte van 2018. Onderverdeeld per concessie gaat het om een groei van +8,4% voor Amsterdam, +6,8% voor Zaanstreek, +6,4% voor Waterland en +15,4% voor Amstelland-Meerlanden.

Het metronet heeft een flinke groei meegemaakt op vooral de Noord/Zuidlijn – lijn 52 en de Ringlijn – lijn 51 en 50 aan de westkant met het verdubbelen van het aantal metro's. Het nieuwe lijnennet dat in 2018 is geïntroduceerd heeft ervoor gezorgd dat er voldoende ruimte is om verder te groeien. De vervoerders scoren in de OV-klantenbarometer mooie

cijfers. GVB scoorde in 2018 voor de tram en de metro een 7,7 en de bus een 7,6. In de concessie Waterland heeft EBS een 7,9 gekregen, Connexxion kreeg voor de concessie Zaanstreek een 7,7 en voor hun concessie in Amstelland-Meerlanden een 7,8.

GVB is in 2019 druk bezig geweest met de voorbereiding van de nieuwe 15G trams en de elektrische bussen in 2020. De 15G trams zijn met succes uitgebreid getest op het Amsterdamse tramnetwerk. Op de garage in West en op Sloterdijk zijn laders en snelladers geplaatst voor 31 elektrische bussen die in 2020 zullen gaan rijden. Daarnaast zijn met behulp van een elektrische testbus de beoogde routes en laadinfrastructuur getest.

Voor de Zaanstreek heeft Connexxion 6 elektrische midibussen aangeschaft die nu worden ingezet. Dit helpt zowel de verdere verduurzaming van het OV als ook onze praktijkkennis op het gebied van zero emissiebusen. Het aantal elektrische bussen in de regio Amsterdam komt daarmee op 116 stuks.

Connexxion heeft zoals afgesproken voor de concessie Amstelland-Meerlanden een grote bestelling gedaan van ruim 100 elektrische bussen, om vrijwel de gehele busvloot in dit concessiegebied met zero-emissiebusen te rijden.

Concessieverlening: In 2019 is de Vervoerregio met de aanbesteding gestart voor de concessie Zaanstreek-Waterland, waarbij twee concessiegebieden worden samengevoegd vanaf december 2021. De concessie Amsterdam is tot en met 2024 verlengd vanwege de behaalde resultaten van GVB, waaronder de succesvolle introductie van de Noord/Zuidlijn. De Vervoerregio is met GVB verkennende gesprekken gestart met als doel om vervroegd een nieuwe onderhandse gunning te verlenen aan GVB.

Wat heeft het gekost?

Tabel 6 Concessies | Baten & Lasten (x € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verskil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Amstelland Meerlanden	44.612	44.000	46.000	47.403	-1.403
Amsterdam (Exploitatie)	48.463	31.327	30.020	22.771	7.249
Waterland	20.166	18.813	19.095	18.242	853
Zaanstreek	12.331	12.229	12.381	11.768	613
CVV en buurtbussen	194	221	248	100	148
Innovatiefonds	466	1.000	120	94	27
Kennis Platform Verkeer & Vervoer	900	900	-	-	-
Proefrijden Noord-Zuidlijn en Amstelveenlijn	9.730	1.400	-	-	-
R-net Uitvoeringskosten	165	1.100	200	244	-44
Overig concessiegerelateerd	1.277	2.800	-	-	-
Totaal lasten	138.304	113.790	108.064	100.622	7.442
Bijdragen derden	14.922	5.900	6.376	7.738	1.362
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	14.922	5.900	6.376	7.738	1.362
Saldo Concessies	-123.382	-107.890	-101.688	-92.884	8.804

Toelichting op de tabel (6)

Amstelland Meerlanden: De overschrijding van de kosten betreft de compensatie aan Connexxion vanwege de Buitenvelderttunnel. Schiphol heeft deze compensatie aan de Vervoerregio uitgekeerd. Bij de opbrengsten is er dan ook sprake van eenzelfde overschrijding. Ten tijde van het opstellen van de tweede bestuursrapportage 2019 werd er nog van uitgegaan dat deze compensatie in 2020 zou plaatsvinden.

Amsterdam exploitatie: Vanwege de herijking 2019 wordt een bedrag van € 4,7 mln minder aan subsidie verstrekt aan GVB als gevolg van hogere reizigersopbrengsten. Dit is nog een verwachting. De definitieve herijkingsafspraken moeten nog door het Dagelijks Bestuur bekrachtigd worden.

In 2019 is de afrekening 2015 tot en met 2017 € 1,2 mln lager uitgevallen dan waar in de tweede bestuursrapportage rekening mee is gehouden. Daarnaast is de bonus over 2018 nog niet bepaald; deze wordt gebruikelijk in het opvolgende jaar (dus 2019) afgewikkeld. Het niet-bestede budget voor de bonus (€ 1,4 mln) wordt aangemerkt als geoormerkt resultaat. Het bedrag wordt toegevoegd aan het budget 2020. De bonus over 2018 wordt in 2020 vastgesteld.

Waterland: De exploitatiebonus over 2018 is nog niet bepaald; deze wordt gebruikelijk in het opvolgende jaar (dus 2019) afgewikkeld. Het niet-bestede budget voor de bonus (€ 0,6 mln) wordt aangemerkt als geoormerkt resultaat. Het bedrag wordt toegevoegd aan het budget 2020. De bonus over 2018 wordt in 2020 vastgesteld.

Daarnaast is er sprake van enkele kleine bijstellingen, tezamen een voordelig verschil van € 0,3 mln.

Zaanstreek: De exploitatiebonus over 2018 is nog niet bepaald; deze wordt gebruikelijk in het opvolgende jaar (dus 2019) afgewikkeld. Het niet-bestede budget voor de bonus (€ 0,4 mln) wordt aangemerkt als geoormerkt resultaat. Het bedrag wordt toegevoegd aan het budget 2020. De bonus over 2018 wordt in 2020 vastgesteld.

Daarnaast is er sprake van enkele kleine bijstellingen, tezamen een voordelig verschil van € 0,2 mln.

CVV en Buurtbussen: De beschikkingen aan de gemeenten Haarlemmermeer en Zaanstad voor de bekostiging van het vraagafhankelijke vervoer worden in 2019 niet geheel benut. Dit betreft een structurele vrijval van € 0,15 mln.

2.1.4 BEHEER EN ONDERHOUD RAIL INFRASTRUCTUUR (BORI) / MEERJAREN VERVANGINGSPROGRAMMA METRO (MVP)

De beschikbaarheid van een veilig en goed functionerende infrastructuur voor tram en metro is essentieel voor het vervoer van reizigers. Aandacht voor het systeem en betaalbaarheid zijn cruciaal. De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de tram- en metro-infrastructuur dat feitelijk wordt uitgevoerd door de gemeente Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam bekostigt het beheer en onderhoud.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

De beschikbaarheid van het metronetwerk was, voor zowel het bestaande netwerk als de Noord/Zuidlijn, in 2019 zeer hoog. Het regulier dagelijks onderhoud op het spoor is geïntensiveerd. Daarnaast is de renovatie van de Schinkelbrug afgerond waardoor deze

gereed is voor de bediening op afstand. Ook de midlife update van de openbaar vervoer poortjes op het bestaande netwerk is van start gegaan. De eerste componenten van het nieuwe Signalling & Control systeem op het bestaande netwerk zijn in gebruik genomen. Veel van de geplande vervangingsprojecten zijn in 2019 opgestart. In de komende jaren worden deze vervangingsprojecten uitgevoerd.

Ook de beschikbaarheid van het tramnetwerk was zeer hoog. In 2019 zijn enkele spoorvervangingen uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn op de Weteringschans, de Beethovenstraat en de kruising Marnixstraat- Elandgracht. Er is groot onderhoud aan de verharding in de stad uitgevoerd en zijn er relatief veel bovenleidingsprojecten uitgevoerd.

Eind 2019 zijn alle sporen ingemeten met behulp van een meetrolley. Dit zorgt voor een verbeterd inzicht in de actuele conditie van de tramsporen. De gegevens worden gebruikt om de geplande spoorvervangingen in de komende jaren opnieuw te beoordelen op nut en noodzaak. Dit draagt bij aan de te maken afweging tussen vervanging en dagelijks onderhoud.

De Vervoerregio is samen met het GVB en de gemeente Amsterdam bezig met het verbeteren van de governance van de concessie Amsterdam. In 2019 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het zetten van stappen om deze governance te verbeteren.

In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een onderzoek uitgevoerd waarin de onderhoudskosten van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag met elkaar zijn vergeleken. Hieruit bleek dat met name de post overhead in het Amsterdamse fors hoger is dan in Rotterdam en Den Haag. De verwachting is dat met het verbeteren van de governance deze kosten aanzienlijk kunnen dalen.

De Vervoerregio heeft in 2019 overeenstemming bereikt met de gemeente Amsterdam over de hoogte van de subsidie die in de komende jaren beschikbaar is voor het beheer en onderhoud van de Noord/Zuidlijn. De totale business case van de Noord/Zuidlijn werkt in de komende jaren positief uit zodat er geen aftrek plaats hoeft te vinden op de subsidie aan de gemeente Amsterdam voor het beheer en onderhoud.

Wat heeft het gekost?

Tabel 7 BORI/MVP | Baten & Lasten (x € 1.000)

BORI/MVP	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschuif Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Beheer & Onderhoud	50.866	12.322	75.152	68.678	6.474
Meerjaren Vervangingsprogramma	76.317	58.800	43.865	41.918	1.947
Totaal lasten	127.183	71.122	119.017	110.596	8.421
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-127.183	-71.122	-119.017	-110.596	8.421

Toelichting op de tabel (7)

De in de begroting opgenomen budgetten zijn afgestemd op de meerjarige overeenkomsten die voor het beheer, onderhoud en vervangingsprogramma zijn afgesloten. Met tussentijdse afrekeningen worden de feitelijke bijdragen beschikbaar gesteld. Afwijkingen ten opzichte van het begroot bedrag zijn geoordeelde bedragen, ze zijn en blijven nodig om aan de meerjarige verplichtingen, die in de overeenkomsten zijn opgenomen, te voldoen. Het niet-besteed bedrag ad € 8,4 mln is geoordeeld resultaat dat, samen met het al in de tweede bestuursrapportage 2019 gemeld geoordeeld bedrag (€ 54,3 mln) wordt toegevoegd aan het programmabudget 2020.

2.1.5 ACTIVA GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF (GVB)

Binnen de concessie Amsterdam hebben de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf afspraken gemaakt over het materieel (activa) die het Gemeentelijk Vervoerbedrijf gebruikt om de concessie uit te voeren. Het materieel is noodzakelijk voor de uitvoering van de concessie en dus voor het openbaar vervoer. Er lopen drie grote bestellingen van materieel waaraan de Vervoerregio Amsterdam financieel bijdraagt. Het gaat om trams, metro's en elektrische bussen. Het nieuw materieel draagt bij aan de reductie van de CO₂-uitstoot en het verbeteren van de reis per openbaar vervoer.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

De levering van de 15G voertuigen ligt, in termen van geld en tijd, op schema. De eerste 5 voertuigen zijn inmiddels in Amsterdam gearriveerd en de testen die nodig zijn om het nieuwe tramtype toe te laten op het netwerk zijn uitgevoerd. GVB heeft inmiddels formeel het eerste voertuig geaccepteerd. Dit betekent dat deze is overgenomen van de fabrikant. GVB heeft het informatiedossier ten behoeve van de vergunning voor het vervoeren van reizigers ingediend bij de gemeente Amsterdam en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

De Regioraad is door het Dagelijks Bestuur in december geïnformeerd over het voorgenomen besluit om gebruik te maken van een deel van de in het contract opgenomen optie om 9 extra 15G voertuigen te bestellen vanwege de groei in het openbaar vervoer.

Vervoerregio en GVB streven ernaar, indachtig de doorlooptijden voor het vergunningentraject, in het tweede kwartaal van 2020 de eerste 15G voertuigen in gebruik te nemen. Dit is volgens planning.

Een andere grote materieelbestelling die loopt is de aanschaf van de M7 metro. Van dit nieuwe voertuig is afgelopen zomer de mock up gepresenteerd. De eerste nieuwe voertuigen worden eind 2020 verwacht. Dit is volgens planning.

In 2019 is het besluit genomen door de Regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de leningen ten behoeve van de investeringen door GVB in de Activa. Hierdoor kunnen de rentekosten die samenhangen met deze investeringen tot een minimum beperkt worden. De Vervoerregio subsidieert de rentekosten. In 2019 is door GVB de eerste trekking op de leningen gerealiseerd. De hiermee samenhangende rentekosten zijn vanwege de negatieve rentestand negatief en leveren voor de Vervoerregio aldus een positief resultaat op van € 0,03 mln.

Wat heeft het gekost?

Tabel 8 Investerings Activa | Baten & Lasten (x € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Strategische Activa	18.791	-	-	-	-
15G Trams inclusief havenstraat	-	8.500	11.600	4.578	7.022
M5/M6 Metro's	-	-	-	-	-
M7 Metro's	-	1.500	2.410	-	2.410
Rente Bussenleningen	-	-938	-	-	-
Overige strategische activa	-	238	153	-125	278
Totaal lasten	18.791	9.300	14.163	4.453	9.710
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-18.791	-9.300	-14.163	-4.453	9.710

Toelichting op de tabel (8)

De uitgaven voor de Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT-kosten) voor de 15 G trams inclusief de Havenstraat en voor de M7 voertuigen blijven achter op de begroting. Deze kosten worden in 2020 gedeclareerd. Dit heeft geen effect op de oplevering van de voertuigen. Beide doorgeschoven kosten, totaal € 9,4 mln, worden aangemerkt als geoormerkte bedragen; de bedragen worden toegevoegd aan het programmabudget 2020. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.

Eind 2018 is door het GVB een opgave verstrekt van de verwachte uitgaven voor het levensduur verlengend onderhoud van de 11G en 12G voertuigen (overige strategische activa). Dit onderhoud was in 2018 uitgevoerd. In 2019 bleek dat de werkelijke kosten achterbleven op de raming met als gevolg een terugontvangst.

2.1.6 DUURZAAM & SLIM

De Vervoerregio Amsterdam draagt bij aan onderzoeken, pilots en projecten die bijdragen aan duurzaamheid en slim vervoer. Twee onderwerpen worden hier nader belicht; het Metropool Regio Amsterdam (MRA) Platform Smart Mobility en de Investeringsagenda Smart Mobility.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

MRA platform Smart Mobility: de doelstelling van het MRA platform Smart Mobility is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan de leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en sociale en economische kracht in de Metropool Regio Amsterdam. Het platform is ondersteund door een team van thematrekkers op de onderwerpen Kennis en Leren, Data, Digitale en Fysieke Infrastructuur, Mobility as a Service, gebiedsontwikkeling en Logistiek. Zij hebben een aantal projecten gerealiseerd, te weten (1) het opzetten van Scale up in Residence. Het project is overgedragen aan CTO Amsterdam, die de uitvoering gaat verzorgen; (2) het meehelpen met het maken van een mobiliteitsprogramma van eisen bij drie gebiedsontwikkelingsprojecten. Er is geadviseerd en de Vervoerregio is mede opdrachtgever geweest van diverse studies (onder andere mobiliteitshubs Strandeiland en mobiliteitsconcept Sluisbuurt Amsterdam). We vervolgen met het maken van een mobiliteitsprogramma van eisen voor de Floriade wijk in Almere; (3) de Toekomstradar Assetmanagement. Dit wordt in 2020 uitgedragen naar de wegbeheerders binnen de Metropoolregio Amsterdam; (4) het verbeteren van de kennisdeling Smart Mobility. Dit gebeurt onder andere door het lanceren van de website www.smartmobilitymra.nl.

Investeringsagenda Smart Mobility: In 2019 is de Investeringsagenda Smart Mobility van start gegaan. Deze Investeringsagenda maakt pilots, projecten en onderzoeken op het gebied van slimme mobiliteit in de vervoerregio mogelijk door cofinanciering van projecten binnen de vijftien gemeenten van de Vervoerregio. De lessen die worden opgedaan uit deze projecten worden geborgd in het beleid van de Vervoerregio.

Voor het opzetten van de IA Smart Mobility zijn gesprekken gevoerd met gemeenten over het uitvoeren van innovatieve pilots. De Vervoerregio wil hierin als aanjager fungeren. Daarnaast zijn kennissessies georganiseerd over onder andere deelmobiliteit om gemeenten te helpen. Verder zijn projecten gevolgd en medegefinancierd waaronder de pilot MaaS Zuidas en de parkeerstudie Sluisbuurt.

De pilots MaaS Zuidas en Zelfrijdend Vervoer Marineterrein zijn voorbereid voor een start in 2020. Daarnaast zijn twee Mobiliteitsprogramma's van Eisen gestart; processen om slimme mobiliteit in gebiedsontwikkelingen vanaf de start vorm te geven. Verder zijn onderzoeken op het gebied van Mobiliteitsdata, data governance en slimme parkeeroplossingen uitgevoerd. De Vervoerregio heeft haar gemeenten verder

ondersteund via visieontwikkeling (Amstelveen), programmavorming in Smart Mobility (Amsterdam) en door aansluiten bij de Green Deal Autodelen II namens haar gemeenten.

Wat heeft het gekost?

Tabel 9 Duurzaam & Slim | Baten & Lasten (x € 1.000)

	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Duurzaam & Slim					
MRA Smart Mobility	-4	450	885	688	197
IA Smart Mobility	-	-	250	79	171
Overige	718	770	410	395	15
Totaal lasten	714	1.220	1.545	1.161	384
Bijdragen derden	-	-	435	229	-206
Totaal baten	-	-	435	229	-206
Saldo Duurzaam & Slim	-714	-1.220	-1.110	-932	178

Toelichting op de tabel (9)

Bij het opstellen van de programmabegroting 2019 was nog geen rekening gehouden met de Investeringsagenda Smart Mobility. Die is pas na vaststelling van de begroting vastgesteld in de Regioraad. Bij de eerste Bestuursrapportage 2019 is een budget opgenomen van (afgerond) € 1,3 mln dat later, bij de tweede Bestuursrapportage 2019 is bijgesteld naar € 0,25 mln door vertraging bij projecten als MaaS Zuidas, Olly Marineterrein, Mobilab en de Mobiliteitsprogramma's van Eisen voor gebiedsontwikkelingen in Zaanstad en Amstelveen. Uiteindelijk is in 2019 (afgerond) € 0,1 mln uitgegeven. Voor het resterend bedrag zijn projectverplichtingen aangegaan; daartoe wordt het niet-besteeld bedrag ad € 1 mln aangemerkt als geoormerkt bedrag en toegevoegd aan het programmabudget van 2020 en 2021. Dit was ook gemeld bij de tweede bestuursrapportage 2019. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.

2.1.7 ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING

De Vervoerregio neemt actief deel aan samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten om invulling te geven aan de behoeften die spelen in onze regio. Daarnaast voert de Vervoerregio zelf onderzoek uit om beleidsvorming te ondersteunen en huidig beleid te monitoren en evalueren. Deze activiteiten vormen het programma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS).

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

Binnen dit subprogramma worden resultaten bereikt vanuit veel verschillende samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op regionale en landelijke schaal. In het [MRA Spoordossier](#) is samen met regionaal betrokken partijen het [Regionaal OV Toekomstbeeld](#) opgesteld dat op 20 november 2019 is aangeboden aan minister van Nieuwenhuizen. Het programma [Samen Bouwen aan Bereikbaarheid](#) (SBAB) heeft een [Ontwikkelpad Verstedelijking en Mobiliteit](#) opgesteld dat in het BO MIRT heeft geleid tot concrete vervolgstappen tussen het Rijk en Metropoolregio Amsterdam. Een andere samenwerking is het [regionale verkeersmodel](#) voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) dat wordt toegepast binnen het [programma Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp](#) (ZWASH) om ontwikkelperspectieven te toetsen. Landelijke samenwerkingen zijn bijvoorbeeld onze deelname aan het [Kennisplatform Verkeer en Vervoer](#) (KpVV), het [Samenwerkingsverband van Decentrale Overheden](#) (DOVA), de [Nationale Databank Wegverkeersgegevens](#) (NDW) waarmee we zorgen dat de mobiliteitsuitdagingen in de Vervoerregio op de landelijke agenda staan en we beschikken over de meest recente ontwikkelingen, kennis en data voor het beantwoorden van onze beleidsvragen. Een ander voorbeeld is het jaarlijkse landelijke mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), dat ons door extra enquêtes in deze regio veel informatie oplevert over voertuigbezit en verplaatsingsgedrag. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd over onder andere inclusieve mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en zero emissie mobiliteit. Zo versterken we de samenwerking met gemeenten op ambtelijk en bestuurlijk niveau door bij te dragen aan de ontwikkeling van mobiliteitsplannen en ambities voor het mobiliteitssysteem in de toekomst dat past bij maatschappelijke ontwikkelingen als woningbouw. Deze plannen zullen eind 2020 landen in de [uitvoeringsagenda mobiliteit](#) van bijvoorbeeld de Gemeente Amsterdam. Zo is de update van het onderzoek Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam (BBROVA) op 10 december 2019 door de regioraad besproken

([Uitvoeringskompas voor een goed bereikbare en OV-rijke Amsterdamse regio in 2030](#)).

Het handelingsperspectief en de actiepunten uit dit onderzoek worden volgend jaar getoetst op haalbaarheid. Ook zijn de eerste stappen van het landelijk [strategisch plan verkeersveiligheid](#) gezet door onderzoek te doen naar de risico's van bestaande infrastructuur en het gedrag van reizigers in de Vervoerregio. Op basis hiervan is een risico gestuurde aanpak opgesteld en is bepaald waar we de komende jaren op gaan inzetten. Ook is er een verkenning uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen van het [governance model voor het openbaar vervoer in Amsterdam](#) om beter aan te sluiten bij de uitdagingen van de toekomst. Het verder concretiseren en afstemmen van het voorgestelde governance model wordt in 2020 één van speerpunten voor de Vervoerregio. Ten slotte is er onderzoek verricht naar de exploitatie en gebruikers ([burgerparticipatie](#)) van het ov voor bijvoorbeeld de transitie naar een zero-emissie mobiliteitssysteem en het programma van eisen voor de [nieuwe bus concessie Zaanstreek-Waterland](#).

Wat heeft het gekost?

Tabel 10 Onderzoek, studie en samenwerking | Baten & Lasten (x € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
VENOM	343	504	504	459	45
Samen bouwen aan bereikbaarheid	1	-	1.136	423	713
NDOV/NDW	-	-	1.300	1.200	100
KPVV	-	-	900	900	-
Spoordossier MRA	286	509	633	596	37
Overige	3.649	3.696	3.998	2.832	1.166
Totaal lasten	4.279	4.709	8.471	6.410	2.061
Bijdragen derden	897	503	1.768	1.102	-666
Totaal baten	897	503	1.768	1.102	-666
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-3.382	-4.206	-6.703	-5.308	1.395

Toelichting op de tabel (10)

Een deel van de voorgenomen onderzoeken en studies zijn uitgesteld en worden in 2020 uitgevoerd. Het betreft bijdragen aan mobiliteitsplannen die in 2019 werden begroot maar die, gegeven het te volgen subsidietraject pas in 2020 als last genomen worden (€ 0,5 mln). Daarnaast heeft de Vervoerregio voor diverse projecten in 2019 contracten afgesloten die nog niet (volledig) zijn afgerond (€ 0,6 mln). Per saldo wordt € 1,1 mln aangemerkt als geoordeeld resultaat dat wordt toegevoegd aan budget van 2020.

2.1.8 APPARAATSKOSTEN

Apparaatskosten omvatten de kosten voor personeel (werknemers in dienst en inhuur) die direct verbonden zijn aan het primair proces i.c. het programma Verkeer & Vervoer.

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019

Voor de personele inzet op de taken van de Vervoerregio was in 2019 € 14,2 mln beschikbaar. Deze inzet is verantwoord in het subprogramma Apparaatskosten en het programma Overhead. In 2019 is onderzoek gedaan naar de structurele omvang van de taken en werkzaamheden van de vervoerregio. Dit onderzoek heeft geleid tot een voorstel aan het bestuur om de formatie met 24 formatieplaatsen uit te breiden en de kosten van deze personele uitbreiding te dekken vanuit het inhuurbudget. De verwachting is dat de Regioraad in maart 2020 een besluit heeft genomen over dit voorstel.

Wat heeft het gekost?

Tabel 11 Apparaatskosten | Baten & Lasten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Directe Personeelslasten	5.233	5.122	4.584	4.590	-7
Inhuur	1.867	2.370	2.967	2.556	411
Totaal lasten	7.100	7.492	7.551	7.147	404
Bijdragen derden	293	100	56	47	-9
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	293	100	56	47	-9
Saldo Apparaatskosten	-6.807	-7.392	-7.494	-7.099	395

Toelichting op de tabel (11)

De organisatie wil doelmatig en doelgericht omgaan met de beschikbare middelen. Dit heeft er toe geleid dat het budget voor personele inzet niet volledig is aangewend. Er is een onderuitputting van € 0,9 mln, verdeeld over het subprogramma Apparaatskosten (€ 0,4 mln) en programma Overhead (€ 0,5 mln). Dit was het resultaat van zorgvuldige en beperkte inzet van met name inhuur in het laatste kwartaal van 2019; alleen inzet daar waar echt nodig.

2.2 OVERHEAD

Onder Overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het bevat de volgende onderdelen: Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering, Financiën en Apparaatslasten (personele inzet).

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019

Bestuur & communicatie: De voorbereiding en organisatie van de bestuurlijke overleggen (staven, dagelijks bestuur, portefeuillehoudersoverleg, commissie en regioraad) is conform plan uitgevoerd. De Regioraad is in 2019 vijf keer bijeen geweest. Na iedere vergadering van het Dagelijks bestuur en van de Regioraad zijn de genomen besluiten binnen twee werkdagen gecommuniceerd via de website van de vervoerregio en de digitale nieuwsbrief. Met het organiseren van het afscheidssymposium voor de vertrokken secretaris-directeur is bijgedragen aan het verder uitdragen van de missie en visie van de Vervoerregio Amsterdam. Via projectcommunicatie en het online platform wijnenjemee.nl is invulling gegeven aan de beoogde burgerparticipatie. In 2019 is geen onderzoek gedaan naar de dienstverlening en het imago van de Vervoerregio onder raadsleden. Voor 2020 is dit onderzoek ook niet voorzien.

De Vervoerregio heeft vanuit haar duurzaamheidsdoelstellingen zo min mogelijk drukwerk geproduceerd. In het jaar 2019 is zodoende slechts € 240 uitgegeven aan reprokosten, ten opzichte van een groot bedrag van € 10.000.

Naast de reguliere activiteiten zijn twee in het oog springende activiteiten uitgevoerd; het afscheidssymposium voor de vertrekkende secretaris-directeur Anne Joustra en een serieus game met stakeholders en reizigers ter voorbereiding op de aan te besteden concessie Zaanstreek-Waterland.

Bedrijfsvoering: Na een intensieve voorbereiding in 2018 is aan het bedrijf PQR opdracht gegund om de nieuwe digitale werkplek van de Vervoerregio vorm te geven en te beheren. Deze implementatie is in maart 2019 afgerond en de nieuwe digitale werkplek is met succes in beheer genomen. De rest van het jaar is gebruikt om de digitale werkplek verder te optimaliseren. Verder zijn in 2019 de belangrijkste bedrijfsprocessen in kaart

gebracht, beschreven en voorzien van een proceseigenaar. Ook zijn zoveel mogelijk alle processen en procedures opgenomen in de organisatie-index zodat deze eenduidig en makkelijk vindbaar zijn voor alle medewerkers.

In 2019 is het grootste deel van de inkoop van inhuur- en adviesdiensten in diverse percelen aanbesteed. Dit heeft geresulteerd in een aantal raamcontracten met marktpartijen voor het leveren van (beleids)adviesdiensten, ingenieursdiensten en projectmanagementdiensten.

Apparaatslasten (personele inzet)

Voor de personele inzet ten behoeve van de taken van de Vervoerregio was in 2019 € 14,2 mln beschikbaar. Deze inzet wordt verantwoord in het subprogramma Apparaatskosten en het programma Overhead. In 2019 is onderzoek gedaan naar de structurele omvang van de taken en werkzaamheden van de vervoerregio. Dit onderzoek heeft geleid tot een voorstel aan het bestuur om de formatie met 24 formatieplaatsen uit te breiden en de kosten van deze personele uitbreiding te dekken vanuit het inhuurbudget. De verwachting is dat de Regioraad in maart 2020 een besluit heeft genomen over dit voorstel.

Wat heeft het gekost?

Tabel 12 Overhead | Baten & Lasten (x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Bestuur & Ondersteuning	41	107	158	93	65
Communicatie	134	165	165	126	39
Bedrijfsvoering	2.198	2.095	2.374	2.485	-111
Financiën	118	222	230	167	63
Directe personeelslasten	3.046	4.615	4.669	3.895	773
Personeel van derden	1.186	1.199	2.009	2.282	-273
Totaal lasten	6.723	8.403	9.604	9.048	556
Baten overhead	93	-	228	312	85
Totaal baten	93	-	228	312	85
Saldo Overhead	-6.630	-8.403	-9.377	-8.736	641

Toelichting op de tabel (12)

De implementatie van de nieuwe digitale werkplekken was geraamd op (afgerond) € 0,2 mln. Dit heeft het project ook gekost. Daarnaast is gedurende het traject gebleken dat de vervanging van de hardware op de werkplekken beter direct kon worden meegenomen. Deze kosten (afgerond € 0,1 mln) zijn gedekt vanuit de ICT reserves die hiervoor zijn opgebouwd.

De organisatie wil doelmatig en doelgericht omgaan met de beschikbare middelen. Dit heeft er toe geleid dat het budget voor personele inzet niet volledig is aangewend. Er is een onderuitputting van € 0,5 mln. Dit was het resultaat van zorgvuldige en beperkte inzet van met name inhuur in het laatste kwartaal van 2019; alleen inzet daar waar echt nodig.

2.3 ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

De Vervoerregio ontvangt haar algemene middelen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, conform de uitvoeringsregeling Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer & Vervoer. Specifieke baten / additionele bijdragen zijn rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer verantwoord. Het totaal van baten en lasten wordt verrekenend met het BDU-saldo.

Wat heeft het gekost?

Tabel 13 Algemene Dekkingsmiddelen | Baten & Lasten (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Lasten voorgaande jaren	525	-	-	72	-72
Totaal lasten	525	-	-	72	-72
BDU jaarbijdrage	406.372	387.198	397.227	418.668	21.441
BDU saldo voorgaande jaren	-19.249	14.000	66.913	28.204	-38.710
Rentebaten	1.060	-	966	1.110	144
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-1	-55	-54
Totaal baten	388.184	401.198	465.106	447.927	-17.179
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	387.659	401.198	465.106	447.855	-17.252

Toelichting op tabel (13)

In het programma Algemene Dekkingsmiddelen is de rijksbijdrage ad € 21 mln voor enkele projecten uit de Investeringsagenda verantwoord. Deze baten waren begroot in het subprogramma Investeringsagenda, maar zijn, net als in voorgaande jaren, verantwoord in dit programma. Het totaal saldo van lasten en baten is € 38,7 mln minder dan was begroot. Dit leidt er toe dat € 38,7 mln minder nodig was om uit het BDU-saldo dat in voorgaande jaren was opgebouwd.

2.4 PARAGRAFEN

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio aanvullend inzicht op enkele thema's die in de begroting en jaarstukken staan. Het gaat om thema's die vanuit de wetgever zijn voorgeschreven via het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV).

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing en de paragraaf Financiering.

De paragrafen Lokale heffingen en Verbonden Partijen zijn niet van toepassing omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt, geen gemeentelijke bijdragen ontvangt en geen verbonden partijen had in 2019. De paragraaf bedrijfsvoering is vervangen door het Overzicht / programma Overhead. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

2.4.1 PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken door de organisatie in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen wordt gevormd door de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de materiële risico's waarvoor geen of onvoldoende stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of -management) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Dit is derhalve geen eenmalige activiteit. Het is een continu proces, alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in

veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil nog verbeterlagen maken in risicomanagement als instrument – in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden – als onderdeel van het zogenaamde Three Lines of Defence model – risico's onderkend, beheersmaatregelen getroffen en deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie & missie van onze organisatie.

Het Three Lines of Defence-model is de Engelse term voor checks & balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en project controllers) en de derde lijn (concern controller). Voor 2020 staat dan ook het ontwerp en de uitrol van risicomanagement gepland, bijvoorbeeld in de vorm van COSO ERM of ISO 31000 (internationale standaarden voor interne beheersing en risicomanagement).

Voor de onderhavige risicoparagraaf is uitgegaan van de volgende 'risicogebieden': bedrijfsprocessen, veiligheid, financieel, materieel, imago, politiek - bestuurlijk, milieu, informatietechnologie, personeel, juridisch, diensten/producten. Dit krijgt zijn weerslag in de Programmabegroting 2019-2022 in een beschrijving van de risico's die mogelijkwijs gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen daarop worden getroffen. De onderkende risico's / risicogebieden zijn:

Financieel

- a) Ambities overstijgen budget
- b) Rijksbezuinigingen BDU
- c) Onvoldoende prijsindexatie BDU
- d) Kostenoverschrijding projecten
- e) Kostenoverschrijding onderhoud infrastructuur & materieel
- f) Incourante leningen u/g
- g) Verlies beleggingsportefeuille

Interne organisatie

- h) Informatietechnologie

i) Personeel

Extern

j) Politiek – bestuurlijk

k) Imago

l) Faillissement vervoerder

Om van bovenstaande risico-inventarisatie tot de bepaling van de weerstandscapaciteit te komen, wordt per risico het volgende spoor afgelopen:

1. Analyse score ten aanzien van waarschijnlijkheid (kans) en impact. Alleen de risico's met zowel een hoge waarschijnlijkheid als een grote mate impact worden hierin meegenomen.
2. Voor sommige risico's zijn al beheersmaatregelen geformuleerd waardoor ze nu geen of in mindere mate een risico vormen. Beheersmaatregelen kunnen op vier manieren worden benaderd: risico's accepteren (niets doen), overdragen (verzekeren), verkleinen (mitigeren) of vermijden. Risico's worden uit de selectie geëlimineerd als ze geen direct financieel gevolg hebben.
3. Van de resterende risico's wordt vastgesteld of deze te kwantificeren zijn. Niet te kwantificeren risico's worden niet meegenomen.
4. Wat tenslotte aan risico's resteert, kan worden gekwantificeerd en gaat mee in de bepaling van de weerstandscapaciteit.

Hierna reflecteren wij op de in de begroting onderkende risico's en inventariseren wij aanvullende risico's en risicogebieden. Tot slot leggen we het verband tussen gekwantificeerde risico's en weerstandscapaciteit aan de hand van de kengetallen voor het weerstandsvermogen.

We onderkennen zeven financiële risico's. Deze hebben betrekking op de balans en de exploitatie van de Vervoerregio.

Ad a) Ambities overstijgen budget

Het verkeer- en vervoerbeleid wordt bekostigd uit de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer. Daarmee worden allerlei mobiliteitsprojecten binnen de 15 gemeenten gesubsidieerd, maar ook de kosten voor de exploitatie van het openbaar vervoer en beheer en onderhoud van de tram en metro infrastructuur mee bekostigd. De ambities zijn veelal groter dan het toegekende budget. Hierdoor kunnen niet alle projecten doorgang vinden.

- Kans & impact: wij schatten in dat deze situatie regelmatig kan voorkomen, maar dat de impact te overzien is. Eventuele consequenties zitten vooral in het niet tijdig oplossen van bereikbaarheidsproblematiek die op haar beurt weer achterblijvende economische groei in de regio tot gevolg kan hebben.
- Beheersmaatregelen: wij acteren hier met een mix van accepteren, prioriteren & mitigeren. Enerzijds hebben we te maken met de verwachtingen van onze inliggende gemeenten en vervoerders. Zij zullen altijd meer openbaar vervoer en beter materieel & infrastructuur wensen. Die verwachtingen kunnen wij niet altijd waarmaken. Daar waar geen ambtelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden, zal de Regioraad op basis van haar budgetrecht de keuzes maken. Die zijn daarmee kaderstellend geworden. Daarnaast is in 2019 een start gemaakt met het ontwikkelen van 'prioriteringsmethodiek', die helpt bij de spanning tussen ambities en beperkt budget. Tot slot is in 2019 met een actie begonnen om breed te kijken naar het verruimen van de beschikbare budgetten, zowel binnen Nederland als ook gericht op Europese subsidies.
- Euro's: n.v.t.

Ad b) Rijksbezuinigingen BDU

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kan het huidige dienstverleningsniveau niet op peil gehouden worden en kunnen mogelijk niet alle op dat moment beschikte projecten tijdig uitgekeerd worden. Ook zien wij een scenario dat het Rijk de rijksbudgetten gaat heralloceren, bijvoorbeeld als gevolg van politieke verschuivingen.

- Kans & impact: gezien de economische vooruitzichten en maatschappelijke ontwikkelingen van dit moment wordt de kans op bezuinigingen klein

geacht. Tot op heden hebben zich ook nog geen bezuinigingsmaatregelen voorgedaan. Maatschappelijk en politiek gezien zou de impact van bezuinigingen erg groot kunnen zijn.

- Beheersmaatregelen: in de subsidieverordening is een begrotingsvoorbehoud gemaakt. Dit houdt in dat de subsidie alleen wordt toegekend onder voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies te verlagen of later uit te keren. Ook in de concessies openbaar vervoer is een artikel opgenomen dat in deze situatie de subsidie zal verminderen, met als tegenhanger een daling van het aanbod van openbaar vervoer.
- Euro's: n.v.t.

Ad c) Onvoldoende prijsindexatie BDU

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

- Kans & impact: in 2019 heeft het Rijk een loon-/prijscompensatie uitgekeerd. Deze was voldoende om de afgesproken loon-/prijscompensaties van de concessies uit te keren. De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatie regimes. Bij onderhoud is deze gelijk aan de indexatie van het Rijk. Hier lopen we dus geen risico. Bij openbaar vervoer en infrastructuur wijkt deze af. Daar is per jaar een plus of een min mogelijk. Uitgaven in relatie tot investeringen in rollend materieel indexeren we niet, dus hebben we hier in de regel een voordeel. Wij schatten de kans op het wegvallen van genoemde indexaties op gemiddeld en de impact op klein.
- Beheersmaatregelen: in overeenstemming met de Vervoerregio zal er binnen de begroting worden gekeken naar mogelijke bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf bij onvoldoende of geen indexatie. Ook kan het begrotingsvoorbehoud worden ingezet.
- Euro's: n.v.t.

Ad d.1) Kostenoverschrijding projecten (VRA als subsidieverlener)

In het geval van (infrastructurele) projecten, waarvoor het DB een subsidiebeschikking heeft afgegeven, is de subsidie ontvanger de risicodragende partij. De meeste projecten zijn op deze manier vorm gegeven. Soms doen zich situaties voor die niet zijn voorzien en waar de aanvrager in alle gevallen het gesprek aan zal gaan met de VRA om te kijken naar mogelijkheden voor een aanvullende bijdrage, in lijn met de subsidieverordening en de (meerjaren)begroting.

- Kans & impact: Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. In de beoordeling van het promotie besluit wordt specifiek gekeken naar het risicodossier. Mede op basis hiervan bepaalt de Vervoerregio haar financiële bijdrage, inclusief een opslag voor risico's.
- In 2019 is onder meer voor het project Entree het gesprek om te kijken naar mogelijkheden voor een aanvullende bijdrage gevoerd. Een ander voorbeeld is het project 'Ouderkerkerlaan' te Amstelveen. Over het algemeen gaat het om 1%-3% van de toegezegde bijdrage. Het betreft projecten waar sprake is van een laag risico profiel en geringe impact. Voor een tweetal projecten, ZuidasDok en AMSYS S&C/ICT is er sprake van een specifieke omstandigheid, met onvoorziene zaken die zich voor hebben gedaan in de uitvoeringsfase. Met eventuele aanvullende financiële consequenties, mocht dit uiteindelijk nodig blijken, is geen rekening gehouden. In 2020 volgt hier meer duidelijkheid over. Voor beide lopen de bestuurlijke processen door in 2020. Dit zijn projecten met een hoog risicoprofiel en grote impact. Met betrekking tot de projecten AVANT en Guisweg geldt dat risicoanalyse en -beheersing belangrijke onderdelen in de opdrachtverstrekking van het project vormen. Daarbij geldt dat deze projecten nog niet in de realisatiefase zijn opgenomen en er om die reden geen sprake is van een financieel risico. Eventuele ontwikkelingen in de kosten en risicoprofiel zijn input voor de uiteindelijke bestuurlijke keuze om tot uitvoering over te gaan.
- Beheersmaatregelen: in het geval er sprake is van grotere risico's dan voorzien, wordt dit in een voortgangsgesprek aan de orde gesteld. Waar het gaat om verwijtbare zaken, consequenties die primair het gevolg zijn van het handelen van de opdrachtgever, is er geen aanleiding om tot een aanvullende bijdrage te komen. In het geval van onverwachte zaken, met een impact op de uitvoering of met consequenties op de planning dan wel scope, kan er sprake zijn van een aanvullende aanvraag: deze wordt door de

Vervoerregio apart beoordeeld en er dient separaat besluitvorming plaats te vinden.

De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag niet toe te kennen. Daarnaast kan zij zelf bepalen op welk moment er ruimte is in de begroting en beschikbaar voor het project.

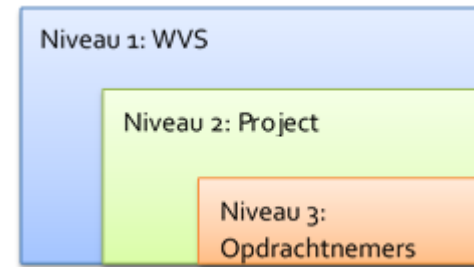
- Euro's: In 2019 is voor het project AMSYS S&C/ICT een reservering voor onvoorzien beschikbaar gesteld van € 10 mln.

Ad d.2) Kostenoverschrijding projecten (VRA als opdrachtgever: eigen rekening & risico)

Voor een beperkt aantal projecten, is de VRA zelf verantwoordelijk voor de (plan)uitwerking en in slechts enkele gevallen voor de uitvoering. Het gaat op dit moment vooral om de projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn. De Vervoerregio draagt zelf het risico ten aanzien van eventuele overschrijdingen.

- **Kans & impact:** De projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn (samen Amsteltram) zijn projecten in eigen beheer en hierbij draagt de Vervoerregio zelf het risico ten aanzien van eventuele overschrijdingen. In het beschikbaar budget - zoals vastgesteld in de Regioraad - is een risicoreservering van € 45 miljoen opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd – ondermeer naar de Regioraad - over de top 5 belangrijkste risico's.
- **Beheersmaatregelen:** Binnen het subprogramma Amsteltram onderscheiden we twee projecten, namelijk Ombouw Amstelveenlijn en Uithoornlijn. Beide projecten kennen een eigen risico onderbouwing aangezien de fasen waarin de projecten zich bevinden verschillend zijn. Waar de Ombouw Amstelveenlijn reeds ver gevorderd is in haar realisatiefase, staat de Uithoornlijn aan de vooravond van het ondertekenen van het contract met de hoofdaannemer waarna de realisatiefase aanvangt. In zijn algemeenheid geldt dat de methodiek van risicomanagement voor beide projecten gelijk is

Binnen de projecten onderscheiden we drie niveaus, zoals weergegeven:



Niveau 1: exogene risico's ten aanzien van het Werkend Vervoer Systeem (WVS)

Niveau 2: endogene risico's behorend bij de projectopdracht en financieel vertaald in de prognose einde werk (PEW).

Niveau 3: endogene risico's op contractniveau. Dit is een gedetailleerde vertaling van niveau 2, om risico gestuurd toetsen van de contracten mogelijk te maken.

In deze paragraaf worden een aantal top risico's benoemd die raakvlakken hebben op niveau 1.

Ombouw Amstelveenlijn:

- Planning wordt niet gehaald resp. ondersteunt niet de kritische processen zoals start OTO;
- Strawinskylaan halte en keervoorziening niet robuust en veilig;
- Inrichting van het opstel terrein niet tijdig gereed.

In de prognose einde werk is voor het gekwantificeerde deel van de risico's een bedrag van € 20 mln opgenomen. Daarnaast is de onzekerheid op onvoorzien € 5 mln.

Uithoornlijn:

- Omleidingscapaciteit voor bussen gedurende bouw UHL is onvoldoende;
- Onvoldoende coördinatie van neven opdrachtnemers op tracé UHL;

In de laatste raming is voor het gekwantificeerde deel van de risico's een reservering opgenomen van € 7 mln. Daarnaast is een onzekerheid op onvoorzien meegenomen ter grootte van € 4 mln.

Eind 2019 was de conclusie dat het beschikbare risicobudget op dat moment nog afdoende is tot aan 'einde uitvoering'. Indien op later moment blijkt dat er sprake is van een ontoereikend budget vanwege onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd moeten.

- Euro's: Amsteltram: EUR 36 mln.

Ad e) Kostenoverschrijding beheer en onderhoud van de rail infrastructuur & materieel

Voor de onderhoudskosten infrastructuur voor tram en metro infrastructuur heeft de Vervoerregio

een meerjarig convenant met de gemeente Amsterdam afgesproken met een meerjarig subsidiebudget. Jaarlijks kunnen bedragen hoger of lager zijn dan oorspronkelijk begroot. De verwachting is dat het totale budget voldoende is voor de werkelijke kosten tijdens deze convenantsperiode. Meerjarig is er wel sprake van spanning op het beschikbare budget, maar er zijn ook mogelijkheden voor optimalisatie of aanpassing van het voorzieningenniveau.

Een heel andere categorie van kosten zijn de onderhoudskosten van het rollend materieel (bus, tram en metro). Deze kosten komen ten laste van het GVB. Dit is geen geoormerkte bijdrage binnen de concessie die met het GVB is afgesloten. GVB loopt hierover het risico.

- Kans & impact: op basis van ervaringen van de laatste jaren zien wij regelmatig (tijdelijke) overschrijdingen op onderhoud van de infrastructuur ten opzichte van de gereserveerde jaarbudgetten van het convenant. Diezelfde ervaring leert ons dat deze overschrijdingen niet hebben geleid tot budgetoverschrijdingen, omdat ze (nog) binnen het totale budget van de convenantsperiode vallen.
- Beheersmaatregelen: in onze concessiebesluiten is het risico op overschrijding van onderhoudskosten in relatie tot de bijdrage bij de gemeente neergelegd. Momenteel vindt onderzoek plaats naar optimalisatie van de governance tussen de verschillende betrokken partijen.
- Euro's: n.v.t.

Ad f) Incourante leningen u/g

De Vervoerregio heeft twee busleningen uitstaan (Waterland, AML) en heeft de optie geboden er nog één af te gaan sluiten (ZaWa). Het schuldrestant (het bedrag dat de Vervoerregio nog te vorderen heeft op Connexxion en EBS) per ultimo 2018 bedroeg € 68,4 mln. De rente en aflossing op deze leningen houdt de Vervoerregio in op de subsidiebijdrage aan deze vervoerders. Dit garandeert dat er nooit sprake zijn van betalingsachterstand.

Door een faillissement van de vervoerder kan er wel een heel andere situatie ontstaan. De Vervoerregio zal dan haar pandrecht op de activa uitoefenen. Deze activa zal zij beschikbaar stellen aan een opvolgende vervoerder. Het operationele risico is door het pandrecht van de Vervoerder kleiner dan in de situatie dat dit pandrecht er niet zou zijn. Voor de hele concessie als totaal zal het dan wel de vraag zijn of de beschikbare subsidie voor deze concessie voldoende is om een nieuwe partij bereid te vinden onder dezelfde voorwaarden het openbaar vervoer aan te bieden.

- Kans & impact: zie punt I. Faillissement vervoerder.
- Beheersmaatregelen: zie punt I. Faillissement vervoerder.
- Euro's: n.v.t.

Ad g) Verlies beleggingsportefeuille

Bij één van de financiële instrumenten waarin de Vervoerregio belegt, het zogeheten Kapitaalmarktselectfonds van ASR, bestond een koersrisico doordat de marktwaarde, afhankelijk van de renteontwikkeling, fluctueert.

- Kans & impact: dit risico bestaat ultimo 2019 niet meer, omdat de laatste tranche van de beleggingsportefeuille in december is verkocht. Het bijbehorende koersverlies ad € 0,1 mln is onttrokken aan de opgebouwde risicoreserve.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft een koersrisicoreserve opgenomen van 4% van de portefeuillevaarde om negatieve rendementen als gevolg van rente ontwikkelingen op te vangen. Deze is ultimo 2019 afgebouwd naar nihil (ultimo 2018 € 0,528 mln. Het verschil tussen het

opgebouwde saldo en het koersverlies over 2019 valt vrij ten gunste van de exploitatie (€ 0,428 mln).

- Euro's: € 0,1 mln

De Vervoerregio onderkent twee risico's die betrekking hebben op de interne organisatie.

Ad h) Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor wat betreft haar primaire en ondersteunende systemen gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan het niet beschikbaar zijn van systemen, gebrekkige beveiliging van data of zelfs het verloren gaan van data door aanvallen van buitenaf. De recente aanval door cybercriminelen op Citrix-systemen is hier een sprekend voorbeeld van.

- Kans & impact: door de hoge automatiseringsgraad van instellingen - en daarmee ook van de Vervoerregio - is discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking een reëel risico. De impact schatten wij in op gemiddeld, aangezien onze dienstverlening niet direct gekoppeld is aan de beschikbaarheid van onze systemen.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft voor haar informatietechnologie (IT) een dienstverleningsovereenkomst (SLA) met een externe partij afgesloten. Deze partij is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt ervoor dat de omgeving up to date en bereikbaar blijft. Tevens biedt zij eerste- en tweedelijns support. De SLA bevat elementen als beveiliging, back up, beschikbaarheid en continuïteit. De ICT omgeving wordt pro actief beheerd en beschermd tegen bedreigingen van buitenaf en dataverlies. Dit gebeurt onder andere door kwetsbaarheid scans uit te voeren, herstel tests van de back up te doen en alle kritische hardware zoals firewalls en netwerkverbindingen meervoudig uit te voeren.
- Euro's: n.v.t.

Ad i) Personeel

Naast wisselingen in bestuur en toezichthoudend orgaan heeft de Vervoerregio ook te maken met wisselingen in sleutelposities. Hierbij valt te denken aan de secretaris directeur en de concerncontroller. De concerncontroller wordt momenteel op interim basis

ingevuld. De secretaris directeur wordt vervangen door de twee adjunct directeuren. Afhankelijk van de krapte op de arbeidsmarkt zal moeten blijken of de Vervoerregio wel of geen moeite heeft deze posities te vervullen.

- Kans & impact: eind 2019 waren relatief veel posities binnen de Vervoerregio vacant. Deze zijn inmiddels grotendeels ingevuld, al dan niet op tijdelijke basis.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio laat zich begeleiden door recruiters om vacante posities in te vullen.
- Euro's: n.v.t.

De laatste categorie risico's betreft de risico's die van buiten komen: externe factoren.

Ad j) Politiek - bestuurlijk

De Vervoerregio beweegt zich in een complex politieke omgeving. De organisatiestructuur betreft een Gemeenschappelijke Regeling (GR) voor 15 gemeenten. Het Dagelijks Bestuur en de Regioraad vormen de top van de organisatie. Bestuurlijke wisselingen, verkiezingen en overheidsbeleid hebben invloed op de richting en uitvoering van het beleid.

- Kans & impact: eind 2019 heeft de Vervoerregio er voor gekozen om het aantal leden voor het Dagelijks Bestuur terug te brengen van 7 naar 3. Hierdoor is het bestuur iets kwetsbaarder voor bijvoorbeeld afwezigheid door ziekte etc.
- Beheersmaatregelen: deze tijdelijke aanpassing in het hoogste bestuursorgaan is opgevangen door herverdeling van portefeuilles en goede vervangingsafspraken.
- Euro's: n.v.t.

Ad k) Imago

Nederland kent momenteel slechts twee vervoerregio's. De Vervoerregio heeft geografisch een grote overlap met de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waardoor zij soms wat minder zichtbaar kan zijn.

- Kans & impact: de Vervoerregio heeft een goede reputatie (zo bleek uit de MRA evaluatie) maar kampt met een mindere naamsbekendheid. Haar plek

in de regio (Amsterdam/Schiphol) en aansprekende projecten – zoals de Amsteltram en Noord/Zuidlijn - bieden daarentegen volop kansen.

- Beheersmaatregelen: belangrijk speerpunt voor de nieuw te werven secretaris directeur is het vergroten van de naamsbekendheid van de Vervoerregio door middel van sterke externe profilering.
- Euro's: n.v.t.

Ad I) Faillissement vervoerder

Er is een kans dat een vervoerbedrijf - dat binnen de regio het openbaar vervoer verzorgt – of een onderaannemer van een vervoerder, failliet gaat. De mogelijke gevolgen kunnen zijn dat de bediening op straat in de betreffende concessie komt stil te vallen, met mogelijk grote maatschappelijke impact vanwege het niet of slecht bereikbaar zijn van de regio. Dit zou weer politieke consequenties kunnen hebben.

Van een andere orde is het risico dat de Vervoerregio garant staat voor de leningen die het GVB afsluit voor de aanschaf van strategische activa (trams en metro's).

- Kans & impact: het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Belangrijk argument hiervoor is de maatschappelijke zorgplicht. Bovendien verhoogt de garantie niet de financiële verplichting die de Vervoerregio reeds is aangegaan bij het verstrekken van de subsidiebeschikking voor de betreffende activa.

Het risico op faillissement van een streekvervoerder is altijd aanwezig. De kans hierop achten wij gemiddeld, mede op basis van rapportages kredietwaardigheid van Dun & Bradstreet (risicobeoordeling 2019 laag-matig voor één vervoerder, de andere vervoerder is in 2017 op kredietwaardigheid getoetst). Met de verstrekte bussenleningen is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven kennen bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. En de inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen bussenleningen zouden zijn verstrekt. Desalniettemin zal de impact van het wegvallen van het openbaar vervoer in de regio ongetwijfeld groot zijn.

- Beheersmaatregelen: om de dienstregeling te garanderen is een calamiteitenplan opgesteld. Bij inzet hiervan komen de betreffende kosten ten laste van de BDU.
- Euro's: n.v.t.

Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel 14: Kengetallen weerstandsvermogen

	Rekening 2018	Begroting 2019	Rekening 2019
Netto schuldquote	16,6%	13,0%	12,0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	-0,2%	0,0%	-0,3%
Solvabiliteitsratio	0,2%	0,0%	0,6%
Structurele exploitatieruimte	0,0%	0,0%	0,2%

Noot: In de Jaarrekening 2018 zijn de schuldquotes onjuist weergegeven. In tabel 14 zijn de correcte percentages voor 2018 opgenomen.

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van het totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in een percentage weer 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 bekostigd vanuit 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 vanuit de behaalde resultaten op te bouwen. De teller van deze ratio is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de

voortuitontvangen gelden. Dit is dan ook de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

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 (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).

2.4.2 PARAGRAAF FINANCIERING

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn, namelijk rentelasten en financieringsrisico's.

Financieringsbehoefte: De Vervoerregio ontvangt middelen van het rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer als belangrijkste inkomstenbron en keert deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2019 is door de Vervoerregio € 485,1 mln uitgegeven. Van het rijk is € 418,7 mln ontvangen (Brede Doeluitkering). Daarnaast is € 38,0 mln ontvangen van derden als bijdragen aan diverse projecten. Per saldo was sprake van een exploitatietekort van € 28,2 mln. Dat bedrag is onttrokken aan de spaarpot / buffer die het saldo is van "niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren". Het saldo van de pot "niet uitgegeven BDU" bedroeg op 1 januari 2019 € 207,5 mln; op 31 december 2019 is het saldo afgenomen met € 28,2 mln en bedraagt dan € 179,2 mln.

Liquiditeitspositie: De omvang van de liquiditeitspositie wijkt af van het begrotingssaldo / BDU-saldo. Dit wordt veroorzaakt door (1) toepassing van het lasten/baten stelsel voor de begroting en rekening: lasten en baten worden toegerekend aan het jaar waarin de prestatie is geleverd. Bij de liquiditeiten is het moment van betaling en ontvangst van belang. (2) Leningen: leningen verstrekt of ontvangen (en aflossingen daarop) door de Vervoerregio worden verantwoord op de balans en zijn niet direct van invloed op het begrotingssaldo (m.u.v. de rente over deze leningen). Leningen incl. aflossingen raken wel direct het liquiditeitssaldo. (3) Crediteuren en debiteuren: bij het betalen van facturen

wordt de wettelijke betaaltermijn gehanteerd. Dit leidt er toe dat er een relatief constante omvang is van het door de VRA per saldo te betalen bedrag is. Deze omvang bedraagt circa 1/6 deel van de exploitatie-omvang (2 maanden doorlooptijd).

Tabel 15: Van BDU-saldo naar liquiditeiten (x € 1.000)

BDU-saldo ultimo 2019	179.246	
Bestemmingsreserves	1.643	
		180.889
Verplicht / nog te betalen		
- crediteuren	18.908	
- nog te betalen (transitoria)	72.648	
		91.556
Te vorderen		
- verstrekte busleningen	68.834	
- verstrekt voorschot GVB	32.000	
- div vorderingen	6.904	
Correctie voor "te vorderen"		-107.738
Liquiditeitssaldo ultimo 2019		164.706

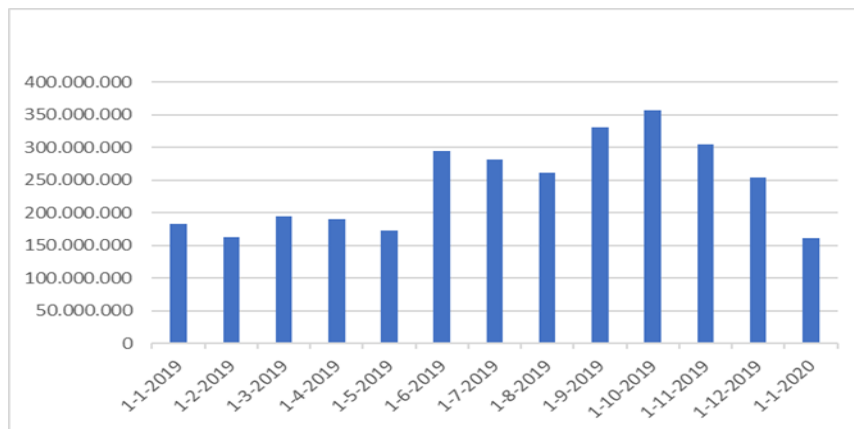
Het liquiditeitssaldo op 1 januari 2019 bedroeg € 187 mln. Eind 2019 was het liquiditeitssaldo € 164,7 mln; de liquiditeit is afgenomen met € 22,3 mln. Deze afname is het saldo van enerzijds toenames door aflossingen op de busleningen ad € 10,2 mln, verkoop van beleggingen ad € 12,3 mln en een netto terugbetaling ad € 20 mln van GVB Activa inzake voorschotbetalingen; anderzijds is sprake van interen op het BDU saldo van € 28,2 mln en afname van het overig werkkapitaal (saldo van overige kortlopende vorderingen en schulden) ad € 36,4 mln.

Bussenlening: Voor investeringen van strategische activa voor openbaar vervoer zijn busleningen verstrekt, die worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies. Deze leningen leiden tot op heden niet tot een financieringsbehoefte, omdat de niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren voldoende liquiditeiten opleveren.

Voorschot GVB: In 2017 en 2018 zijn voor de aanschaf van metro- en trammaterieel voorschotten verleend van in totaal € 82 mln. In 2019 is de vorm van financieren omgezet van een investeringsbijdrage naar subsidiëring op basis van kapitaallasten. Met het wijzigen van deze beschikking is het betaalde voorschot van € 82 miljoen invorderbaar geworden, waarvan GVB Activa in 2019 € 50 miljoen heeft terugbetaald. Het restant zal begin 2020 worden ingelost.

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het rijk.

Tabel 16: stand/verloop schatkistbankieren



In 2019 zijn geen (nieuwe) leningen aangetrokken voor de financiering van de reguliere activiteiten van de Vervoerregio. Ook anderszins zijn geen leningen aangetrokken.

Beleggingsportefeuille: Bij de invoering van Schatkistbankieren is bepaald dat de reeds lopende externe beleggingen vóór 2020 moeten zijn afgewikkeld. De Vervoerregio heeft deze beleggingen in 2019, dus binnen de gestelde termijn afgewikkeld. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Vervoerregio hiervoor heeft gevormd, is in 7 jaar afgebouwd. In 2019 het laatste 1/7e deel van deze bestemmingsreserve vrijgevalen, onder afboeking van het koersverlies van € 0,07 mln (0,1%) bij verkoop van de laatste tranche beleggingen van € 12,4 mln.

3 FINANCIËLE VERANTWOORDING, DE JAARREKENING

In de jaarrekening zijn de financiële overzichten met toelichtingen opgenomen over de bestede en ontvangen middelen van en door de Vervoerregio Amsterdam.

3.1 PROGRAMMAREKENING

Het overzicht van de baten en lasten per programma geeft een overzicht op (sub)programmaniveau waarbij de realisatie voor 2019 is afgezet tegen de begroting (zowel de oorspronkelijk vastgestelde Programmabegroting 2019 als de begroting na de door de raad vastgestelde wijzigingen tot en met de 2^e Burap) en de realisatie uit 2018. De mutaties van de reserves zijn afzonderlijk zichtbaar. Het overzicht toont de verrekening met het saldo vooruitontvangen BDU (het in voorgaande jaren opgebouwde bedrag). Met deze BBV-conforme presentatie komt het resultaat na mutaties op de reserves en verrekening met het saldo Vooruitontvangen BDU op 0 uit. In hoofdstuk 2 van dit Jaarverslag zijn de uitkomsten toegelicht.

Tabel 17: Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

Overzicht baten en lasten 2019					
(Sub)programma	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil jaarrekening-
LASTEN					
Programma Algemene dekkingsmiddelen	525	0	0	72	-72
Programma Overhead	6.723	8.403	9.604	9.048	556
Investeringsagenda mobiliteit	83.434	128.310	138.310	123.797	14.513
Amsteltram	19.126	113.981	114.261	120.313	-6.052
Concessies	138.304	113.790	108.064	100.622	7.442
BORJ/MVP	127.183	71.122	119.017	110.596	8.421
Activa GVB	18.791	9.300	14.163	4.453	9.710
Duurzaam en slim	714	1.220	1.545	1.161	384
Onderzoek, Studie en Samenwerking	4.279	4.709	8.471	6.410	2.061
Apparaatskosten	7.100	7.492	7.551	7.147	404
Programma Verkeer en Vervoer	398.930	449.924	511.381	474.499	36.882
TOTAAL LASTEN	406.178	458.327	520.985	483.619	37.366
BATEN					
BDU jaarbijdrage 2019	406.372	387.198	397.227	418.668	21.441
BDU saldo voorgaande jaren	-19.249	14.000	66.913	28.204	-38.710
rentebaten	1.060	0	966	1.110	144
overige baten	0	0	-1	-55	-54
Programma Algemene dekkingsmiddelen	388.184	401.198	465.106	447.927	-17.179
Programma Overhead	93	0	228	312	85
Investeringsagenda mobiliteit	748	8.086	22.284	919	-21.365
Amsteltram	1.100	42.600	26.192	26.192	0
Concessies	14.922	5.900	6.376	7.738	1.362
BORJ/MVP	0	0	0	0	0
Activa GVB	0	0	0	0	0
Duurzaam en slim	0	0	435	229	-206
Onderzoek, Studie en Samenwerking	897	503	1.768	1.102	-666
Apparaatskosten	293	100	56	47	-9
Programma Verkeer en Vervoer	17.960	57.189	57.111	36.227	-20.884
TOTAAL BATEN	406.238	458.387	522.445	484.466	-37.979
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	60	60	1.460	847	-613
MUTATIES RESERVES					
Toevoeging aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	0
Vrijval reserves	0	0	0	613	-613
TOTAAL MUTATIES RESERVES	-60	-60	-1.460	-847	-613
RESULTAAT NA BESTEMMING	0	0	0	0	0

3.2 BALANS EN WAARDERINGSGRONDSLAGEN

Balans, onderdeel Activa

Activa	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
A1 Vaste activa		
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	68.400.702	60.010.405
A1332c Financiële vaste activa: Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	0	0
Totaal Vaste activa	68.400.702	60.010.405
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	991.143	3.821.344
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	183.578.860	161.564.139
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	-143.219	-143.219
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	5.957.778	-244.171
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	75.016.672	8.824.037
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.398.078	3.142.012
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	337.000	337.000
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	500.353	35.132.558
Totaal Vlottende activa	269.636.665	212.433.699
Totaal Activa	338.037.367	272.444.104

Balans, onderdeel Passiva

Passiva	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
P1 Vaste passiva		
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	795.977	1.642.573
P114 Eigen vermogen: Saldo van rekening	0	0
Totaal Vaste passiva	795.977	1.642.573
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	30.431.435	18.907.791
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	207.449.563	179.246.028
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	987.715	1.709.818
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.372.677	70.937.893
Totaal Vlottende passiva	337.241.390	270.801.530
Totaal Passiva	338.037.367	272.444.103

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 werd gewaardeerd op de verkrijgingsprijs (historische kostprijs). In het kader van het verplichte schatkistbankieren is deze uitzetting met ingang van 2013 tot en met 2019 jaarlijks afgebouwd met 1/7e deel. In 2018 was de laatste af te lossen tranche daarom A225c Uitzettingen met een looptijd < 1 jaar. In 2019 is dit laatste deel van het fonds verkocht. Het koersverlies ad € 0,1 mln is in 2019 als last op het programma Algemene Dekkingsmiddelen genomen.

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 in het kader 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: BOS-gelden gemeente Zaanstad.

A29d: De overige vorderingen van de Vervoerregio zijn alle opgenomen voor hun nominale waarde.

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112: Door de raad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten. Toekomstige bestedingen voor het bestemde doel worden ten laste van deze reserves gebracht.

P2 Vlottende Passiva

P213: De crediteuren zijn opgenomen voor de nominale waarde, de looptijd van deze posten is minder dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een betaaltermijn van twee weken.

P29b: Dit betreft de post Vooruit ontvangen BDU, waarin de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren worden opgenomen. In paragraaf 3.5 is het verloop van deze post opgenomen.

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

P29d: De overige verplichtingen van de Vervoerregio.

3.3 TOELICHTING OP DE BALANS

Activa

A1331a Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)				
Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-19	9.029.519	4.801.443
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	53.464.896	49.768.349
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21	5.906.288	5.440.614
Totaal lening			68.400.702	60.010.405

A1332c Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar					
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Toevoeging	Ottrekking	Dividend	Eindsaldo 2019
ASR Kap.Rek TranchA	12.417.430		12.417.430		0
Totaal Uitzettingen	12.417.430	0	12.417.430	0	0

In het kader van het verplicht schatkistbankieren werd met ingang van 2013 deze uitzetting in zeven achtereenvolgende jaren afgebouwd. Ieder jaar werd 1/7e deel van de participaties verkocht. In 2019 werd de laatste tranche verkocht. Daarbij is de bestemmingsreserve Koersverschillen vrijgevallen.

(in euro's)	2018	2019
Beheersdersfee	-83.687	-93.818
Beheersderskosten	47.804	32.621
Nettobeheersdersfee	35.883	61.197

A221 Vorderingen op openbare lichamen		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Gemeenten	186.355	231.017
Publiekrechtelijke Lichamen	609.447	1.224.202
Rijk	195.341	2.366.125
Waarvan		
Belastingdienst	125.341	2.438.120
Totaal Activa	991.143	3.821.344

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
BNG Schatkistbankieren	183.578.860	161.564.139
Totaal Vlottende activa	183.578.860	161.564.139
Totaal Rekening courant Rijk	183.578.860	161.564.139

In het kader van het verplicht schatkistbankieren worden alle overtollige liquide middelen automatisch overgemaakt naar onze BNG (schatkist)bankrekening.

A223b Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instelli		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
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 verrekenen BTW/BCF voor de Jeugdhulpverlening.

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2018
Openbaarvervoer	5.959.593	50.058
Connexxion Openbaar vervoer NV		
EBS	10.366	
EMTA	45.304	50.058
Schiphol Nederland BV	5.903.923	
Publiekrechtelijke lichamen	-1.815	-294.229
NS Stations BV	-1.815	
Provincie Noord Holland		-295.073
Olympia Uitzendbureau		844
Totaal Overige voororderingen	5.957.778	-244.171

A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar				
Omschrijving lening(deel) (in euro's)	Datum ingang	Datum Aflossing	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Voorschot GVB Activa B.V.	30-01-17		52.000.000	
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-19	6.007.638	4.228.076
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	4.130.336	4.130.336
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21	461.270	465.625
ASR Kap.Rek TranchA		06-12-19	12.417.430	-
Totaal Overige uitzettingen			75.016.674	8.824.037

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)			
(in euro's)		Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD		3.398.078	3.142.012
In het kader van het verplichte schatkistbankieren werd met ingang van		0	0
Totaal Liquide middelen		3.398.078	3.142.012

A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Bosgeld	337.000	337.000
Totaal nog te ontvangen	337.000	Eindsaldo 2019

A29d Overige overlopende activa		
Som van eindsaldo	Kolomlabels	
Rijlabels	2018	2019
rechten	130.413	1.194.078
01 Verkeer en Vervoer		648.574
Gem. Almere		17.010
Gem. Amsterdam		282.170
Gem. Haarlemmermeer		71.995
Ministerie BZK		59.500
Provincie Noord Holland		144.552
rechten < €50.000		13.847
Schiphol Group		59.500
02 Openbaar vervoer	130.413	531.095
Connexxion	105.094	
Connexxion rente & fee		98.315
detacheringsbijdrage		12.904
EBS aflossing en overig	25.319	
EBS rente lening		17.771
GVB rente NWB		30.713
publiekrechtelijke lichamen		68.379
rechten < €50.000		130.413
Schiphol inz. Buitenvelderttunnel		172.600
Overig		14.410
Overhead		14.410
Overig		
voortuitbetaalde bedragen	369.940	33.938.480
02 Openbaar vervoer		33.560.785
02 Openbaar vervoer		
Dova, inz. BTW		0
GVB bevoorschotting 2019		1.538.285
GVB voortuitbetaald inz. Lening		32.000.000
rechten < €50.000		22.500
03 Infrastructuur	327.099	333.849
03 Infrastructuur	327.099	
vorderingen < 50.000		333.849
Overhead	32.941	43.846
Huur waarborgsommen		18.433
Overhead	32.941	
vorderingen < 50.000		25.412
01 Mobiliteit	9.900	
01 Mobiliteit	9.900	
Eindtotaal	500.353	35.132.558

Passiva

P112 Bestemmingsreserves				
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Bij: toevoeging	Af: ontrekking	Eindsaldo 2019
Best Reserve Koersversch. Kap.marktsele	528.221		528.221	0
Best Reserve vervanging ICT	267.756	60.000	85.183	242.573
Best Reserve Boetegelden	0	1.400.000		1.400.000
Totaal Passiva	795.977	1.460.000	613.404	1.642.573

P213 Overige vlottende schulden		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Gemeenten	13.903.656	15.378.125
Dienst Infrastructuur, Verkeer	2.158.040	
Gemeente Amsterdam Dienst Metro	4.961.364	10.722.033
Gemeente Amsterdam Verkeer en Openb	5.181.468	4.507.792
schulden < 1mln.	1.602.784	148.300
Publiekrechtelijke Lichamen	4.198.881	372.086
Provincie Noord-Holland	3.635.995	
schulden < 1mln.	562.886	372.086
schulden derden	12.328.898	3.157.581
GVB Activa	9.018.220	
GVB Exploitatie BV	1.389.724	-108
schulden < 1mln.	1.920.954	3.157.689
Eindtotaal	30.431.435	18.907.791

P29b: Overlopende passiva; Vooruitontvangen bijdragen Rijk

		Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Ontwikkeling vooruitontvangen BDU	Jaarrekening 2018				
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.192	-409.224	-484.121	-445.412	38.710
Subtotaal	207.510	92.444	141.984	180.706	38.723
Dotatie aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	-
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.384	140.524	179.246	38.723

P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - Venom	343.886	388.852
Vooruitontv. bijdragen 3en Infra - AVL	420.782	0
Vooruitontv. bijdragen Spoor dossier tbv MRA	223.047	37.110
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mob.	0	616.114
Vooruitontv. bijdragen 3en Sbab	0	57.678
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	0	610.064
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	987.715	1.709.818

P29d Overige overlopende passiva		
(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
01 Verkeer en Vervoer	711.106	20.378.768
Gemeente Amsterdam, dienst Metro en Tram		19.369.623
Diverse verplichtingen < € 50.000	255.885	664.468
Connexxion		259.677
Gemeente Amsterdam	344.245	85.000
Provincie Noord Holland	48.975	
Gemeente Haarlemmermeer	35.000	
Gemeente Amstelveen	27.000	
02 Openbaar vervoer	96.845.817	49.694.373
Project Renovatie Oostlijn (ROL) 2017		27.329.290
GVB activa	11.471.569	15.940.906
GVB expl.	8.075.883	3.004.120
Connexxion	3.182.365	2.185.665
EBS	972.998	720.139
BORI	56.321.071	379.965
Diverse verplichtingen < € 50.000	430.220	134.288
MVP	16.381.066	
Gemeente Amstelveen	10.645	
04 Economie	65.196	65.196
Diverse verplichtingen < € 50.000	65.196	65.196
05 Regionlae woningmarkt	4.899	4.899
Diverse verplichtingen < € 50.000	4.899	4.899
Overhead	114.203	124.181
Diverse verplichtingen < € 50.000	114.203	124.181
Overig	631.458	670.477
Loonheffingen	496.721	516.633
Pensioenpremies	134.737	143.443
Diverse verplichtingen < € 50.000		10.401
Totaal overlopende passiva	98.372.679	70.937.893

3.4 OVERZICHT TOEVOEGINGEN/ONTTREKKINGEN RESERVES EN VERREKENING VOORUITONTVANGEN BDU

Tabel 18: Overzicht Toevoegingen en onttrekkingen Reserves

	Eindsaldo 2018	Bij: Toevoegingen 2019	Af: Onttrekking 2019	Af: Vrijval 2019	Eindsaldo 2019
Bestemmingsreserve Koersverschillen kapitaalmarktselect	528.221			528.221	-
Bestemmingsreserve vervanging ICT	267.756	60.000		85.183	242.573
Bestemmingsreserve boetegelden	-	1.400.000			1.400.000
Totaal bestemmingsreserves	795.977	1.460.000	-	613.404	1.642.573

Tabel 19: Ontwikkeling saldo Vooruitontvangen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (x € 1.000)

	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Ontwikkeling vooruitontvangen BDU					
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.192	-409.224	-484.121	-445.412	38.710
Subtotaal	207.510	92.444	141.984	180.706	38.723
Dotatie aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	-
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.384	140.524	179.246	38.723

3.5 WET NORMERING TOPINKOMENS (WNT)

Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 2013 van kracht zijnde Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector voldoet de Vervoerregio Amsterdam aan de vastgestelde normering van de bezoldiging van topfunctionarissen en publicatie daarvan in de jaarrekening. Uit het overzicht (tabel 21) blijkt dat de secretaris en

plv. secretaris in 2019 allen onder de maximale bezoldigingsnorm van € 194.000 zijn gebleven.

Tabel 20: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2018 en 2019

Leidinggevende topfunctionarissen 2018 en 2019				
	A. Joustra 2018	A. Joustra 2019	A.P. Colthoff 2019	N. van Paridon 2019
Functie(s)	Secretaris	Secretaris	Plv. secretaris	Plv. secretaris
Duur dienstverband	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12
Duur functievervulling	01-01 / 31-12	01-01 / 09-07	09-07 / 31-12	09-07 / 31-12
Omvang dienstverband (in fte)	1,0	1,0	1,0	1,0
Dienstbetrekking	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling
Bezoldiging (in €)				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	134.621	138.259	108.278	108.278
Beloningen betaalbaar op termijn	18.291	20.225	18.147	18.147
Totaal bezoldiging	152.912	158.484	126.425	126.425
Toepasselijk WNT-maximum	189.000	194.000	194.000	194.000
Motivering indien overschrijding:	nvt	nvt	nvt	nvt

Amstelland/Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag, onderdeel concessies, is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen betreffen de overeenkomst voor het Beheer en Onderhoud van Rail en Infra (BORI), de aanschaf / vervanging van groot materieel en de garantstellingen.

Voor de niet uit de balans blijken verplichtingen geldt dat deze in de begroting zijn opgenomen.

3.6 NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

Volgens het Besluit Begroting en Verantwoording wordt in de toelichting op de balans een item opgenomen over belangrijke financiële verplichtingen voor toekomstige jaren van de vervoerregio Amsterdam die niet uit de balans blijken. Uit de balans blijken slechts de verplichtingen die in het boekjaar 2019 zijn aangegaan, waar het werk voor gedaan is maar waarvoor nog geen factuur is ontvangen. Het kan zijn dat er verplichtingen zijn aangegaan maar waar het werk nog niet voor gedaan is, bijvoorbeeld omdat het langlopende contracten zijn. Daarbij kan worden gedacht aan langlopende huurverplichtingen, onderhoudsverplichtingen, subsidieverplichtingen en verplichtingen voor ontvangen projectgebonden middelen die als baat zijn verantwoord in het programma Algemene Dekkingsmiddelen. Uitgangspunt van dergelijke middelen is: geen inzet voor het project? Dan terugbetalen.

Aan dergelijke verplichtingen wordt aandacht besteed bij de Begrotingsbehandeling. Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam,

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: SISA VERANTWOORDING

Volgt (in combinatie met accountantsverklaring)

BIJLAGE 2: BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

De baten en lasten worden, overeenkomstig de aanwijzingen vanuit het Besluit Begroting en Verantwoording, weergegeven per taakveld. Taakveld 2.1 Verkeer en Vervoer omvat voornamelijk de subprogramma's Investeringsagenda, Duurzaam en slim en Onderzoek, studie en samenwerking. Taakveld 2.5 Openbaar vervoer omvat voornamelijk de subprogramma's Amsteltram, Concessies, BORI/MVP en Activa GVB.

Tabel 21: Overzicht baten en lasten per taakveld

Baten en lasten per taakveld (in €)			Realisatie 2018	Primitieve begroting 2019	Begroting 2019	Realisatie 2019	Verschil
Lasten per taakveld	0.1	Bestuur	94.157	167.000	167.584	101.687	-65.897
	0.4	Overhead	7.503.925	8.236.070	9.385.561	8.913.303	-472.258
	0.5	Treasury	504.521	-	-	-	-
	2.1	Verkeer en vervoer	110.656.548	252.742.000	262.563.632	251.866.265	-10.697.367
	2.5	Openbaar vervoer	323.584.532	197.182.010	248.482.582	222.418.865	-26.063.717
Totaal lasten			442.343.683	458.327.080	520.599.359	483.300.120	-37.299.239
Baten per taakveld	0.4	Overhead	7.102.346	7.009.121	9.819.926	9.317.221	-502.705
	0.5	Treasury	1.060.257	-	966.126	1.037.659	71.533
	2.1	Verkeer en vervoer	109.825.989	136.056.597	207.684.206	252.498.799	44.814.593
	2.5	Openbaar vervoer	324.415.091	315.321.362	303.589.101	221.293.037	-82.296.064
Totaal baten			442.403.683	458.387.080	522.059.359	484.146.716	-37.912.643
Verrekening BDU	0.4	Overhead	-0	-1.453.949	-227.093	493.293	720.386
	2.1	Verkeer en vervoer	-830.559	-116.685.403	-54.879.426	632.535	55.511.961
	2.5	Openbaar vervoer	830.559	118.139.352	55.106.519	-1.125.828	-56.232.347
Totaal verrekening BDU			0	-	-	0	-
Resultaatbestemming	0.10	Mutaties reserves	60.000	60.000	1.460.000	846.596	-613.404
Totaal Resultaatbestemming			60.000	60.000	1.460.000	846.596	-613.404
Resultaat na Resultaatbestemming			-	-	-	-0	0

BIJLAGE 3: ACCOUNTANTSVERKLARING 2019

Wordt opgenomen na ontvangst accountantsverklaring (juni)