Vervoerregio Amsterdam



BEGROTING 2020 EN MEERJARENRAMING 2021-2023

5 juli 2019

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

Inleiding **5**

ALGEMEEN **5**

BELEIDSBEGROTING **10**

Programma verkeer en vervoer 10

Investeringsagenda Mobiliteit 10

Amsteltram 12

Concessies 13

Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur 14

Activa GVB 15

Duurzaam en Slim 17

Onderzoek, studie en Samenwerking 19

Overhead en algemene dekkingsmiddelen 22

Overhead 22

Algemene dekkingsmiddelen 22

Paragrafen 24

Financiering 24

Weerstandsvermogen en risicobeheersing 26

Bedrijfsvoering 31

Verbonden partijen 31

FINANCIËLE BEGROTING **32**

Overzicht Baten en Lasten 2020 32

Overzicht incidentele baten en lasten 33

Ontwikkeling BDU-saldo 2020-2023 34

Meerjarenoverzicht 2024-2029 34

Overzicht baten en lasten per taakveld 35

Uiteenzetting financiële positie 36

Reserves 2018-2023 **37**

Bijlagen **38**

Bijlage 1 : Indicatoren **39**

Bijlage 2 : Overzicht achtergrondinformatie **40**

Bijlage 3 : Grafische weergave programmabegroting 2020-2023 (incl. Meerjarenbeeld) **42**

Bijlage 4 : Cijfers bij grafische weergave **43**

BEGROTING 2020

Formatie van 107 FTE

437M

Totale Baten inclusief BDU.

522M

Totale Lasten

86M

Programma resultaat

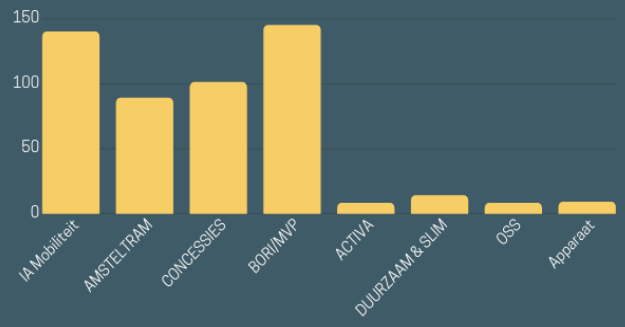
5

STRATEGISCHE OPGAVEN

WIE

De Vervoerregio Amsterdam verbindt gemeenten en werkt aan een regio waar mensen vlot hun bestemming bereiken. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.

VERKEER & VERVOER



INLEIDING

Voor u ligt de **programmabegroting 2020** van de Vervoerregio.

Met deze beknopte, informatierijke programmabegroting brengt de Vervoerregio de lezer snel op de hoogte van haar activiteiten, de kosten die hiermee gemoeid zijn en de eventuele uitdagingen die de Vervoerregio kent. De programmabegroting bestaat uit een deel algemeen, het programma, de paragrafen, de bijlagen en het besluit.

Het deel **Algemeen** gaat in op de algemene beleidsontwikkelingen die betrekking hebben op het totale programma, alsook de financiële ontwikkelingen van de Vervoerregio. Verder worden de prioriteringsmethodiek en de consequenties hiervan op de voorliggende begroting toegelicht.

Het **beleidsmatige deel** van de begroting is terug te vinden in het **programma,** welke onderverdeeld is in diverse sub-programma's (of activiteiten). Binnen het sub-programma wordt aangegeven wat de Vervoerregio gaat doen en hoeveel het mag kosten.

In de **financiële begroting** worden meer details gegeven over de cijfermatige kant van de begroting. Hier wordt ook ingegaan op de financiële ontwikkeling van de Vervoerregio. In de tabellen in deze begroting worden ook (voorlopige) jaarcijfers 2018 (aangeduid met *) en de cijfers ten aanzien van de eerste bestuursrapportage 2019 (BURAP) (aangeduid met **) meegenomen.

De **paragrafen** zijn verplichte onderdelen, conform het Besluit begroten en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Als **bijlagen** bij de programmabegroting worden uitgebreide(re) financiële tabellen opgenomen, alsook een grafische weergave van de programmabegroting en de 10-jarige doorkijk.

ALGEMEEN

BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

De Amsterdamse regio is een van de pijlers van de Nederlandse economie en maakt een forse groei door. De verwachting is dat de komende jaren meer mensen zich zullen vestigen in deze regio, dat er meer arbeidsplaatsen zullen worden gecreëerd en dat het toerisme in deze regio ook een behoorlijke groei zal meemaken. Al met al een dynamische regio met veel kansen voor de economie, maar ook met veel vraagstukken en uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Het huidige mobiliteitssysteem zal meer onder druk komen en, wanneer we niets doen, misschien wel tegen zijn grenzen. De regio staat dus voor een forse bereikbaarheidsopgave die vraagt om een organisatie die de diverse partners bindt, en die samen klaar zijn om deze vraagstukken omtrent mobiliteit op te pakken. Ook wat betreft duurzaamheid en energie moeten de partners nauw samenwerken. Daarbij is het einddoel een bereikbare regio die voorbereid is op zijn toekomst. De Vervoerregio is de verbindende organisatie die de partners bijeen brengt.

Vanuit de verschillende vraagstukken heeft de Vervoerregio haar visie bepaald en verder uitgewerkt in het Beleidskader Mobiliteit. Vanuit het Beleidskader, en de daarin genoemde strategische opgaven, heeft de Vervoerregio speerpunten benoemd voor 2020. Deze zijn grotendeels in lijn met de speerpunten van de begroting 2019.

- **Financieel perspectief:** De Vervoerregio heeft in de komende jaren een opgave om de ambities in lijn te brengen met de beschikbare middelen. Die opgave zal ze samen met haar partners oppakken en die tot specifieke keuzes zal leiden. In het verleden werden de hoge(re) ambities opgevangen door de vooruit ontvangen BDU, maar werd er wel gewaarschuwd voor een kantelmoment tussen middelen en ambities. Dat kantelmoment komt er nu echt aan. Middels een gedegen financieel beleid, een goede agendering en prioritering, en openheid naar de partners, zal de Vervoerregio werk maken om te zorgen dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet.
- **Werken aan verkeersveiligheid**
  De afname van het aantal verkeersdoden stagneert. Het aantal ligt in de Vervoerregio al jaren rond de 30 verkeersdoden per jaar. Het aantal ernstige verkeersgewonden fluctueert en de laatste tijd is hier helaas weer sprake van een toename. De meeste ernstig gewonden vallen onder fietsers en gemotoriseerde tweewielers. Daarom is blijvende aandacht voor verkeersveiligheid nodig. De Vervoerregio streeft naar een reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden van 25% van het absolute aantal in 2020, ten opzichte van 2010. Dit streven wordt aangevuld met een strategie op langere termijn om ernstig verkeersslachtoffers te voorkomen. De verkeersveiligheid vergroten kan onder andere door het verbeteren van de infrastructuur (‘duurzaam veilig’). We financieren projecten in de regio, zoals schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Ook verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding leveren een bijdrage aan een verkeersveilige regio. Bij deze maatregelen heeft de Vervoerregio een rol als financier en regisseur.
- **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid**
  De Vervoerregio heeft een actieve sturende rol in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de MRA-partijen en het Rijk om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren. De partners werken aan een gemeenschappelijk beeld van de bereikbaarheidsopgave. De oplossingsrichtingen worden verkend door naar het gehele gebied te kijken en daarbij alle ontwikkelingen mee te nemen. Het programma is tweeledig: met de deelprogramma’s ‘Stedelijke Bereikbaarheid’ en ‘Slimme en Duurzame Mobiliteit’ worden korte termijnmaatregelen getroffen zoals het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht, zoals met het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer. In omvangrijke MIRT-studies is aandacht voor de bereikbaarheid op corridors zoals Amsterdam-Hoorn of die tussen Schiphol en Amsterdam-Zuid.
- **Zero emissie Mobiliteit**
  Met het programma Zero-Emissie-Mobiliteit stimuleert de Vervoerregio de overgang naar de mobiliteit van de toekomst. We verminderen de uitstoot van schadelijke stoffen en werken aan schonere lucht en stiller verkeer. De Vervoerregio is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in vijftien gemeenten en heeft hiermee direct invloed op het verduurzamen van het openbaar vervoersysteem (bus, tram en metro). Op de korte termijn zorgen we voor de inzet van emissievrije voertuigen in de vervoerconcessies en onderzoeken we hoe de laadinfrastructuur een plek krijgt.
- **Smart Mobility**
  Met onderzoeken, experimenten en projecten op het gebied van *Smart Mobility* in de vijftien gemeenten van de Vervoerregio krijgen we zicht op digitale ontwikkelingen en innovaties, en wat deze kunnen bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen. Daarmee komen mogelijke ongewenste ontwikkelingen in beeld, zodat we indien nodig op tijd kunnen bijsturen.
- **Inclusieve Mobiliteit**
  De Vervoerregio stelt het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (BIM) op met daarin ambities om het mobiliteitssysteem inclusiever te maken. De ambities in het BIM worden vertaald naar een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. De activiteiten in dit programma zorgen ervoor dat het mobiliteitssysteem toegankelijker wordt voor reizigers, zowel fysiek als mentaal. Meer reizigers kunnen op deze manier zelfstandig gebruik maken van het mobiliteitssysteem. Daarnaast biedt het BIM de mogelijkheid

CONCEPT

om de samenwerking tussen het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer te stimuleren. Nader onderzoek is nodig om deze complexe samenwerking mogelijk te maken in de toekomst.

PRIORITERING

De Vervoerregio ontvangt vanuit het rijk middelen volgens de Wet BDU verkeer en vervoer. Deze middelen fluctueren rond de € 400 miljoen per jaar (incidentele baten niet meegerekend). Met deze middelen dient de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen te vervullen (wet lokaal spoor , Wet Personenvervoer en wet BDU verkeer en vervoer). De Vervoerregio is zich ervan bewust dat er geïnvesteerd moet blijven worden in infrastructurele projecten. In combinatie met de hoge(re) uitgaven voor beheer en onderhoud van Railinfrastructuur en de beoogde uitgaven voor (Zero-Emissie) vervangingsinvesteringen zorgt dit voor de nodige uitdagingen op het gebied van de beschikbare middelen. Daar staat tegenover dat het voor de Vervoerregio een uitdaging is om de uitgaven voor infrastructurele projecten goed per jaar in te schatten. We zien dat grote projecten later dan gepland worden uitgevoerd, daarnaast is de Vervoerregio afhankelijk van de opdracht gevende partijen wat betreft informatie inzake planning (en dus kasritmes).

Onze betrokkenheid start reeds vroeger in het planvormingsproces van een opgave of bereikbaarheidsmaatregel. Die vroege betrokkenheid zorgt niet direct voor een hard beslag op de middelen, maar houdt er wel rekening mee dat uitgaven ooit gedaan moeten worden. De kosten van de totale ambitie komt zo in beeld. Wanneer al deze ambitie wordt afgezet tegen de beschikbare structurele financiële middelen (BDU-uitkering) geeft dit duidelijk weer dat de Vervoerregio **keuzes** zal moeten maken of een **oplossing** moet zoeken om de baten te vergroten.

Om de keuzes te kunnen onderbouwen is een prioriteringsmethodiek ontwikkeld. De methodiek is een hulpmiddel om de verschillende maatregelen met elkaar te vergelijken op basis van maatschappelijk resultaat, kosteneffectiviteit, noodzaak en draagvlak. Het streven is om zo breed mogelijk te prioriteren: van infrastructurele maatregelen tot bijvoorbeeld verkeerscampagnes en de aanschaf van nieuwe trams en metro's. Projecten in de realisatiefase worden hierbij niet meegenomen, daarover zijn al harde financiële afspraken met gemeenten gemaakt. Met de prioriteringsmethodiek kan de Vervoerregio keuzes voorleggen aan de Regioraad. En dit op basis van een objectieve beoordeling ten aanzien van het beleidskader. Daar waar de prioritering van bereikbaarheidsmaatregelen een effect heeft op de eventuele bijdrage van de Vervoerregio wordt dit met de partners besproken. Dit is een apart proces naast het tot stand komen van de begroting.

FINANCIEEL PERSPECTIEF

De BDU-bijdrage vanuit het rijk stijgt niet en ook zijn er geen directe signalen dat deze in de komende periode gaat stijgen. Door in het verleden op een goede manier beschikbare BDU te besteden aan de grote investeringen voor activa ten behoeve van het openbaar vervoer, heeft de Vervoerregio een mooie besparing op rentekosten gemaakt. Maar een besparing aan de ene kant wordt in een wereld met alsmaar meer reizigers en toenemende druk op de capaciteit snel weer uitgegeven aan andere bereikbaarheidsmaatregelen.

Net zoals in vorige jaren blijft de Vervoerregio goed investeren in de bereikbaarheid van onze mooie regio. Dit door het in stand houden en uitbreiden van het OV-netwerk via investeringen in infrastructuur, beheer en onderhoud en activa, maar ook door te investeren in diverse infrastructurele projecten. Vaak zijn dit kleine(re) projecten maar grote projecten vormen zeker geen uitzondering meer. De Investeringsagenda geeft hier verdere duiding aan.

Voor de Vervoerregio staat het als een paal boven water dat er vooral moet worden ingezet op goed openbaar vervoer. Dat zorgt er namelijk voor dat zoveel mogelijk reizigers op een zo snel mogelijke manier op hun bestemming komen. Daarnaast wil de Vervoerregio fietsnetwerken optimaliseren, waarbij veiligheid ook een grote rol speelt. Het faciliteren van de auto via diverse investeringen is nog steeds van essentieel belang, maar wijzigt ook door het

toenemend gebruik van elektrische voertuigen. Dit vraagt om een ander soort beleid waarbij meer nagedacht dient te worden over bijdragen in het faciliteren en vergroten van het elektrische wagenpark.

De activiteiten die volgen uit de ambities & opgaven moeten passen in het meerjarenperspectief van de Vervoerregio. Met de huidige BDU-middelen zal de Vervoerregio keuzes moeten maken. Waar dient het zwaartepunt van de bijdragen te liggen en hoe verhoudt zich dat tot de diverse wensen van de 15 deelnemende gemeenten binnen de Vervoerregio?

Met betrekking tot de **vrij besteedbare ruimte** geeft de 10-jarige doorkijk aan dat er slechts vanaf 2023 zicht is op vrije ruimte binnen de begroting. Een heel groot deel van de te besteden bedragen tot en met 2023 (en ook 2024) ligt vast via afgegeven beschikkingen voor projecten in realisatie, convenanten ten aanzien van BORI/MVP, beschikkingen ten aanzien van investeringen activa (15G en M7), alsook de concessies welke reeds verleend zijn. Binnen deze diverse rubrieken is er weinig tot geen ruimte om het voor minder te doen. Om inzichtelijk te maken **hoeveel** vrije ruimte er is in een bepaald begrotingsjaar, is een aparte regel toegevoegd aan het meerjarenbeeld. Het expliciet maken van deze vrije ruimte binnen de begroting maakt duidelijk dat de Vervoerregio tot 2023 weinig tot geen vrije ruimte heeft binnen de begroting.

Met betrekking tot het sub-programma IA Mobiliteit wijzigt het beeld van de vrije ruimte naargelang de voortgang van projecten. Op peildatum 2 mei heeft de Vervoerregio een totaal van € 321 miljoen aan projecten in de realisatiefase tussen 2019 en 2023. De Vervoerregio heeft in jaarschijven 2019 tot en met 2023 een totaal van € 588 miljoen begroot. Het verschil wordt ingevuld door projecten die in de komende jaren promoveren vanuit diverse fases richting de realisatiefase.

Het in kaart brengen van de totale ambities in de komende 10 jaar blijft een uitdagende opgave rekening houdende met alle ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking, technologie en mobiliteit.

Tabel 1 Saldo Baten & Lasten (bedragen in € 1.000)

Programma's	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	(404.001)	(502.226)	(471.858)	(388.723)	(386.614)	(363.682)
Overhead	(6.218)	(8.960)	(9.129)	(9.209)	(9.259)	(9.209)
Algemene dekkingsmiddelen	429.468	396.264	395.117	395.117	395.117	395.117
Toevoeging/onttrekking reserves	(60)	(1.460)	1.340	(60)	(60)	(60)
(Programmaresultaat) Verrekening met BDU	19.189	(116.382)	(84.530)	(2.875)	(816)	22.166

Tabel 2 Ontwikkeling fonds BDU (bedragen in € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Beginstand	188.330	207.437	91.055	6.525	3.650	2.834
Beschikte jaarbijdrage	406.372	416.741	412.331	403.299	403.299	395.117
Totaal Beschikbare BDU	594.702	624.178	503.386	409.823	406.949	397.952
Inzet BDU	(387.266)	(533.123)	(496.861)	(406.173)	(404.115)	(372.952)
Eindstand fonds BDU	207.437	91.055	6.525	3.650	2.834	25.000
(Programmaresultaat) Verrekening met BDU		(116.382)	(84.530)	(2.875)	(816)	22.166

CONCEPT

De programmabegroting toont een negatief programmaresultaat in 2020 tot en met 2022. Dit negatief resultaat komt ten laste van het vooruit ontvangen BDU-fonds. Kijkend naar dit fonds daalt deze aanzienlijk in de jaarschijven 2020 tot en met 2022. Het onttrekken uit het fonds ten behoeve van de exploitatie is waar het fonds voor bedoeld is en kan zolang het saldo positief is. Dit BDU-saldo zou, indien de Vervoerregio geen lening aangaat ten bedrage van de uitstaande bussenleningen, negatief worden. Deze negatieve BDU zou tot gevolg hebben dat de Vervoerregio keuzes in het programma Verkeer & Vervoer dient te maken.

In de verdere uitwerking van de begroting wordt per (sub) programma's een verdere specificatie van de baten & lasten gepresenteerd. In de financiële begroting zijn de baten en lasten toegelicht.

Tabel 3 Liquiditeitsprognose 2019-2023 **(bedragen in € 1.000)**

Liquiditeitsprognose	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Beginstand Liquide Middelen		**186.977**	**22.668**	**4.098**	**1.683**	**927**
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		71.000	7.300	(30.700)	9.000	9.000
Kasstroom uit exploitatie-activiteiten		(235.309)	(85.870)	(2.815)	(756)	22.226
Kasstroom uit aangegane leningen		0	60.000	31.100	(9.000)	(9.000)
Eindstand Liquide Middelen bij financiering	**186.977**	**22.668**	**4.098**	**1.683**	**927**	**23.153**

CONCEPT

BELEIDSBEGROTING

De Vervoerregio kent 3 programma's: Het programma Verkeer & Vervoer**,** Overhead en Algemene Dekkingsmiddelen. Binnen het programma Verkeer & Vervoer onderscheidt de Vervoerregio diverse sub-programma's. Deze dragen allen bij aan de strategische doelstellingen welke beschreven staan in het beleidskader Mobiliteit.

De **strategische opgaven van de Vervoerregio zijn:**

Figuur 1 Ambities Vervoerregio



- Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerbewijzen
- Naar een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- Veilig en prettig van deur tot deur : meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten: ondersteuning van verdichtingsopgaven

De strategische opgaven en de daarbij horende beleidsuitgangspunten worden in samenhang vertaald naar maatregelen en projecten. De beleidsuitgangspunten bieden de basis voor

- De nieuwe openbaar vervoerconcessies, waarbij aandacht is voor de hele reis en de duurzaamheidsopgave
- De nieuwe investeringsagenda's of gebiedsagenda's, waar maatregelen in samenhang bekeken worden;
- Het toepassen van de prioriteringsmethodiek

PROGRAMMA VERKEER EN VERVOER

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit diverse sub-programma's en de daarbij horende apparaatskosten. Volgend op het BBV worden de apparaatskosten als een separate rubriek opgenomen. Per sub-programma wordt uitgelegd wat de Vervoerregio wil bereiken en wat ze daarvoor gaat doen. Hoeveel het gaat kosten en wat de (incidentele) baten zijn worden tevens per sub-programma aangegeven.

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

De Vervoerregio verlegt de aandacht steeds meer van modaliteit naar mobiliteit. Dat doen we om beter in te kunnen spelen op de grote ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeenten: meer vanuit de behoefte aan bereikbaarheid van een gebied in plaats van apart vanuit ov, weg of fiets. In 2019 bundelen we de aparte investeringsagenda's tot één samenhangende Investeringsagenda Mobiliteit. Deze Investeringsagenda is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. Hierin stellen we als doel om de financiële middelen zo optimaal mogelijk te benutten. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. De Investeringsagenda Mobiliteit wordt jaarlijks samen met gemeenten en andere uitvoerende partijen bijgesteld en tegelijk met de programmabegroting aan de Regioraad ter besluitvorming voorgelegd.

Met de Investeringsagenda Mobiliteit zetten we de projecten en maatregelen uit de oude Investeringsagenda's Weg, OV, Fiets en Verkeersveiligheid voort, en vertalen we nieuwe beleidsopgaven in nieuwe initiatieven. We werken en betalen mee aan de verbeteringen in de doorstroming van het OV, het verkeersveiliger maken van onze wegen, hoogwaardige fietsroutes en -stallingen bij stations en bij het verhelpen van knelpunten in het wegennet. We doen dit meer en meer in samenhang van opgaven. Binnen de investeringsagenda verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit.

CONCEPT

De bereikbaarheidsmaatregelen worden in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal te stellen. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen kijken we nadrukkelijk naar de CO2-balans, de aangename beleving van de reis en naar hoe een vervoerwijze passend is bij de omgeving. We gebruiken het Beleidskader Mobiliteit daarbij niet als blauwdruk, wel als kompas: het geeft richting aan onze huidige en toekomstige activiteiten en investeringen. We blijven dus investeren in een goede bereikbaarheid, en respecteren daarbij de afspraken met onze partners over de lopende projecten. Met deze nieuwe koers houden we de regio Amsterdam economisch sterk en aantrekkelijk voor haar inwoners en bezoekers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020

De Investeringsagenda Mobiliteit bevat een brede en omvangrijke lijst met initiatieven, projecten en maatregelen die per gemeente zijn gerangschikt en optellen tot een investeringsvolume van meer dan €100 miljoen per jaar in de periode tot en met 2023. Veel van de belangrijke projecten die nu en in de komende tijd in uitvoer gaan zijn mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten. Dit zien we bijvoorbeeld bij de aanleg van het HOVASZ-project waarbij een busbaan en snelfietsroute tegelijk worden gerealiseerd en de verkeersveiligheid bij oversteken wordt aangepakt. Maar ook bij de ongelijkvloerse oplossingen bij het spoor in Diemen en Zaanstad (Guisweg) en op knooppunten zoals het recent opgeleverde Amstelstation of het busstation in Amstelveen.



Het vergroten van de verkeersveiligheid kan onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Ook verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding leveren een bijdrage aan een verkeersveilige regio.

In het programma ‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid’ werken we samen met het rijk aan bereikbaarheidsmaatregelen in de Metropoolregio Amsterdam tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Die maatregelen krijgen hun plek in de Investeringsagenda.

De Voerregio draagt ook actief bij aan kosten voor **projectenstudies.** Deze vallen onder de investeringsagenda mobiliteit maar kennen een verschillend karakter. Enerzijds zijn het bijdragen van de Vervoerregio aan studies waarvoor het opdrachtgeverschap ligt bij één van onze partners, en anderzijds maakt de Vervoerregio kosten voor studies waarvoor het opdrachtgeverschap ligt bij de Vervoerregio.

Ramingswijze Investeringsagenda Mobiliteit

In de Investeringsagenda Mobiliteit staan alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, of reeds bijdraagt, opgenomen. Deze agenda is een gezamenlijk product van de Vervoerregio en de gemeenten. De Investeringsagenda presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij de begroting vooral de beschikbare budgetten presenteert.

In de cijfers zoals opgenomen in de begroting 2020, is uitgegaan van scenario III uit de kadernota 2020. Dit wil zeggen dat de Vervoerregio voor kleine projecten en mutaties (< € 5 miljoen) een budget raamt van € 30 miljoen en voor projectstudies in verkenningen of planstudiefase € 4 miljoen. Deze zijn gebaseerd op ervaringscijfers over de afgelopen jaren. Voor de overige bedragen is gekeken naar de projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit die in 2020 naar onze inschatting een beslag kunnen leggen op de beschikbare middelen van de Vervoerregio. Dit zijn projecten die nu of in de komende maanden via een promotiebesluit in de realisatiefase terechtkomen. In de raming van de begroting is binnen de post 'Investeringsagenda Mobiliteit' rekening gehouden met een bepaalde mate van over- en onderbesteding. Deze keuze is eveneens gemaakt op basis van eerder opgedane ervaring. Hierdoor we weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer zullen komen. Het is een saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten die tussentijds sneuvelen, waardoor eerder gereserveerde middelen vrijkomen.

De totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen in deze investeringsagenda laat zien dat de Vervoerregio keuzes moet maken ten aanzien van het beschikbare budget. Het kan ertoe leiden dat we sommige opgaven later in de tijd moeten uitvoeren. Het toepassen van de prioriteringsmethodiek helpt hierbij. Samen met de partners kijken we intussen ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, en het aangaan van een overeenkomst met het rijk om bijdragen eerder te laten uitkeren of later af te kunnen lossen. Om ervoor te zorgen dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen, treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten.

Wat mag dat kosten?

Tabel 4 IA Mobiliteit | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

IA Mobiliteit	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
IA Uitvoeringsbudgetten	83.434	124.310	136.000	116.000	96.000	96.000
IA Studies	0	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Totaal Lasten IA Mobiliteit	**83.434**	**128.310**	**140.000**	**120.000**	**100.000**	**100.000**
Bijdragen 3'den						
BDU Absoluut	8.489	21.443	17.214	8.181	8.181	0
Totaal Baten IA Mobiliteit	**8.489**	**21.443**	**17.214**	**8.181**	**8.181**	**0**
Saldo IA Mobiliteit	**(74.945)**	**(106.867)**	**(122.786)**	**(111.819)**	**(91.819)**	**(100.000)**

AMSTELTRAM

De Vervoerregio is opdrachtgever voor de uitwerking en de realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn. De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor 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 gaan we doen in 2020

***Amstelveenlijn**:*

In maart 2019 werd conform de planning lijn 51 definitief uit dienst gehaald en ging de aannemer langs het gehele zuidelijke tracé (Amstelveen Centrum - Westwijk) aan de slag met de ombouw. Wanneer de overige geplande

buitendienststellingen (TBGN) van lijn 5 in 2019 volgens planning verloopt zal in het 1e kwartaal 2020 een groot deel van de ombouw van de infra gereed zijn. De realisatie van het opstelterrein is door een majeure planwijziging 4 maanden opgeschoven (oplevering verwacht mei 2020) waardoor pas medio 2020 het test- en proefbedrijf (OTO) van GVB kan starten. Ondanks de vertraging bij het opstelterrein is nog steeds de verwachting dat in 4e kwartaal 2020 de Amstelveenlijn in exploitatie kan gaan. In het 1e kwartaal 2021 zal het overdrachtsdossier gereed worden gemaakt en zal na financiële afwikkeling van alle werkzaamheden decharge voor de projectorganisatie van de Amstelveenlijn plaatsvinden. Een deel van de projectorganisatie zal daarna doorgaan met de realisatie van de verlenging naar Uithoorn.

***Uithoornlijn**:*

Conform planning wordt in 2019 het aanbestedingsdossier opgesteld en vindt de aanbesteding plaats, waarna in het eerste kwartaal van 2020 het hoofdcontract wordt gegund. Na gunning zullen de ontwerpwerkzaamheden van de aannemer starten. De uitvoeringswerkzaamheden zullen, zoals nu gepland, duren tot het vierde kwartaal van 2023. De start van de exploitatie is in de zomer van 2024.

Wat mag dat kosten?

Tabel 5 Amsteltram | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

AMSTELTRAM	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Amstelveenlijn	18.052	109.981	81.796	7.220	62.424	0
Uithoornlijn	1.073	3.000	7.000	24.000	24.000	10.331
Totaal Lasten	**19.126**	**112.981**	**88.796**	**31.220**	**86.424**	**10.331**
Bijdragen 3'den	(9.654)	25.673	15.404	0	25.673	3.064
BDU Absoluut						
Totaal Baten	**(9.654)**	**25.673**	**15.404**	**0**	**25.673**	**3.064**
Saldo	**(28.779)**	**(87.308)**	**(73.392)**	**(31.220)**	**(60.751)**	**(7.267)**

CONCESSIES

De Vervoerregio is opdrachtgever van het stad-en streekvervoer binnen de vijftien Vervoerregiogemeenten. Hiervoor verleent de Vervoerregio concessies aan vervoerbedrijven en subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro. De Vervoerregio kent 4 concessiegebieden: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. De concessies worden op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed, met uitzondering van Amsterdam. Deze werd onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die per concessie worden vastgesteld in programma's van eisen. De Vervoerregio streeft naar een groei van het aantal reizigerskilometers en klantwaardering van haar vervoerders van een 7,8 of hoger en in Amsterdam een 7,5. De klantwaardering wordt gemeten via de landelijk jaarlijkse klantenbarometer.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020

- De Vervoerregio monitort of de vervoerders zich houden aan de afspraken die in de diverse concessiedocumenten zijn vervat. Er worden boetes opgelegd of bonussen toegekend indien hier aanleiding voor is. Ook toetst de Vervoerregio de voorstellen van vervoerders voor wijzigingen in het lijnennet, aan de vervoerkundige eisen voor de concessies, de wensen van de gemeenten en het dagelijks bestuur van de Vervoerregio;

CONCEPT

- Binnen de concessies zorgt de Vervoerregio voor de uitrol van **zero-emissie-bussen** en de daarbij horende laadinfrastructuur. Het regionale bestuursakkoord zero-emissie schetst hiervoor de nodige kaders. De Vervoerregio treedt hier voornamelijk op als regisseur en financier.
- Na de grote wijzigingen in het lijnennet 2018 (bij de start van de Noord-Zuidlijn) zijn er in 2020 geen vergelijkbare grote wijzigingen te verwachten. Wel zijn relatief beperkte wijzigingen mogelijk, zodat het openbaar vervoer goed blijft aansluiten op de wensen van de reizigers en de vervoergroei. De vervoerbedrijven presenteren jaarlijks hun voorstellen voor wijzigingen in vervoerplannen. Deze vervoerplannen worden daarna uitgewerkt in concrete dienstregeling
- Voor de concessie Amstelland-Meerlanden is eind 2020 de instroom van een tweede tranche elektrische bussen voorzien. Omdat elektrische bussen minder flexibel kunnen worden ingezet dan dieselbussen, zal Connexxion naar verwachting bij ingang van het dienstregelingsjaar 2021 (december 2020) met voorstellen komen die meer impact hebben op het lijnennet dan gebruikelijk.
- Met betrekking tot de aanbesteding Zaanstreek-Waterland wordt in 2020 de inschrijvingsperiode gesloten en start de beoordeling en gunning van de concessie (gunning voorzien eind juni 2020) waarbij nadien de implementatieperiode van start gaat.

Wat mag dat kosten?

Tabel 6 Concessies | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

CONCESSIES	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Amsterdam (Exploitatie)	48.463	30.260	21.502	17.163	9.741	5.598
Amstelland Meerlanden	44.612	45.557	45.360	45.360	45.360	44.818
Waterland	20.166	19.332	19.432	19.536	19.536	19.536
Zaanstreek	12.331	12.628	12.628	12.628	12.628	12.628
Buurtbussen	244	221	221	221	221	221
Innovatiefonds	466	1.000	1.000	934	0	0
Kosten Reizigersadviesraad	55	0	0	0	0	0
Proefrijden NZL en AVL	9.730	0	0	0	0	0
R-net Uitvoeringskosten	165	1.100	1.100	1.100	1.100	0
Totaal Lasten	**136.232**	**110.098**	**101.243**	**96.942**	**88.586**	**82.801**
Bijdragen 3'den	14.922	6.035	6.035	5.035	5.035	5.035
BDU Absoluut						
Totaal Baten	**14.922**	**6.035**	**6.035**	**5.035**	**5.035**	**5.035**
Saldo	**(121.310)**	**(104.063)**	**(95.208)**	**(91.907)**	**(83.551)**	**(77.766)**

BEHEER EN ONDERHOUD RAIL INFRASTRUCTUUR

De beschikbaarheid van goede, functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Het beheer en onderhoud van de metro – en tram infrastructuur wordt gesubsidieerd door de Vervoerregio en geregisseerd door de gemeente Amsterdam. De prestaties van het metro – en tramnetwerk zijn goed, de bijhorende kosten zijn echter hoog. Aandacht voor dit systeem en de betaalbaarheid ervan is de komende jaren daarom cruciaal. Voor het beheer en onderhoud rail infrastructuur (BORI) en het meerjarenvervanginsprogramma Metro (MVP) zijn convenant afspraken gemaakt ten aanzien van het totale programma. Het convenant BORI loopt af in 2024 en het MVP-convenant in 2032.

CONCEPT

Wat gaan we daarvoor doen in 2020

Op basis van de aanbevelingen uit een onderzoek uit 2018 over de verhouding tussen de kosten en de geleverde prestaties maakt de Vervoerregio afspraken met de gemeente Amsterdam. Dit vanuit haar rol als beheerder over verbetering op het gebied van effectiviteit, financiële beheersing, transparantie en sturingsmogelijkheden. Daarnaast is de Vervoerregio met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) aan het verkennen wat we van elkaar kunnen leren op het gebied van beheer & onderhoud. Samen met de gemeente Amsterdam en GVB werken we verder aan de verbetering van de kritieke prestatie indicatoren over beschikbaarheid, functionaliteit, veiligheid en financiën.

Wat mag dat kosten?

Tabel 7 BORI/MVP | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

BORI/MVP	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
Beheer & Onderhoud	80.000	91.265	87.955	86.441	85.770	85.804
Meerjaren Vervangingsprogramma Metro	69.233	82.121	55.271	27.159	23.470	22.909
Totaal Lasten	**149.233**	**173.386**	**143.226**	**113.600**	**109.240**	**108.713**
Bijdragen 3'den						
BDU Absoluut						
Totaal Baten						
Saldo	**(149.233)**	**(173.386)**	**(143.226)**	**(113.600)**	**(109.240)**	**(108.713)**

ACTIVA GVB

In Amsterdam groeien de reizigersaantallen in het openbaar vervoer in de laatste jaren en loopt het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan. Bij continuering van bestaand beleid blijven reizigersaantallen toenemen. Daarnaast staan er voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen op stapel in de vorm van nieuwe lijnen (Amstelveenlijn en Uithoornlijn) en zijn er toekomstige woningbouwlocaties (Havenstad) en andere ontwikkelingen binnen de stad in het verschiet (autoluwe binnenstad). Ook zal de transitie naar elektrisch vervoer grote impact hebben op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

De hier beschreven ontwikkelingen zijn bepalend voor de materieelbehoefte in de komende 10 jaar. Verwacht mag worden dat de behoefte aan nieuw materieel toeneemt: met name meer en grotere railvoertuigen en elektrische bussen. De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen die GVB doet vanuit de Activa BV. Het gaat om bedragen in de orde van grootte van tientallen tot honderden miljoenen die in het verleden rechtstreeks via kapitaallastenvergoeding beschikbaar zijn gesteld.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020

Toekomstplannen GVB Activa BV

GVB Activa BV stelt jaarlijks een meerjarenplan (MJP) op waaruit de materieelbehoefte voor de komende tien jaar blijkt. In 2018 heeft het Dagelijks Bestuur het meerjarenplan afgewezen en GVB gevraagd een verbeterd plan te maken, en hierbij de Vervoerregio te betrekken. Dit traject is inmiddels gestart en moet leiden tot een levering van een verbeterd meerjarenplan vlak voor de zomer 2019.

CONCEPT

Bestaande plannen GVB Activa BV

Op dit moment zijn binnen het activa domein de bestellingen voor het nieuwe M7 en 15G materieel lopende zaken en het meest in het oog springend. Hiervan zijn er 30 resp. 63 besteld. Het traject ter bepaling van de optie-aantallen loopt op dit moment met GVB, dit betreft maximaal 30 (M7) respectievelijk 60 stuks (15G).

Naar verwachting zal Amsterdam zich de komende jaren verder ontwikkelen. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en het toerisme groeit en zal leiden tot extra mobiliteit. Ook beleidskeuzes, zoals Autoluw, hebben een impact op de totale mobiliteit in Amsterdam en de omliggende regio. Het openbaar vervoer is een van de mogelijke middelen die ingezet kan worden om deze groei in mobiliteit op te vangen. In de ontsluiting van nieuwbouwwijken speelt het openbaar vervoer, samen met de fiets een steeds belangrijkere rol.

Om deze rol waar te maken is voldoende capaciteit nodig. GVB onderzoekt op dit moment specifiek voor de tramlijnen in hoeverre er extra voertuigen nodig zijn om naast de huidige exploitatie de netwerkuitbreidingen te kunnen uitvoeren. Voor deze extra voertuigen die uit de optie besteld kunnen worden, moet aanvullende financiering gevonden worden. Naar verwachting rond GVB het onderzoek de komende maanden (2019) af, resulterend in een beeld of er aanvullende voertuigen nodig zijn en indien dat het geval is hoeveel voertuigen geadviseerd wordt uit de optie te bestellen.

€ Wat mag dat kosten?

De onderstaande bedragen betreffen de kapitaallasten (vergoeding voor afschrijving – en rentekosten) van de verwachte investeringen. De kapitaalasten vangen aan zodra de voertuigen in bedrijf zijn genomen.

Tabel 8 Investeringen Activa | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Activa GVB	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Strategische Activa		0	0	0	0	0
15G trams incl. havenstraat		11.600	5.000	5.000	13.935	17.424
M5/M6 Metro's		0	0	0	0	0
M7 Metro's		2.410	2.615	4.918	2.202	2.402
Overige strategische activa		153	431	2.347	3.385	4.414
Totaal Lasten	**18.791**	**14.163**	**8.046**	**12.265**	**19.522**	**24.240**
Bijdragen 3'den						
BDU Absoluut						
Totaal Baten						
Saldo	**(18.791)**	**(14.163)**	**(8.046)**	**(12.265)**	**(19.522)**	**(24.240)**

CONCEPT

DUURZAAM EN SLIM

Het sub-programma Duurzaam & Slim bestaat uit vier onderdelen: de Investeringsagenda Smart Mobility, het MRA programma Smart Mobility, Programma Zero Emissie Mobiliteit en de OV-coach als onderdeel van het beleidsterrein inclusieve mobiliteit. Dit sub-programma is gericht op innovatieve en duurzame oplossingen voor de bereikbaarheidsmaatregelen binnen de Vervoerregio Amsterdam.

Wat gaan we daarvoor doen?

Investeringsagenda Smart Mobility

De Investeringsagenda Smart Mobility is erop gericht onderzoeken, pilots en projecten op het gebied van Smart Mobility mogelijk te maken in de vijftien gemeenten van de Vervoerregio. Via de investeringsagenda Smart Mobility willen we zicht krijgen op de technologische ontwikkelingen en wat deze kunnen bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen. We vergroten onze kennis op het gebied van Smart Mobility en zijn daarmee ins taat om onze gemeenten te faciliteren en te ondersteunen.

Niet alleen met financiële middelen, maar ook met kennis en door te leren van elkaar. Hierbij houden we scherp voor ogen dat Smart Mobility geen doel op zich is, maar moet bijdragen aan de vijf strategische opgaven, ambities en doelstellingen van de Vervoerregio. Er wordt nauw samengewerkt met het programmateam van het MRA programma Smart Mobility.

Een greep uit de projecten voor 2020

- **MaaS pilot Zuidas**: Pilot in combinatie met gemeente Amsterdam en het Ministerie I&W, waarbij reizigers van en naar de Zuidas worden verleid andere keuzen te maken dan het nemen van de auto tijdens de werkzaamheden rondom Zuidasdok.
- **MaaS Pilot Bewoners**: Pilot waarbij in samenwerking met inwoners wordt gewerkt aan het vormgeven van een MaaS-dienst op basis van hun wensen
- **GALA-lab**: drietal logistieke *living labs* in de regio Amsterdam, waarbij wordt ingezet op het koppelen van logistieke stromen en innovatief gebruik van data.
- **Smart Mobility in Gebiedsontwikkeling**: Inbedding van de leidraad Gebiedsontwikkeling uit het MRA-programma Smart Mobility bij gebiedsontwikkelingen in vervoerregio-gemeenten aan de hand van een paar concrete toepassingen.
- **Databeleid Vervoerregio:** om goed grip te houden op het sterk veranderende datalandschap in de mobiliteitssector en voorbereid te zijn op de toekomst, werkt de vervoerregio haar (open) databeleid opnieuw uit.
- **Regionaal dataplatform mobiliteitsdata:** Vervoerregio, gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland werken samen aan het vormgeven van een regionaal dataplatform voor mobiliteitsdata, die data uitwisseling tussen publieke partners vergemakkelijkt.

MRA Programma Smart Mobility

De essentie van het MRA-programma Smart Mobility is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen, onder andere de vijf strategische opgaven van de Vervoerregio. Dit doen we door overzicht te creëren van wat er speelt aan pilots, projecten en experimenten, kennisontwikkeling, leren van elkaar en randvoorwaarden scheppen. Een voorbeeld van een randvoorwaarde scheppen is de ontwikkeling van de leidraad *Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility.* De leidraad helpt projectmanagers van gebiedsontwikkeling om handen en voeten te geven aan Smart Mobility toepassingen bij gebiedsontwikkelingsprojecten. Een voorbeeld van kennisoverdracht is het symposium op 1 november 2018, die in het teken stond van kennis delen met elkaar en elkaar leren kennen. Er waren ruim 280 mensen aanwezig en het symposium werd positief gewaardeerd door de deelnemers. Binnen de MRA heeft het MRA programma Smart Mobility de rol om te zorgen dat de ontwikkelde kennis

CONCEPT

gedeeld wordt en kansrijke projecten en initiatieven worden aangejaagd. Hiervoor heeft het programma jaarlijks een budget van €900.000 waaraan de Vervoerregio €450.000 bijdraagt.

Zero Emissie Mobiliteit

Met dit programma willen we invulling geven aan strategische opgave twee van het beleidskader Mobiliteit: “Naar een CO2 neutraal mobiliteitssysteem”. Gestart in 2017 met de focus op Zero Emissie Bus, staat 2019 en verder in het teken van verbreding van het programma om het gehele mobiliteitssysteem te verduurzamen. Wij onderzoeken nu de mogelijkheden voor maatregelen om een CO2 neutraal mobiliteitssysteem aan te jagen, wetende dat dit minder in onze primaire invloedssfeer valt dan het OV-systeem. Hiervoor moeten we de samenwerking met andere overheden opzoeken en ambities afstemmen, waarbij het de intentie is van de Vervoerregio om een regierol op te pakken om namens de concessiegemeenten deze gesprekken te coördineren.

Focus 2020 en verder

De focus voor 2020 en verder ligt enerzijds op de uitrol en van de Zero Emissie Bus projecten in Amsterdam (2019-2025), Zaanstreek/Waterland (2019-2021) en Amstelland-Meerlanden (compleet in 2020) en anderzijds op het vormen van het duurzame mobiliteitsbeleid. Met dat beleid willen we vorm geven aan de ambities die wij hebben om in 2050 een CO2 neutraal mobiliteitssysteem te hebben.

De Vervoerregio gaat in 2020 ook aan de slag met diverse partijen om het infrastructurele gedeelte met betrekking tot laadpalen voor elektrische bussen in de gemeente Amsterdam, en de nieuwe concessie Zaanstreek – Waterland vorm te geven. Hiervoor is het bestuursakkoord *Zero-Emissie Mobiliteit* leidend. De investeringskosten met betrekking tot de ondergrondse infrastructuur voor Zaanstreek-Waterland dient terugverdiend te worden via de gereserveerde subsidie in de nieuwe concessie.

OV-Coach

De OV-coach is een project vanuit de gemeente Amsterdam waarbij reizigers met een mobiliteitsbeperking met behulp van een OV-coach zelfstandig leren reizen met het OV. Het doel van de OV-coach is om de zelfredzaamheid van reizigers met een mobiliteitsbeperking te vergroten en daarmee een inclusieve samenleving na te streven. Het project loopt eind 2019 af. Het dagelijks bestuur heeft toegezegd het project voort te willen zetten en te onderzoeken hoe dit uit te breiden in de regiogemeenten. Het voortzetten en uitbreiden van het project zal naar eerste inschatting leiden tot een financiële bijdrage van één euro miljoen in 2020. Met dit budget wordt de organisatie van het project voortgezet in Amsterdam, en wordt de OV-coach ook in de regiogemeenten geïntroduceerd, waardoor meer reizigers gebruik kunnen maken van de OV-coach. De financiële dekking voor de eerste jaarschijf (2020) komt uit de opgelegde boetes 2017 uit de concessies. De budgetten hiervoor werden in 2019 (via BURAP) gereserveerd. Ook de toekomstige uitgaven kunnen mogelijks gedaan worden vanuit het boetefonds, echter indien er geen boetes zijn dan dient dekking vanuit de Algemene Dekkingsmiddelen te komen. Omdat er bij het opmaken van de begroting nog geen besluitvorming over nieuwe boetes (2018 en verder) is geweest, wordt er in de begroting wel rekening gehouden met de mogelijke lasten, maar niet met mogelijke baten.

CONCEPT

Wat mag dat kosten?

Tabel 9 Duurzaam & Slim | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Duurzaam & Slim	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
MRA Smart Mobility	810	900	900	900	900	900
IA Smart Mobility	-	1.320	1.470	1.120	1.120	1.120
Zero - Emissie	-	-	11.000	10.000	3.900	3.300
OV-Coach	-	-	1.000	1.000	1.000	-
Totaal Lasten	**810**	**2.220**	**14.370**	**13.020**	**6.920**	**5.320**
Bijdragen 3'den	-	450	450	450	450	450
BDU Absoluut						
Totaal Baten	**-**	**450**	**450**	**450**	**450**	**450**
Saldo	**(810)**	**(1.770)**	**(13.920)**	**(12.570)**	**(6.470)**	**(4.870)**

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING

Voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities heeft de Vervoerregio (beslis)informatie nodig. Hiervoor verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we (monitorings)onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig maar in de meeste gevallen samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator.

Wat gaan we daarvoor doen in 2020?

Om te beginnen nemen we actief deel aan doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data (verzameling & ontsluiting), kennis en instrumenten. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het Samenwerkingsverband van Decentrale Overheden (DOVA/NDOV), de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM). Daarnaast trekken we of werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol (ZWASH), Verkeer & Meer en de MRA Ontwikkelagenda Spoor. Tot slot laten we onderzoek doen voor ons beleid en inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals Zero Emissie (Mobiliteit), Beleving, Inclusieve Mobiliteit en Smart Mobility.

Wat mag dat kosten?

Tabel 10 Onderzoek, studie en samenwerking | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Onderzoek, studie en Samenwerking	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
VENOM	343	504	517	525	525	525
Samen bouwen aan bereikbaarheid	-	1.136	1.136	1.550	1.550	1.343
NDOV/NDW	1.311	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
KPVV	900	900	900	900	900	900
Spoordossier MRA	286	250	250	250	250	250
Overige	2.080	4.064	4.073	3.906	3.906	3.976

CONCEPT

Totaal Lasten	**4.918**	**8.154**	**8.176**	**8.431**	**8.431**	**8.294**
Bijdragen 3'den	1.937	1.228	1.250	1.505	1.505	1.368
BDU Absoluut						
Totaal Baten	**1.937**	**1.228**	**1.250**	**1.505**	**1.505**	**1.368**
Saldo	**(2.982)**	**(6.926)**	**(6.926)**	**(6.926)**	**(6.926)**	**(6.926)**

Apparaatskosten

De apparaatskosten betreffen enerzijds de directe salarislasten van de vaste formatie met betrekking tot het primaire proces, en anderzijds de inhuur ter ondersteuning van de vaste formatie. De overhead functies (secundair proces) zijn hierin niet opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de overhead paragraaf. Een verdere toelichting van deze kosten is ook opgenomen in de paragraaf bedrijfsvoering.



Wat mag dat kosten?

Tabel 11 Apparaatskosten | Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Apparaatskosten	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Directe Personeelslasten	5.233	5.237	5.190	5.190	5.190	5.190
Inhuur	1.919	2.811	3.469	3.327	3.246	3.246
Totaal Lasten Apparaatsk.	**7.152**	**8.049**	**8.660**	**8.517**	**8.437**	**8.437**
Bijdragen 3'den		305	306	101	101	101
BDU Absoluut	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten Apparaatsk.	**0**	**305**	**306**	**101**	**101**	**101**
Saldo Apparaatskosten	**(7.152)**	**(7.744)**	**(8.354)**	**(8.416)**	**(8.336)**	**(8.336)**

WAT GAAT HET PROGRAMMA VERKEER & VERVOER KOSTEN?

Het onderstaande globale overzicht geeft inzicht in de kosten voor de uitvoering van het programma Verkeer & Vervoer.

Tabel 12 Programma Verkeer & Vervoer Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000))**

	Programma	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Lasten	*IA Mobiliteit*	83.434	128.310	140.000	120.000	100.000	100.000
	Amsteltram	19.126	112.981	88.796	31.220	86.424	10.331
	Concessies	136.232	110.098	101.243	96.942	88.586	82.801
	BORI/MVP	149.233	173.386	143.226	113.600	109.240	108.713
	Activa GVB	18.791	14.163	8.046	12.265	19.522	24.240
	Duurzaam & Slim	810	2.220	14.370	13.020	6.920	5.320
	Onderzoek, studie & Samenwerking	4.918	8.154	8.176	8.431	8.431	8.294
	Apparaatslasten	7.152	8.049	8.660	8.517	8.437	8.437
	Vrij te programmeren						25.564
	Totaal Lasten	**419.696**	**557.361**	**512.517**	**403.995**	**427.560**	**373.700**
Baten	*Bijdragen 3'den*	7.205	33.691	23.445	7.091	32.764	10.018
	BDU Absoluut	8.489	21.443	17.214	8.181	8.181	0
	Totaal Baten	**15.694**	**55.134**	**40.659**	**15.272**	**40.945**	**10.018**
	Saldo	**(404.001)**	**(502.226)**	**(471.858)**	**(388.723)**	**(386.614)**	**(363.682)**

- De IA mobiliteit betreft een raming op basis van de huidige inzichten in projecten in de diverse fasen (verkenning tot realisatie).
- Vergeleken met de bedragen opgenomen in de kadernota 2020 zijn de grootste aanpassingen te vinden in het sub-programma *Duurzaam & Slim,* waar bedragen voor het installeren van laadinfrastructuur voor de Zero-Emissie bussen in Zaanstreek-Waterland & in de gemeente Amsterdam zorgen voor een significante bijdrage van de Vervoerregio. De eventuele baten door verlaging van de exploitatiesubsidie zijn gegeven het voorzichtigheidsprincipe nog niet meegenomen;
- De inkomsten (BDU) zijn opgenomen ten aanzien van het voorcalculatorische prijspeil 2019;
- De bedragen opgenomen voor BORI/MVP zijn gebaseerd op de prognose van MET;
- Amsteltram omvat de projecten Amstelveenlijn & Uithoornlijn. Deze projecten voert de Vervoerregio uit in eigen beheer en de uitgaven zoals geprognotiseerd zijn in lijn met de huidige inzichten in de uitvoering van de projecten waarbij de laatste uitgaven geprognotiseerd zijn in 2023.
- De concessies betreffen de 4 concessies. Hierin is de invoering van de Noord-Zuidlijn opgenomen. Door het opnemen van de positieve businesscase van de exploitatie van de Noord-Zuidlijn lopen de uitgaven voor de concessie Amsterdam structureel naar beneden.
- Investeringen Activa gaat over de bijdrage van de Vervoerregio aan activa GVB. Specifiek de 15G, M7 en de Zero-Emissie bussen en de daartoe horende kapitaallasten. De geprognotiseerde bijdrage loopt dus op in komende jaren en dit voor de looptijd van de voorziene technische levensduur van het desbetreffende activum. De optie 15G is hierin niet opgenomen maar valt ook niet binnen de termijnen van de vastgestelde begroting. Hierover vindt nog nadere besluitvorming plaats.
- Het **Saldo** komt ten laste van de Algemene Dekkingsmiddelen

OVERHEAD EN ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

OVERHEAD

In onderstaand overzicht wordt het personeel opgenomen die **niet rechtstreeks werkzaam** zijn in het primaire proces. (Volgend op een wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording). Voor de Vervoerregio betekent dit volgende functies:

- Alle functies binnen het team financiën, team strategie, bestuur en communicatie en team bedrijfsvoering;
- Alle managementfuncties: teammanagers van de diverse teams, secretaris-directeur en beide adjunct-directeuren.

Onder overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het hoofdprogramma (overhead) bevat de volgende onderdelen: bestuur en ondersteuning, communicatie, bedrijfsvoering, financiën en apparaatslasten.

€ **Wat mag dat kosten?**

Tabel 13 Overhead Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Overhead	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Bestuur & Ondersteuning	41	107	107	107	107	107
Communicatie	134	165	165	165	215	165
Bedrijfsvoering	2.198	2.278	2.353	2.353	2.353	2.353
Financiën	118	222	106	106	106	106
Directe Personele Lasten	2.795	4.440	4.946	4.946	4.946	4.946
Personeel van derden	1.020	1.849	1.533	1.533	1.533	1.533
Totaal Lasten	**6.307**	**9.060**	**9.209**	**9.209**	**9.259**	**9.209**
Baten Overhead	89	100	80	0	0	0
Totaal Baten Overhead	**89**	**100**	**80**	**0**	**0**	**0**
Saldo Overhead	**(6.218)**	**(8.960)**	**(9.129)**	**(9.209)**	**(9.259)**	**(9.209)**

De directe personele lasten zijn begroot op basis van de formatie 2020. Een verdere specificatie van het aantal werknemers en de totale apparaatslasten is opgenomen in de paragraaf bedrijfsvoering.

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

De algemene **structurele** inkomsten ontvangt de Vervoerregio via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). Specifieke baten (additionele bijdrage(n)) worden niet binnen de Algemene dekkingsmiddelen opgenomen, maar rechtstreeks in het programma. Het totaal van baten en lasten wordt verrekend met het saldo BDU.

De rentebaten betreft de baten ten aanzien van reeds verstrekte bussenleningen. Indien nieuwe bussenleningen worden uitgegeven zal de Vervoerregio hier ook externe financiering voor aantrekken. Aangezien de Vervoerregio geen rentevisie mag hebben wordt er uitgegaan van renteneutraliteit. Daarom zijn eventuele rentebaten voor nieuwe leningen nog niet opgenomen. In onderstaande tabel zijn de geraamde te ontvangen jaarbedragen binnen de kaders van deze begroting opgenomen.

Tabel 14 Algemene dekkingsmiddelen **(bedragen in € 1.000)**

Algemene dekkingsmiddelen	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
BDU-Jaarbijdrage	397.883	395.298	395.117	395.117	395.117	395.117
Rentebaten	1.061	966	798	691	566	522
Doorbelastingen						
Overige baten voorgaande jaren	28.246	0	0	0	0	0
Totaal Baten Algemene Dekkingsmiddelen	**427.191**	**396.264**	**395.915**	**395.809**	**395.684**	**395.640**
Rentelasten			798	691	566	522
Totaal Lasten Algemene Dekkingsmiddelen	**0**	**0**	**798**	**691**	**566**	**522**
Saldo Algemene Dekkingsmiddelen	**427.191**	**396.264**	**395.117**	**395.117**	**395.117**	**395.117**

CONCEPT

Vervoerregio Amsterdam

PARAGRAFEN

Beheerstaken zoals bedrijfsvoering en financiering horen tot de bevoegdheid van het dagelijks bestuur. Om de Raad zeggenschap te geven over het beleid dat het Dagelijks Bestuur voert bij deze beheerstaken heeft het BBV voorgeschreven dat aparte paragrafen dienen opgenomen te worden in de begroting. Deze paragrafen bevatten de beleidsuitgangspunten die het dagelijks bestuur bij de uitvoering in acht moet nemen.

Het aantal relevante paragrafen voor de Vervoerregio beperkt zich tot de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing en de paragraaf Financiering. De paragraaf lokale heffingen is niet van toepassing omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt. Ook heeft de Vervoerregio geen verbonden partijen. De paragraaf grondbeleid is, doordat de Vervoerregio geen gronden exploiteert, ook niet van toepassing.

FINANCIERING

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer en Vervoer als belangrijkste inkomstenbron. Deze inkomsten worden gebruikt om middelen uit te keren aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen. De wet-BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te **sparen** voor toekomstige uitgaven. Deze niet-bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk maar worden doorgeschoven naar latere jaren. Op de balans is het nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruit ontvangen doeluitkering

Met de BDU als belangrijkste inkomstenbron worden alle niet-uitgegeven middelen als vooruit ontvangen middelen geadministreerd en heeft de Vervoerregio geen directe eigen (liquide) middelen tot haar beschikking. De solvabiliteit van de Vervoerregio zal zonder mogelijkheden tot vermogensvorming laag zijn en eventueel naar nul gaan.

Uitganspunten Treasuryfunctie en beleid.

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasryfunctie ligt vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de daarbij horende ministeriële regelingen. Het beleid van de Vervoerregio voor de treasury functie is vastgelegd in het treasurystatuut.

Een randvoorwaarde dat uit de wettelijke kaders vloeit is het schatkistbankieren. Dit betekent dat de lagere overheden hun overtollige liquide middelen verplicht bij het rijk moeten plaatsen. Daarbij moeten de reeds lopende externe beleggingen vóór 2020 zijn afgewikkeld. De Vervoerregio kent geen externe beleggingen meer in 2020.

Bussenlening

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt uitsluitend verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van reeds verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer én biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voortuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De Vervoerregio kent vrijwel alleen inkomsten verstrekt vanuit de BDU. De bussenleningen worden verstrekt vanuit de beschikbare BDU-gelden en tot op heden heeft de Vervoerregio geen tegenleningen aangegaan ter compensatie van de verstrekte leningen. De Vervoerregio voorziet echter een toename in aanvragen vanuit concessiehouders, dit voornamelijk door de transitie naar zero-emissie voertuigen. Daarom zal de Vervoerregio externe financiering moeten aantrekken om te

CONCEPT

kunnen voldoen aan deze aanvragen. (zie oplossingsrichting externe financiering). De hiermee samenhangende rentelasten en rentebaten zijn verwerkt in de begroting 2020 onder de Algemene Dekkingsmiddelen.

Bedragen hieronder vermeld bevatten het totale uitstaande bedrag aan bussenleningen, zonder splitsing in kortlopend (< 1 jaar) of langlopend (> 1 jaar). Bedragen in x € 1.000

Tabel 15 Verstrekte bussenleningen

Aanvrager	Bedrag	Start	Eind	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
EBS	30.745	24-04-15	15-05-21	15.037	10.190	5.531	-	-	-
Connexxion	61.955	18-12-17	12-12-32	57.595	53.465	49.335	45.204	41.074	36.944
EBS Zero-Emissie	6.470	31-08-18	12-12-21	6.368	6.022	5.557	-	-	-
Totaal	**99.170**			**79.000**	**69.677**	**60.432**	**45.204**	**41.074**	**36.944**

Financiering Activa GVB

GVB verwerft voor de financiering van de 15G, M7 en zero-emissie bussen leningen bij externe financiers. Op het tijdstip van schrijven van de begroting zijn de gesprekken met de financiers nog in volle gang. De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa B.V. de kapitaallasten (afschrijving – en rentekosten) van de voertuigen. Hiermee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing – en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. De Vervoerregio staat garant voor de betalingen van deze verplichtingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening. Door deze garantstelling is de rente die de financiële instellingen in rekeningen brengen mogelijk lager. Dit heeft als positief gevolg dat er meer BDU-geld beschikbaar blijft voor de overige Verkeer & Vervoer opgaven.

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze 3 elementen maken dat de Vervoerregio ook te maken heeft met een effect op de kasstromen (liquiditeiten). Daarnaast geldt ook dat een project in eigen beheer, zoals Amsteltram, zorgt voor een effect op de liquiditeiten van de Vervoerregio.

Op basis van onderstaande tabel is duidelijk dat de Vervoerregio in 2020 moet gaan lenen om de bijdragen met betrekking tot het programma Verkeer & Vervoer te kunnen honoreren. De trigger om te gaan lenen wordt voornamelijk veroorzaakt door de verstrekte bussenleningen en de nog niet uitgekeerde kosten voor Beheer & Onderhoud Railinfra uit 2017. Maar ook de hoge aanvragen 2019 en prognose 2020 met betrekking tot BORI/MVP hebben een grote impact. Door een lening aan te gaan voor (ongeveer) het bedrag van de uitstaande bussenlening wordt het liquiditeitstekort grotendeels opgelost. De liquiditeitspositie van de Vervoerregio wordt ook bepaald door het betalen van de bijdragen met betrekking tot infrastructurele projecten. De betaling hiervan vindt slechts plaats na volledige afhandeling van de ontvangen stukken. Bij het opmaken van de begroting 2020 wordt uitgegaan van de meest reële inschattingen. De Vervoerregio focust op haar liquiditeiten en zal slechts gaan lenen indien dit blijkt uit de op maandbasis opgemaakte liquiditeitsprognose.

Tabel 16 Liquiditeitsprognose **(bedragen in € 1.000)**

Liquiditeitsprognose	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
Beginstand Liquide Middelen		**186.977**	**22.668**	**4.098**	**1.683**	**927**
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		71.000	7.300	(30.700)	9.000	9.000
Kasstroom uit exploitatie-activiteiten		(235.309)	(85.870)	(2.815)	(756)	22.226
Kasstroom uit aangegane financiering		0	60.000	31.100	(9.000)	(9.000)
Eindstand Liquide Middelen bij financiering	**186.977**	**22.668**	**4.098**	**1.683**	**927**	**23.153**

De Vervoerregio heeft in het verleden aangegeven om niet te gaan lenen ten behoeve van de verstrekte bussenleningen. Dit zorgt ervoor dat, rekening houdende met de reële inschattingen op begrotingscijfers, de geraamde liquiditeiten in 2020 negatief zouden komen. De Vervoerregio heeft reeds in eerdere stukken aangegeven, een lening aan te gaan voor de bussenleningen, zo dit noodzakelijk mocht blijken. Deze nog te concretiseren leningen zijn reeds verwerkt in tabel 14. Ook voor de nieuw uit te geven leningen zal de Vervoerregio gaan lenen. In het geval de Vervoerregio deze constructie (lenen voor lening) niet hanteert (en ook niet retroactief repareert) zullen andere keuzes binnen het programma Verkeer & Vervoer gemaakt moeten worden. Deze optie ziet de Vervoerregio niet als toegevoegde waarde. De rentelasten voor de aan te trekken lening zijn verwerkt in de lasten bij de Algemene Dekkingsmiddelen.

Renterisiconorm en kasgeldlimiet

Het percentage kasgeldlimiet voor 2020 is vastgesteld door ministerieel besluit op 8,2% ten aanzien van de lastenkant van de begroting. Het geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar. Voor de Vervoerregio bedraagt het kasgeldlimiet € 43 miljoen.

Tot op heden heeft de Vervoerregio geen externe financiering aangetrokken. Als er leningen worden aangetrokken om bussenleningen te verstrekken (zie financiering), dan worden deze leningen in dezelfde ordegrootte, maar met een risico-opslag, doorgezet naar de aanvrager. Omdat deze methodiek ervoor zorgt dat de karakteristieken van de aangetrokken, en de uitgegeven lening (looptijden/leningsvorm) gelijk blijven, is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig.

WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING

Weerstandsvermogen

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

Risicobeheersing

Voor de Vervoerregio staan de risicostrategie en gekozen maatregelen centraal. Het BBV stelt dat het een uitdaging is om deze paragraaf ten tijde van het opstellen van de begroting niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). In een beschrijving van de risico's die mogelijkerwijs

gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen daarbij worden toegepast probeert de Vervoerregio te voldoen aan de eisen van het BBV.

De mogelijke maatregelen om risico's te beheersen en/of financieel af te dekken zijn:

- Risico's onder controle houden door stuur-en beheersmaatregelen. Het afsluiten van verzekeringen of aanscherpen van regelgeving als voorbeeld.
- Risico's kunnen financieel worden afgedekt door het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door beheersmaatregelen enerzijds of afsluiten van verzekeringen anderzijds. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast of uitval van ICT.

Echter blijven er, ook voor de Vervoerregio, nog enkele risico's over. Per risico maakt de Vervoerregio de kans & de beheersmaatregel inzichtelijk. De kans is opgedeeld in drie categorieën (zie tabel 17). Een omschrijving van de risico's wordt verder weergegeven in het vervolg van deze paragraaf.

Tabel 17 Kans % risicobeheer

Klasse	Kans van optreden	Laag	Hoog	Kleur
1	Laag	≥1%	<15%	
2	Midden	≥15%	<30%	
3	Hoog	≥30%		

A	***FINANCIERINGSWIJZE VERVOERREGIO***
Het verkeer-en vervoerbeleid wordt gefinancierd vanuit de Brede Doel Uitkering (BDU). Deze regeling stelt dat gelden die via deze weg zijn beschikt daadwerkelijk ook aan de gestelde taken wordt uitgegeven. In het geval dat de ambities van de Vervoerregio groter zijn dan de bijdrage uit het BDU dient de Vervoerregio maatregelen te nemen	
Kans	**Beheersmaatregel(en)**
Gezien de economische ontwikkelingen en het toekomstbeeld binnen de regio achten we de kans dat dit zich voordoet hoog	De Vervoerregio hanteert een prioriteringsmethodiek, met als doelstelling dat bereikbaarheidsmaatregelen die veel toevoegen aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen van de Vervoerregio hoge prioriteit krijgen met de daarbij horende budgetten. Daarnaast onderzoekt de Vervoerregio, samen met onder andere de MRDH, de mogelijkheid om de BDU in de toekomst te verhogen en andere inkomstenbronnen aan te boren. Hiervoor is zij in gesprek met het Rijk.
B	***FAILLIET GAAN VAN VERVOERDER***
Er bestaat altijd een mogelijkheid dat een vervoerbedrijf, dat binnen de regio het openbaar vervoer verzorgt, failliet gaat. De mogelijke gevolgen kunnen zijn dat de bediening op straat in de betreffende concessie (tijdelijk) komt stil te vallen.	
Kans	**Beheersmaatregel(en)**
Het risico dat de aandeelhouder gemeente Amsterdam het GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Voor het streekvervoer is dit echter anders, maar de kans dat een van de vervoerders failliet zal gaan wordt zeer klein geacht.	De Vervoerregio heeft op alle activa van GVB (Concessie Amsterdam) en EBS (Concessie Waterland) en op een gedeelte van de activa van Connexxion (Amstelland Meerlanden) pandrecht. Samen met de wettelijke bescherming van het personeel door de Wet Personenvervoer is een herstart bij faillissement mogelijk. Tevens monitort de Vervoerregio jaarlijks de faillissement ratio's

CONCEPT

	(versterkt door Dun & Bradstreet) van beide streekvervoerbedrijven, om wanneer nodig, actie te ondernemen. Als deze ratio's aanleiding geven om te twijfelen aan de continuïteit van de bedrijfsvoering van de concessiehouder biedt de overeenkomst de mogelijkheid om eventueel de bevoorschotting aan te kunnen passen naar maandelijkse bevoorschotting (i.p.v. kwartaalbevoorschotting). Hiermee is het financieel risico dan beperkt tot minimaal een maand bevoorschotting. Voor het geval het risico zich voordoet heeft de Vervoerregio een calamiteitenplan om de dienstregeling te garanderen. De kosten van dit calamiteitenplan zullen gedekt worden uit de nog niet betaalde termijnen richting de failliete vervoerder.
C	***BEZUINIGINGEN IN DE BDU TEN AANZIEN VAN CONCESSIES***
In het geval er bezuinigd wordt op de BDU, dan kan het huidige dienstverleningsniveau binnen de concessies niet op peil gehouden worden.	
Kans	**Beheersmaatregel(en)**
Ondanks de druk op de rijksbudgetten, acht de Vervoerregio, rekening houdende met de economische vooruitzichten van dit moment, de kans op bezuinigingen in de BDU als laag.	In de overeenkomsten met de vervoerders is vastgelegd dat de Vervoerregio de subsidiebijdrage kan verlagen wanneer er minder inkomsten uit de BDU zijn. In dat geval worden met de vervoerder afspraken gemaakt over aanpassing van het aanbod van de vervoerder. Het verlagen van de frequenties in de dienstregeling is een voorbeeld hiervan.
D	***ONVOLDOENDE PRIJSCOMPENSATIE IN DE BDU-CONCESSIES***
Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders niet volledig compenseren voor loon -en prijsstijgingen zodat het aanbod van vervoer in stand kan blijven.	
Kans	**Beheersmaatregel(en)**
Ondanks de druk op de rijksbudgetten, acht de Vervoerregio, rekening houdende met de economische vooruitzichten van dit moment, de kans op bezuinigingen in de BDU als laag.	In de overeenkomsten met de vervoerders is vastgelegd dat de Vervoerregio de subsidiebijdrage kan verlagen wanneer er minder inkomsten uit de BDU zijn. In dat geval worden met de vervoerder afspraken gemaakt over aanpassing van het aanbod van de vervoerder. Het verlagen van de frequenties in de dienstregeling is een voorbeeld hiervan. In de begroting van 2019 werd nier nog een risicovoorziening voor opgenomen, echter door de lage kans hiervan is besloten deze voorziening (binnen het sub-programma concessies) te laten vrijvallen ten behoeve van de algemene middelen.
E	***FINANCIERING ROLLEND MATERIEEL***
De Vervoerregio verstrekt leningen aan de concessiehouders voor bussen. Indien de concessiehouder deze lening niet kan aflossen loopt de Vervoerregio een financieel risico.	
Kans	**Beheersmaatregel(en)**
Klein	De Vervoerregio heeft pandrecht gevestigd op het gefinancierde materiaal. De financiering van dit materieel heeft plaatsgevonden uit eigen middelen van de Vervoerregio. Het pandrecht is gevestigd om zo de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. De rente en aflossing van de lening geschiedt door inhouding op de exploitatiesubsidie die de Vervoerregio verstrekt aan de concessiehouder. Hiermee is het financiële risico afgedekt.
F	***GARANTSTELLINGEN FINANCIERING ROLLEND MATERIEEL***
De Vervoerregio staat garant voor leningen die de Vervoerder nodig heeft voor de aanschaf/vervanging van materieel ten behoeve van de concessie. Indien de concessiehouder niet meer voldoet aan zijn betalingsverplichting loopt de Vervoerregio een financieel risico.	

CONCEPT

Kans	Beheersmaatregel(en)
De kans dat de concessiehouder niet meer voldoet aan zijn betalingsverplichting wordt klein geacht. Zie ook risico B	De Vervoerregio is bij garantstellingen alleen risicodragend voor de kapitaallasten en afschrijvingen en niet voor de totale som van de lening. Daardoor is het financiële risico beperkt. Verder zal in de afspraken met de financiële instelling worden opgenomen dat de Vervoerregio, in het geval van niet meer voldoen aan de betalingsverplichting door de Vervoerder, de betalingsverplichting van de maandelijkse lasten van de concessiehouder inzake de desbetreffende lening overneemt. Doordat de Vervoerregio heeft bepaald dat bevoorschotting maandelijks kan plaatsvinden, zal het risico zich beperken tot 1 maand. De ingeschatte kosten van deze maand zijn € 2 miljoen. Voor dit risico wordt een voorziening gecreëerd vanuit een risico-opslag op het rentepercentage. Indien het risico zich voordoet zullen de financiële gevolgen gedekt worden uit deze voorziening.

G ***BEZUINIGINGEN IN DE BDU TEN AANZIEN VAN PROJECTEN***

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan bestaat de kans dat niet alle beschikte projecten binnen de afgesproken termijn(en) uitgekeerd worden.

Kans	Beheersmaatregel(en)
Ondanks de druk op de rijksbudgetten, acht de Vervoerregio, rekening houdende met de economische vooruitzichten van dit moment, de kans op bezuinigingen in de BDU als laag.	In de subsidieverordening is een begrotingsvoorbehoud opgenomen. De subsidie wordt toegekend onder voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende beschikbare middelen heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies later uit te keren.

H ***OVERSCHRIJDINGEN BIJ EEN INFRASTRUCTUUR PROJECT*** *niet in eigen beheer*

De Vervoerregio subsidieert infrastructuurprojecten die door wegbeheerders worden uitgevoerd. Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. Wanneer de subsidieaanvrager echter geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen, dan is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio zal vragen.

Kans	Beheersmaatregel(en)
Ondanks dat de kans groot is dat subsidieaanvragers additionele bijdragen zullen gaan vragen voor projecten is het risico voor de Vervoerregio laag.	(1) De Vervoerregio heeft in zijn oorspronkelijke beschikking reeds rekening gehouden met een post onvoorzien. Indien deze niet voldoende is voor het project heeft de Vervoerregio een maximale bijdrage bepaald, derhalve zal er geen verplichting tot verhoging van de bijdrage zijn. (2) De Vervoerregio zal de aanvullende aanvraag opnieuw beoordelen. De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag ter dekking van de overschrijdingen niet toe te kennen;

I ***OVERSCHRIJDINGEN BIJ AMSTELTRAM***

De Vervoerregio voert het project ***Amsteltram*** *uit in eigen beheer. Dit wil op het gebied van risicomanagement zeggen dat de Vervoerregio zelf het risico draagt ten aanzien van de overschrijdingen.*

Kans	Beheersmaatregel(en)
De Vervoerregio hanteert voor deze projecten een risicovoorziening die gebaseerd is op de uitkomsten van diverse risico-sessies. De kans dat het project Amsteltram meer middelen nodig heeft dan waarmee in de begroting rekening gehouden is, wordt middelmatig ingeschat. Niet laag omdat het bij een project nog niet op de piek van de uitvoering zit.	Er wordt op drie niveaus aan risicobeheersing gedaan namelijk: ▪ *Niveau 1: Opdrachtgever (Vervoerregio)* De risico's van het werkend vervoersysteem (de succesvolle ingebruikname van de lijn) - In het ambtelijke coördinatie overleg met alle stakeholders (samenwerkende partijen) worden alle risico's geïnventariseerd en gekwantificeerd;

CONCEPT

	- De risico's worden in de interne Kwartaalrapportage door de Ambtelijke opdrachtgever (AOG) gedeeld met de directie van de Vervoerregio en daarna in staf portefeuillehouder(s) ▪ *Niveau 2: Projectmanagement* De endogene risico's behorende bij de verschillende deelprojecten en daartussen (infra, materieel, nevencontracten, raakvlakprojecten etc). Deze worden beheerst via de projectorganisatie die zorgt voor inventarisering en kwantificering. ▪ *Niveau 3: Contracten* De risico's die gerelateerd zijn aan de uitvoering van de contracten waarbij de opdrachtnemer een risicodossier maakt en bespreekt met de projectorganisatie. Ter afdekking van de risico's is er een reservering opgenomen in het projectbudget. Uit analyse en (externe) second opinion blijkt dat de reservering voldoende is. Deze reservering wordt vanuit het project op verschillende momenten bekeken of deze nog voldoende is om de dan bekende risico's af te dekken.

Financiële kengetallen

In het Besluit Begroting en Verantwoording is voorgeschreven dat decentrale overheden kengetallen over hun financiële weerstand moeten opnemen die vergelijking met de andere decentrale overheden mogelijk maken

Voor de Vervoerregio zijn dit de volgende:

Tabel 18 Financiële kengetallen

Kengetallen	Rekening		Begroting*	Begroting
	2017	2018	2019	2020
Netto schuldquote	14,1%	15,9%	13%	8,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	19,3%	26,1%	26,1%	18,2%
Solvabiliteitsratio	0,4%	1%	0,4%	0,6%
Structurele exploitatieruimte	0,2%	0%	0%	0%

CONCEPT

BEDRIJFSVOERING

Het organigram toont de wijze waarop de Vervoerregio is georganiseerd. Onder leiding van de secretaris-directeur en de adjunct-directeuren voert de ambtelijke organisatie de taken die bij de Vervoerregio zijn belegd uit. De begrote personele formatie is als volgt:

Tabel 19 Formatie Vervoerregio

Formatie	**Apparaatslasten**		**Overhead**		**Totaal**	**Totaal**
	2019	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**
Directie			3	3	3	3
Strategie, bestuur & Communicatie			11	11	11	11
Financiën			16	16	16	16
Bedrijfsvoering			13	15	13	13
Kennis & Onderzoek	5	5	1	1	6	6
Beleid	8	8	1	1	9	9
Projecten	11	11	1	1	12	12
Projectbegeleiding	10	10	1	1	11	11
Gebieden & Programma's	6	6	1	1	7	7
Concessieverlening	3	3	1	1	4	4
Beheer, concessies & Contracten	13	12	1	1	14	14
Vacatureruimte	1	0	0	0	1	0
Totaal	**57**	**55**	**50**	**52**	**107**	**107**

In de bijlage indicatoren worden de verplichte indicatoren ten aanzien van bedrijfsvoering opgenomen.

Externe inhuur

Naast de vaste formatie huurt de Vervoerregio ook externe expertise in om de ambtelijke organisatie te ondersteunen en niet-structurele taken op te pakken. De Vervoerregio speelt in op nieuwe ontwikkelingen, neemt gevraagd en ongevraagd initiatief en is wendbaar. Een aanzienlijk deel van de apparaatslasten is toe te schrijven aan de (tijdelijke) inhuur. Om de personele bezetting mee te laten bewegen met de benodigde capaciteit is flexibiliteit in de bedrijfsvoering nodig. We verkennen nieuwe vormen van flexibiliteit door deze niet alleen af te meten aan de duur van de contracten maar door samenwerking met externe partijen en de flexibele inzet van medewerkers te bevorderen via innovaties in HRM-beleid. Een voorbeeld hiervan zijn de tijdelijke contracten.

VERBONDEN PARTIJEN

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de Vervoerregio een bestuurlijk én een financieel belang hoort te hebben. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen, deelnemingen, stichtingen en verenigingen. Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht.

Er is sprake van een financieel belang wanneer de Vervoerregio een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat **of** indien de Vervoerregio aansprakelijk kan gesteld worden door derde, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

De Vervoerregio kent, op basis van de hierboven vermelde voorwaarden, geen verbonden partijen.

CONCEPT

FINANCIËLE BEGROTING

Het financieel perspectief heeft de volgende grondslag

- De activiteiten van de Vervoerregio worden uitsluitend gefinancierd vanuit de BDU-bijdrage
- Het Rijk kan verstrekte BDU-middelen voor toekomstige uitgaven reserveren. Daarnaast is er ook sprake van 'gedwongen sparen' als subsidieaanvragers niet de geplande voortgang in infrastructuurprojecten kunnen realiseren;
- Voor infrastructuurprojecten wordt uitgegaan van een nieuwe investeringsraming conform scenario II in de kadernota 2020
- Bij een beschikking zijn bestuurlijke afspraken vastgelegd over de te realiseren mijlpalen en de financiële bijdragen. Hierbij moet helder zijn dat de Vervoerregio in staat is om, indien volgens afspraak de prestatie wordt geleverd, tot uitbetaling kan komen. De begroting en liquiditeitsoverzicht toont aan dat dit het geval is en de Vervoerregio in control is en hier beperkt risico loopt.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2020

Tabel 20 Overzicht baten & lasten

Lasten	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	419.696	557.361	512.517	403.995	427.560	373.700
Overzicht Overhead	6.307	9.060	9.209	9.209	9.259	9.209
Algemene Dekkingsmiddelen	0	0	798	691	566	522
Totale Lasten	426.002	566.420	522.524	413.896	437.385	383.431

Baten	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	15.694	55.134	40.659	15.272	40.945	10.018
Overzicht Overhead	89	100	80	0	0	0
Algemene Dekkingsmiddelen	429.468	396.264	395.915	395.809	395.684	395.640
Totale Baten	445.251	451.498	436.654	411.081	436.629	405.657

Saldo	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	(404.001)	(502.226)	(471.858)	(388.723)	(386.614)	(363.682)
Overzicht Overhead	(6.218)	(8.960)	(9.129)	(9.209)	(9.259)	(9.209)
Algemene Dekkingsmiddelen	429.468	396.264	395.117	395.117	395.117	395.117
Totaal Saldo	19.249	(114.922)	(85.870)	(2.815)	(756)	22.226

Reserves	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Toevoeging/onttrekking Reserves	(60)	(1.460)	1.340	(60)	(60)	(60)

Verrekening met Spaarsaldo	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	19.189	(116.382)	(84.530)	(2.875)	(816)	22.166

SALDO	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Verkeer & Vervoer	0	0	0	0	0	0

CONCEPT

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Het overzicht *incidentele baten en lasten* heeft als doel te oordelen of er een structureel evenwicht is. Wanneer structurele lasten gedekt worden door structurele baten is er sprake van een structureel evenwicht. Inzicht of begrotingsramingen een structureel of incidenteel karakter hebben is hierbij van groot belang.

Op basis van de BBV-nota *incidentele baten en lasten*, is duidelijk dat de BDU-ontvangsten van structurele aard zijn. De lasten die hierdoor gedekt worden, zijn dus ook structurele lasten. Desalniettemin dat een project (voornamelijk bij de IA Mobiliteit) een incidenteel karakter heeft, telt het wel mee als structureel in voorliggende overzichten. Wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of vanuit het BDU) kent (de absolute tabel BDU) dan dient deze wel als incidenteel beschouwd te worden.

Tabel 21 Incidentele Baten & Lasten **(bedragen in € 1.000)**

Incidentele baten en lasten	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
BATEN						
Amsteltram	1.100	25.673	15.403	0	25.673	3.064
Absolute BDU	8.489	21.443	17.214	8.181	8.181	
Bijdragen 3den Overhead						
LASTEN						
Amsteltram	1.100	25.673	14.403	0	25.673	3.064
IA Mobiliteit	8.489	21.443	17.214	7.885	7.466	
SALDO	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

- **Amsteltram**: Voor het Amsteltram project ontvangt de Vervoerregio incidentele bijdragen vanuit het Rijk en gemeenten (Amstelveen en Uithoorn).
- IA **Mobiliteit**: Voor diverse projecten/initiatieven ontvangt de Vervoerregio incidentele bijdragen via de absolute tabel BDU. Het betreft volgende zaken:

Tabel 22 BDU Absolute tabel **(bedragen in € 1.000)**

IA Mobiliteit	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Incidentele Baten						
Beter benutten		4.409				
Actie Programma OV		9.033	9.033			
Toezegging G3		8.181	8.181	8.181	8.181	
Totaal Incidentele Baten	**8.489**	**21.443**	**17.214**	**8.181**	**8.181**	**8.181**

CONCEPT

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2020-2023

Tabel 23 Ontwikkeling fonds BDU (bedragen in € 1.000)

Programma's	JR 2018*	2019**	2020	2021	2022	2023
Beginstand	188.330	207.437	91.055	6.525	3.650	2.834
Beschikte jaarbijdrage	406.372	416.741	412.331	403.299	403.299	395.117
Totaal Beschikbare BDU	594.702	624.178	503.386	409.823	406.949	397.952
Inzet BDU	(387.266)	(533.123)	(496.861)	(406.173)	(404.115)	(372.952)
Eindstand fonds BDU	207.437	91.055	6.525	3.650	2.834	25.000

Het BDU-saldo loopt, rekening houdende met de verwachte lasten tot en met 2022 behoorlijk terug. Het BDU-saldo wordt aangewend om de ambities binnen de diverse programma's te realiseren.

MEERJARENOVERZICHT 2024-2029

De Vervoerregio hanteert in haar begroting een 10-jarige doorkijk. Het meerjarenoverzicht geeft een inzicht in de vertaling tussen ambities & beschikbare middelen tot en met 2019. De meerjarenbegroting heeft betrekking op begrotingsjaar 2020 en meerjarenbegroting 2021-2023. De in dit overzicht gepresenteerde additionele jaren geeft een doorkijk op basis van de huidige actualiteit en op basis van bestaande besluitvorming. Het overzicht geeft daarmee alleen effecten weer zodat hierop jaarlijks bij de kadernota en begroting kan worden geanticipeerd. De getoonde programmeerbare ruimte zal in latere jaren dan ook worden ge-herijkt en worden geprogrammeerd voor de vier jaren die binnen de scope van de programmabegroting vallen. Enerzijds biedt een 10-jarige doorkijk voldoende inzichten in de problematiek van beschikbare middelen ten opzichte van de ambities, anderzijds is het nog niet duidelijk wat de effecten van het toevoegen van nieuw beleid kunnen betekenen. Het meerjarenoverzicht 2019-2029 is te vinden in bijlage 3 (grafisch) en 4 (cijfers). De volgende aannames zijn opgenomen in deze meerjarenraming:

- Voor de presentatie van de 10-jarige doorkijk zijn de bedragen waarvoor **nog geen** contracten en/of convenanten zijn afgesloten aangeduid in het blauw. Volgende uitgangspunten worden gehanteerd:
    - Voor de Investeringsagenda Mobiliteit wordt uitgegaan van een hoogte van € 100 miljoen vanaf 2022. Tot 2020 is deze agenda gevuld met projecten in de planuitwerking en realisatiefase en geeft het totaal beeld (van initiatief tot realisatie) binnen het programma aan dat een bedrag van € 100 miljoen een reële inschatting is. Deze inschatting wijkt af van de inschatting uit het meerjarenbeeld uit de begroting 2019 (waar € 80 gehanteerd werd). Echter kunnen geen rechten ontleend worden aan dit bedrag en dient verder met de gemeenten bekeken te worden naar het ambitieniveau in relatie tot de beschikbare middelen. Het prioriteren van projecten op (lange) termijn maakt hier onderdeel vanuit;
    - Daar waar contracten voor BORI, MVP en concessies aflopen wordt een nieuwe lijn toegevoegd. Het betreffen wettelijke taken, echter is de hoogte van het benodigde budget nog niet vastgesteld. Voor de meerjarenraming wordt voor de hoogte uitgegaan van de laatst bekende jaarschijf van het lopende convenant/contract;
    - De **nog te programmeren ruimte** is het restbedrag na inschatting op de diverse sub-programma's. Het geeft een indicatie hoeveel ruimte er is voor nieuw beleid/maatregelen;

Het 10-jaren beeld geeft weer dat er tot 2023 weinig tot geen nieuw beleid gevoerd kan worden zonder dat dit een gevolg heeft voor andere activiteiten. Door dit inzicht te geven kan de Vervoerregio samen met haar partners nadenken over het bestaande beleid en de focus richting de toekomst.

CONCEPT

OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 24 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in € 1.000)

Begroting per taakveld	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
2.1. Verkeer en Vervoer	115.440	259.714	260.002	181.188	210.212	157.946
2.5. Openbaar Vervoer	304.256	297.647	252.515	222.807	217.348	215.754
0.5. Treasury	0	0	798	691	566	522
0.4. Overhead	6.307	9.060	9.209	9.209	9.259	9.209
Totaal Lasten	**426.002**	**566.420**	**522.524**	**413.896**	**437.385**	**383.431**
2.1. Verkeer en Vervoer	114.319	257.287	261.342	181.128	210.151	157.886
2.5. Openbaar Vervoer	304.256	297.647	252.515	222.807	217.348	215.754
0.5. Treasury	1.061	966	798	691	566	522
0.4. Overhead	6.307	9.060	9.209	9.209	9.259	9.209
Totaal Baten [1]	**425.943**	**564.960**	**523.864**	**413.835**	**437.325**	**383.372**
Resultaat	**60**	**1.460**	**(1.340)**	**60**	**60**	**60**
0.10 Onttrekking/toevoeging aan reserves	(60)	(1.460)	1.340	(60)	(60)	(60)
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

CONCEPT

[1] De onttrekking uit de BDU wordt in deze tabel als ''baten'' opgenomen.

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognotiseerde balans

In het Besluit Begroting en Verantwoording is de verplichting vastgesteld dat een geprognotiseerde begin – en eindbalans van de begrotingsjaren opgenomen moet worden onder de uiteenzetting van de financiële positie. Om de ontwikkelingen van de belangrijkste activa en passiva inzichtelijk te maken, wordt in de begroting een meerjarige geprognotiseerde balans voorgeschreven. De geprognotiseerde balans geeft inzicht in de gezondheid van de financiële positie van de Vervoerregio en de ontwikkelingsrichting hiervan.

ACTIVA	**JR 2018***	**2019****	**2020**
A1 Vaste Activa			
A1331a Leningen aan openbare lichamen	68.401	59.078	41.474
A1332C Overige uitzettingen looptijd ≥ 1 jaar	12.417	0	0
Totaal vaste activa	**80.818**	**59.078**	**41.474**
A2 Vlottende Activa			
A 221 Vorderingen op openbare lichamen	991	0	0
A 223a R/C verhouding met het Rijk	183.579	18.491	2.084
A223b R/C verhouding overige niet-financiële instellingen	(143)	0	0
A224 Overige Vorderingen	5.958	519	2.846
A225c Overige uiteenzettingen met looptijd ≤ 1 jaar	62.599	10.599	18.958
A23 Liquide middelen (kas – en banksaldi)	3.398	3.000	767
A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	337	0	0
A29d Overige overlopende activa	173	0	0
Totaal Vlottende Activa	**256.892**	**32.609**	**24.655**
Totaal Activa	**337.710**	**91.687**	**66.129**
PASSIVA	**JR 2018***	**2019****	**2020**
P1 Vaste Passiva			
P112 Bestemmingsreserve	796	328	388
P133 – Onderhandse leningen van binnenlandse banken		0	60.000
Totaal Vaste Passiva	**796**	**328**	**60.388**
P2 Vlottende Passiva			
P213 Overige vlottende schulden	30.015	0	0
P29b Vooruit ontvangen bijdragen van het rijk	207.538	91.359	5.741
P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	988	0	0
P29d Overige Overlopende passiva	98.373	0	0
Totaal Vlottende Passiva	**336.914**	**91.359**	**5.741**
Totaal Passiva	**337.310**	**91.687**	**66.129**

CONCEPT

RESERVES 2018-2023

Onderstaande tabel geeft het saldo van de reserves per jaarschijf weer. De Vervoerregio heeft per 1 januari 2020 alleen nog een bestemmingsreserve voor ICT-materiaal.

Omschrijving	**JR 2018***	**2019****	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Koersverschillen kapit.Markt.	528	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserve ICT	268	328	388	448	508	568
Bestemmingsreserve boetegelden		1.400	(1.400)			
Totaal Reserves	**796**	**1.728**	**388**	**448**	**508**	**568**

CONCEPT

BIJLAGEN

CONCEPT

Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE 1 : INDICATOREN

Op grond van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) zijn gemeenten gehouden in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de beoogde en gerealiseerde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toe te lichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke Regeling (Wgr)

Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de verplichte indicatoren met betrekking tot het taakveld *Bestuur en Ondersteuning* opgenomen te moeten worden.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voor de Vervoerregio relevante indicatoren

Tabel x geeft de gegevens weer welke gebruikt worden om tot de uitkomsten van de indicatoren te komen.

Gegeven	**Bron**	**2019**	**2020**
Formatie	Eigen gegevens	107 FTE	107FTE
Bezetting	Eigen gegevens	96,17 FTE	96,17FTE
Inwoners[2]	CBS	1.553.774	1.553.774
Apparaatskosten[3]	Begroting	€ 14.337.234	€ 15.138.799
Totale loonsom	Begroting	€ 9.677.263	€ 10.136.230
Totale Overhead	Begroting	€ 9.059.890	€ 9.209.225
Totale inhuur	Begroting	€ 4.659.971	€ 5.002.569
Totale Lasten	Begroting	€ 566.420.486	€ 522.523.921

Indicator	**Meting**	**2019**	**2020**
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,0689	0,0689
Bezetting	Fte per 1.000 inwoners	0,0619	0,0619
Apparaatskosten	Kosten per inwoner	€ 9,23	€ 9,74
Externe Inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale inhuur externen	34%	35%
Overhead	% van de totale lasten	1,60%	1,76%

[2] Informatie inwonersaantallen per 31.12.2018 vanaf CBS statistieken. Wanneer cijfers beschikbaar komen voor 2019 worden deze aangepast in de definitieve versie van de programmabegroting. In het totaal aantal inwoners zijn ook de inwonersaantallen van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude (toegevoegd bij gemeente Haarlemmermeer) reeds opgenomen.

[3] Onder Apparaatslasten worden zowel de personele als de materiele apparaatslasten verstaan van het programma Verkeer & Vervoer, alsook van de overhead. Dit conform de bepalingen in het BBV.

CONCEPT

BIJLAGE 2 : OVERZICHT ACHTERGRONDINFORMATIE

Beleidskader Mobiliteit

Investeringsagenda Verkeer & Vervoer

Concessie Amsterdam

Concessie Amstelland-Meerlanden

Concessie Waterland

Concessie Zaanstreek

Convenant Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur

Convenant MVP-metro (Meerjaren Vervangingsprogramma)

Amsteltram

Investeringsagenda Smart Mobility

CONCEPT

BIJLAGE 3 : AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN LIJST

BIM : Beleidskader Inclusieve Mobiliteit

BDU: Brede Doel Uitkering

BURAP: Bestuursrapportage

BORI: Beheer & Onderhoud Rail Infrastructuur

BBV: Besluit Begroting en Verantwoording

DOVA/NDOV: Samenwerkingsverband van Decentrale Overheden

DB: Dagelijks Bestuur

FIDO: Wet Financiering Decentrale Overheden

HOVASZ: Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding Aalsmeer en Schiphol-Zuid

IA : Investeringsagenda

KPVV: Kennisplatform Verkeer & Vervoer

M7: Het metromateriaal M7 is een toekomstige serie metrotreinstellen voor de Amsterdamse metro

MRA : Metropoolregio Amsterdam

MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MVP: Meerjaren Vervangingsprogramma Metro

NDW: Nationale Databank Wegverkeersgegevens

OV: Openbaar Vervoer

TBGN: Tijdelijke Buitengebruikname

VENOM: Regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam

V&V : Verkeer en Vervoer

Wgr: Wet Gemeenschappelijke Regeling

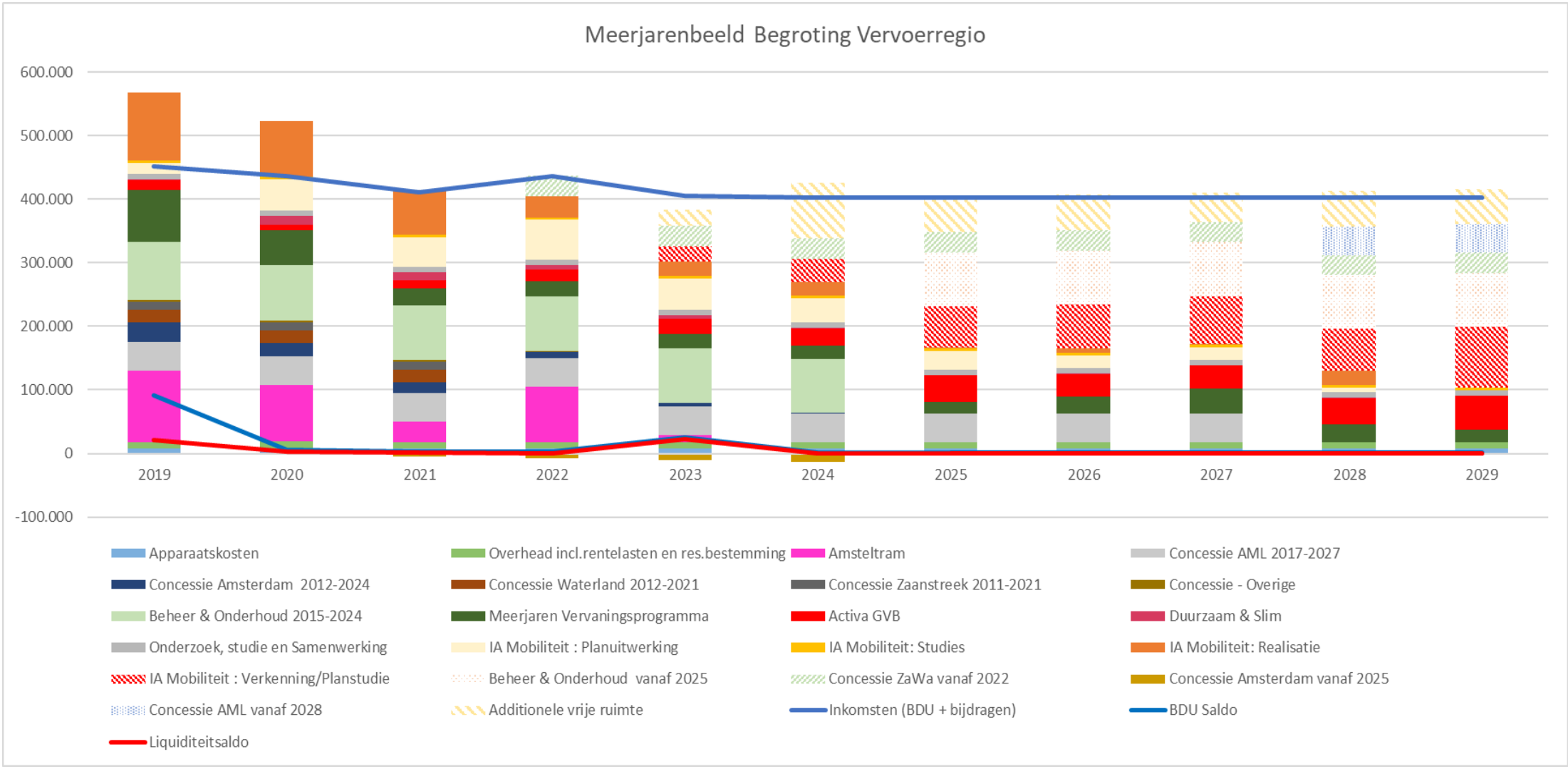
ZWASH: Programma Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp

15G: Tramserie 15G is een serie trammaterieel in aflevering voor de Amsterdamse tram

CONCEPT

Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE 3 : GRAFISCHE WEERGAVE PROGRAMMABEGROTING 2020-2023 (INCL. MEERJARENBEELD)



Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE 4 : CIJFERS BIJ GRAFISCHE WEERGAVE

Beginsaldo BDU	**207.437**										
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Inkomsten (BDU + bijdragen)	**451.498**	**436.654**	**411.081**	**436.629**	**405.657**	**402.529**	**402.475**	**402.421**	**402.367**	**402.313**	**402.258**
IA Mobiliteit: Realisatie	106.991	87.192	69.328	33.814	23.439	20.715	2.696	7.176	671	23.548	
IA Mobiliteit : Planuitwerking	17.319	48.808	46.672	62.186	49.037	38.280	28.845	20.000	20.000	7.500	
IA Mobiliteit : Verkenning/Planstudie	0	0	0	0	23.524	37.005	64.459	68.824	75.329	64.952	96.000
IA Mobiliteit: Studies	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Amsteltram	112.981	88.796	31.220	86.424	10.331	0	0	0	0	0	0
Concessie AML 2017-2027	45.557	45.360	45.360	45.360	44.818	44.818	44.818	44.818	44.818		
Concessie AML vanaf 2028										44.818	44.818
Concessie Amsterdam 2012-2024	30.260	21.502	17.163	9.741	5.598	1.044					
Concessie Amsterdam vanaf 2025							-1.956	-4.956	-7.956	-10.956	-13.956
Concessie Waterland 2012-2021	19.332	19.432	19.536								
Concessie Zaanstreek 2011-2021	12.628	12.628	12.628								
Concessie ZaWa vanaf 2022				32.164	32.164	32.164	32.164	32.164	32.164	32.164	32.164
Concessie - Overige	2.321	2.321	2.255	1.321	221	221	221	221	221	221	221
Beheer & Onderhoud 2015-2024	91.265	87.955	86.441	85.770	85.804	84.330					
Beheer & Onderhoud vanaf 2025							84.330	84.330	84.713	84.330	84.330
Meerjaren Vervaningsprogramma	82.121	55.271	27.159	23.470	22.909	20.944	18.327	26.046	39.618	28.097	19.682
Activa GVB	14.163	8.046	12.265	19.522	24.240	27.552	41.228	36.021	35.715	40.408	52.601
Duurzaam & Slim	2.220	14.370	13.020	6.920	5.320	900	900	900	900	900	900
Onderzoek, studie en Samenwerking	8.154	8.176	8.431	8.431	8.294	8.294	8.294	8.294	8.294	8.294	8.294
Additionele vrije ruimte					25.564	87.312	56.050	56.588	45.939	56.150	55.322
Apparaatskosten	8.049	8.660	8.517	8.437	8.437	8.437	8.437	8.437	8.437	8.437	8.437
Totale Lasten Programma V&V	**557.361**	**512.517**	**403.995**	**427.560**	**373.700**	**416.015**	**392.812**	**392.862**	**392.862**	**392.862**	**392.812**
Overhead incl.rentelasten en res.bestemming	11.980	7.327	10.021	9.946	9.851	9.787	9.783	9.679	9.624	9.570	9.566
Totale Lasten Overhead + rentelasten	**11.980**	**7.327**	**10.021**	**9.946**	**9.851**	**9.787**	**9.783**	**9.679**	**9.624**	**9.570**	**9.566**
Exploitatiesaldo (Baten - Lasten)	**-117.782**	**-83.130**	**-2.875**	**-816**	**22.166**	**-23.213**	**-60**	**-60**	**-60**	**-60**	**-60**
BDU Saldo	**89.655**	**6.525**	**3.650**	**2.834**	**25.000**	**1.787**	**1.727**	**1.667**	**1.607**	**1.547**	**1.487**
Liquiditeitsaldo	**22.668**	**4.098**	**1.683**	**927**	**23.153**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**