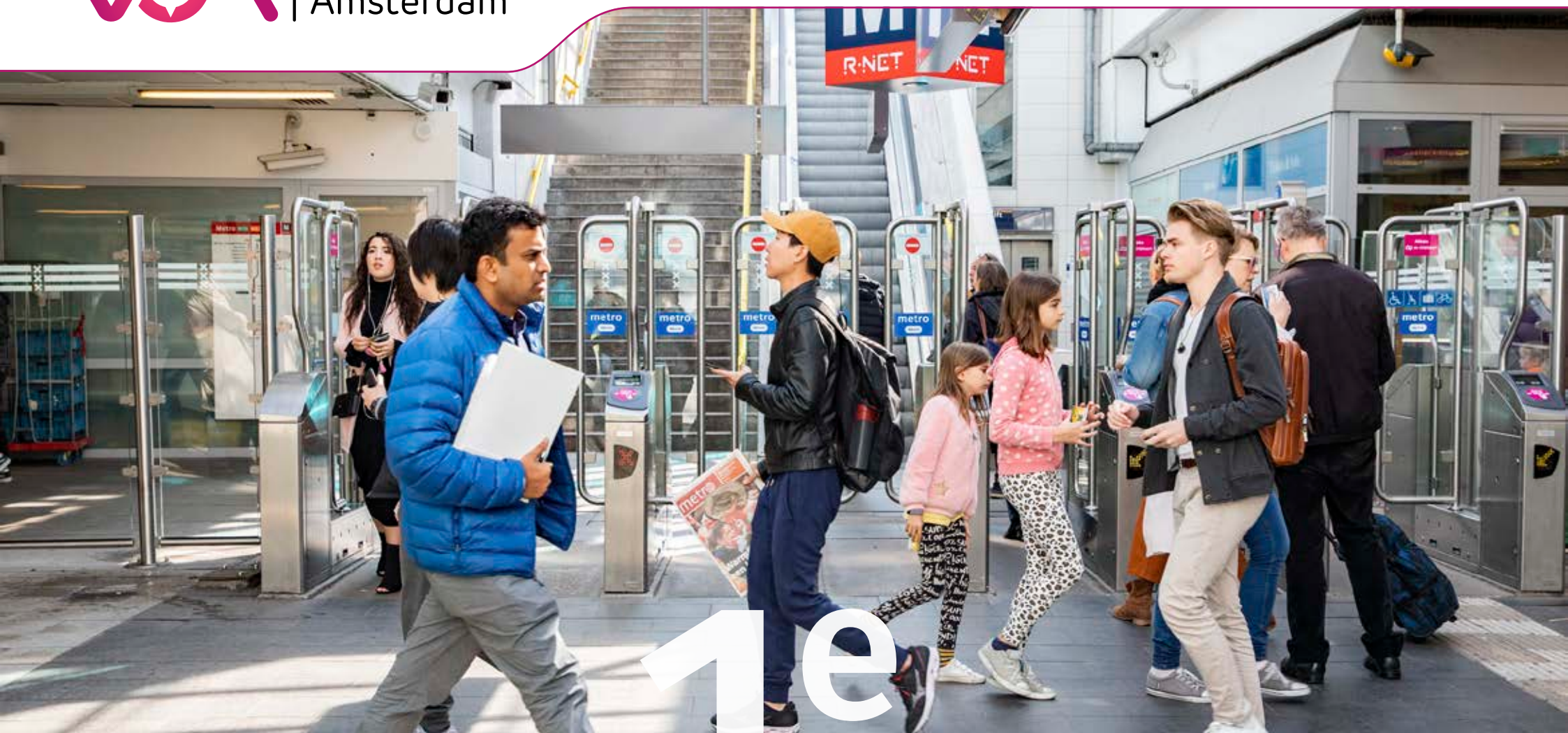




juni 2020

Bestuursrapportage 2020

Inhoud

Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	6
Ontwikkelingen per programma	9
A: Programma verkeer & vervoer	10
Investeringsagenda mobiliteit	11
Amsteltram	14
Concessies	15
Beheer en onderhoud railinfrastructuur / meerjaren vervangingsprogramma metro	16
Activa GVB	17
Duurzaam & slim	18
Onderzoek, studie en samenwerking	19
Apparaatskosten	20
B Programma overhead	21
C Programma algemene dekkingsmiddelen	23
Ontwikkeling liquiditeiten	25
Begrotingswijziging	27
Colofon	30



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Voor u ligt de eerste Bestuursrapportage (BURAP) 2020 van de Vervoerregio Amsterdam. Met deze BURAP wordt de begroting 2020 geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht. De begroting 2020 zelf is bijna een jaar oud (opgesteld in voorjaar 2019 en vastgesteld in oktober 2019).

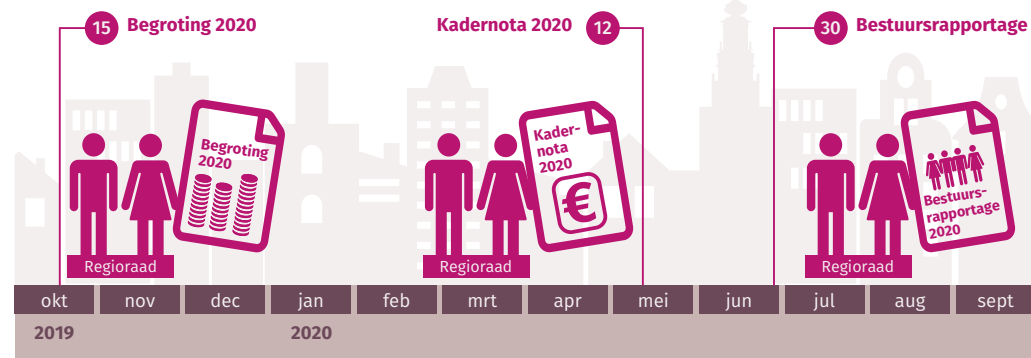
COVID-19 crisis

Het onderzoek naar de effecten van de COVID-19 crisis op het werk en de taken van de Vervoerregio is nog in volle gang. Deze effecten maken om die reden geen deel uit van deze bestuursrapportage. Met de 2e bestuursrapportage, die in najaar 2020 wordt opgesteld, worden de effecten over 2020 wel opgenomen.

Op dit moment zijn afspraken met vervoerders gemaakt om bevoorschotting uit hoofde van de verleningsbeschikkingen 2020 eerder in het jaar uit te keren. Dat heeft geen invloed op de begroting 2020.

Daarnaast heeft kabinet voor het jaar 2020 € 1,5 miljard vrijgemaakt om te zorgen dat het OV kan blijven rijden en

mensen veilig kunnen reizen. De beschikbaarheidsvergoeding is bedoeld voor al het openbaar vervoer in Nederland. Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) en de decentrale overheden betalen de gemaakte concessieafspraken en OV-studentenkaart door. De NS, het stads- en streekvervoer en de Friese Waddenvaren betalen zelf maximaal 7% van de kosten. De kostendekkingsgraad komt voor het OV uit op 93%. OV-bedrijven die kunnen aantonen dat zij om bedrijfseconomische redenen de dienstregeling moeten afschalen worden tot maximaal 95% gecompenseerd. Voorwaarden voor de beschikbaarheidsvergoeding: vervoerders keren geen dividend uit en betalen geen bonus- en ontslagvergunningen aan bestuurders. De uitvoering van deze regeling zal via de concessieverleners lopen.



1^e Bestuursrapportage 2020

Hierna schetsen wij u de volgende ontwikkelingen:

- ▶ Op 15 oktober 2019 heeft de regioraad de Begroting 2020 vastgesteld met een omvang van € 522 mln;
- ▶ Op 12 mei 2020 heeft de regioraad de Kadernota besproken waarin voor 2020 een omvang van € 622 mln was opgenomen;
- ▶ Met vaststelling van de 1e Bestuursrapportage 2020 wordt de begrotingsomvang op € 566 mln bepaald.

Door het vaststellen van deze bestuursrapportage stelt u ook de opgenomen begrotingswijzigingen vast, inclusief de begrotingswijzigingen als gevolg van de financiële resultaten van de ontwikkelingen die in de Kadernota 2021 zijn geschetst. Deze waren nog niet door een begrotingswijziging vastgesteld.



Van Begroting 2020 naar Kadernota

Op 12 mei jl. heeft de regioraad de Kadernota 2021 behandeld. Hierin waren vanwege de COVID-19 crisis geen nieuwe beleidsontwikkelingen meegenomen. Toch was het in de Kadernota 2021 gepresenteerde totaal aan lasten voor 2020 van € 522 mln (vastgestelde begroting 2020) tot € 622 mln gestegen, omdat de volgende effecten waren opgenomen:

- ▶ Structurele doorwerking van de 2e bestuursrapportage 2019 ad € 2,7 mln (neerwaarts);
- ▶ Doorschuiven van niet bestede budgetten in 2019 ad € 91,0 mln;
- ▶ Ophoging van de uitgaven voor overhead en apparaatskosten, concessies en Beheer en Onderhoud Railinfra/ Meerjaren vervangingsprogramma metro (BORI/MVP) naar prijspeil 2020 ad € 6,6 mln en ophoging van de Brede Doel Uitkering (BDU)-baten voor hetzelfde bedrag;
- ▶ Toevoeging van de tekortbijdrage aan Signalling & Controlling ad € 11,2 mln;
- ▶ Technische neerwaartse bijstellingen ad € 8,0 mln.

Van Kadernota naar 1^e Bestuursrapportage

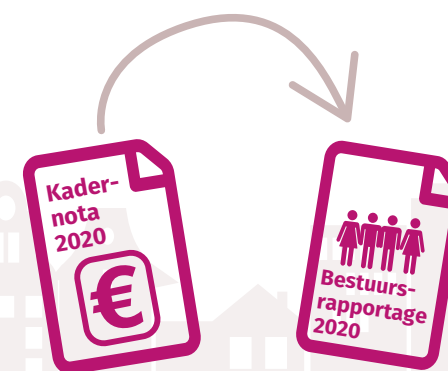
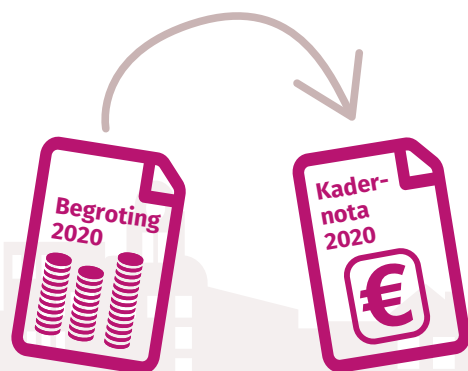
In de Kadernota 2021 werd al gemeld dat het bedrag van € 622 mln, zeker in relatie tot de begroting van ruim € 400 miljoen in latere jaren, een niet realistische spreiding over de jaren betekende. In de Ontwerpbegroting 2021 zou een realistischer verdeling over de jaren worden aangegeven.

Dit heeft geleid tot een bijstelling van de omvang van de begroting 2020 naar € 556 mln. Deze verlaging van € 66 mln is samen te vatten door:

- ▶ Het opnemen van de geraamde indexatie voor 2020 op de Investeringsagenda Mobiliteit ad € 2,3 mln (de indexaties voor de concessies, BORI/MVP en overheadkosten waren al opgenomen in de Kadernota 2021);
- ▶ Een (kasritme-)verschuiving van kosten van project Amsteltram van 2022 naar 2020 voor € 5,3 mln en het opnemen van indexatie naar prijspeil 2020 ad € 3,2 mln;
- ▶ Enkele verfijningen in de begroting voor de concessies ad ruim € 1,4 mln;
- ▶ Een verlaging van de begroting 2020 van BORI/MVP met € 79,1 mln en opnemen van dit bedrag in latere begrotingsjaren, waarmee beter wordt aangesloten op de aanvraag van gemeente Amsterdam en het meerjarig kasritme gedurende de overeengekomen convenantperiode;
- ▶ Een administratieve verschuiving van subprogramma Duurzaam en slim naar subprogramma Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) ad € 0,8 mln;

- ▶ Een verschuiving van baten uit de absolute BDU van € 3,3 mln van programma Verkeer en Vervoer naar Algemene Dekkingsmiddelen. In de oorspronkelijke begroting was € 17,2 mln aan baten BDU bij de Investeringsagenda mobiliteit opgenomen, daadwerkelijk had een bedrag van € 13,9 aan (absolute) BDU, betrekking op een geoormerkte bijdrage voor uitgaven in de Investeringsagenda Mobiliteit, waaronder de bijdrage voor Actieprogramma Regionaal OV (AROV);
- ▶ Een ophoging van de verwachte indexatie 2020 op de BDU met € 3 mln naar € 10 mln (in de Kadernota was al € 7 mln indexatie 2020 opgenomen voor overhead, apparaatskosten, concessies en BORI/MVP);
- ▶ Een hogere bijdrage voor Algemene dekkingsmiddelen uit de BDU ad € 3,5 mln bij de vaststelling van de bijdrage BDU voor het jaar 2020;
- ▶ Als gevolg van bovenstaande aanpassingen kan in 2020 de onttrekking uit de spaarpot BDU € 73,3 mln lager worden vastgesteld.

Voor een toelichting op de diverse bijstellingen wordt verwezen naar de Ontwikkelingen per programma (hoofdstuk 2), waar de bijstellingen per subprogramma zijn toegelicht.





Financieel beeld

Financieel beeld

In deze bestuursrapportage zijn de budgettaire effecten van de kadernota 2021 opgenomen. Dat heeft geleid tot een verhoging van het lastenbudget met € 100 mln (van € 522 mln naar € 622 mln). Deze stijging van het lastenbudget werd gedekt door een hogere rijksbijdrage BDU ad € 7 mln en de inzet van (extra) € 93 mln uit het BDU-saldo voorgaande jaren (kolom 'Begroting Kadernota 2021' van de tabel), zijnde de onderbesteding uit 2019.

De verdere begrotingsactualisatie met deze bestuursrapportage heeft geleid tot een voordelig verschil ten opzichte van deze aangepaste begroting. Het voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een verlaging van het lastenbudget met € 66 mln, een verdere toename van de rijksbijdrage BDU met ca € 10 mln (voor € 3 mln een gevolg van de indexatie en voor € 7 mln een hogere toekenning van de - geormerkte - absolute BDU) en een verlaging van de overige baten (ca € 3 mln). Per saldo wordt € 73 mln minder onttrokken aan het BDU-saldo voorgaande jaren (kolom 'gewijzigde begroting 2020' in tabel). Dat bedrag blijft beschikbaar voor inzet in latere jaren.

€ 73 mln
minder
onttrokken

fonds BDU

Tabel 1: Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Vershil
Lasten				
Totaal lasten Algemene dekkingsmiddelen	798	798	798	0
Totaal lasten Overhead	9.209	9.459	9.560	101
Verkeer en Vervoer:				
Investeringsagenda Mobiliteit	140.000	154.500	156.850	2.350
Amsteltram	88.796	89.296	97.817	8.521
Concessies	101.244	105.599	107.020	1.421
BORI/MVP	143.226	209.126	130.000	-79.126
Acitva GVB	8.046	28.646	28.494	-152
Duurzaam en slim	14.370	6.970	6.164	-806
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.176	9.314	10.604	1.290
Apparaatskosten	8.651	8.626	8.525	-101
Totaal lasten Verkeer en Vervoer	512.509	612.076	545.473	-66.603
Totaal lasten	522.516	622.334	555.832	-66.502
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen:				
BDU jaarbijdrage	395.117	402.767	412.537	9.770
BDU saldo voorgaande jaren	84.522	176.689	103.405	-73.284
rentebaten	798	798	798	0
overige baten	0	0	0	0
Totaal baten Algemene dekkingsmiddelen	480.437	580.255	516.740	-63.514
Totaal baten Overhead	80	80	80	0
Verkeer en Vervoer:				
Investeringsagenda Mobiliteit	17.214	17.214	13.870	-3.344
Amsteltram	15.404	15.404	15.404	0
Concessies	6.035	6.035	6.096	61
Duurzaam en slim	450	450	0	-450
Onderzoek, studie en samenwerking	1.250	1.250	1.995	745
Apparaatskosten	306	306	306	0
Totaal verkeer en vervoer	40.659	40.659	37.671	-2.988
Totaal baten	521.176	620.994	554.492	-66.502
Resultaat voor bestemming	-1.340	-1.340	-1.340	0
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	-60	-60	-60	0
Onttrekking van reserves	1.400	1.400	1.400	0
Totaal mutaties reserves	1.340	1.340	1.340	0
Resultaat	0	0	0	0

Tabel 2: Ontwikkeling fonds BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Verschil
Beginstand	179.246	179.246	179.246	0
Beschikte jaarbijdrage	395.117	402.767	412.537	9.770
Totaal Beschikbare BDU	574.363	582.013	591.783	9.770
Inzet BDU	-479.639	-579.457	-515.942	63.514
Eindstand fonds BDU	94.724	2.557	75.841	73.284

In tabel 2 is weergegeven wat de wijzigingen betekenen voor het verloop in 2020 van het beschikbare BDU-saldo. Daar waar bij de Kadernota het fonds vrijwel volledig ingezet zou worden, blijft er volgens de huidige inzichten circa € 76 mln aan het eind van 2020 beschikbaar voor inzet in latere jaren.





Ontwikkelingen per programma

De begroting kent een drietal programma's: Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. Het programma Verkeer en Vervoer is opgesplitst in 8 subprogramma's. Per (sub-)programma wordt de actualisatie / bijstelling beschreven en toegelicht.



Programma verkeer & vervoer

Investeringsagenda mobiliteit

In de Investeringsagenda Mobiliteit zijn alle investeringen in bereikbaarheidsmaatregelen voor openbaar vervoer, fiets, weg en verkeersveiligheid gebundeld om integraal te kunnen inspelen op de grote opgaven en (ruimtelijke) ontwikkelingen in onze gemeenten. Er wordt nu hard gewerkt aan deze opgaven en we zien daarin een wisselend beeld. Enerzijds worden projecten, mede door de verminderde hoeveelheid verkeer, voortvarend uitgevoerd. Anderzijds zijn er problemen met de levering van materialen of het organiseren van participatie. In deze paragraaf wordt ingegaan op de lopende begroting 2020. Voor een totaalbeeld wordt verwezen naar de aparte rapportage Investeringsagenda Mobiliteit 2020. In de begroting 2020 is voor het programma Investeringsagenda Mobiliteit een budget opgenomen van € 140 mln. Bij het opmaken van de jaarstukken 2019 is € 14,5 mln aangemerkt als geoormerkt bedrag dat wordt toegevoegd aan het budget van 2020.

De Vervoerregio heeft de ambitie om voortvarend te investeren in een beter bereikbare regio. Om daaraan uiting te geven hanteren we overplanning op basis van de actuele uitgavenprognose en nog geplande verplichtingen. De Vervoerregio werkt nauw samen met haar partners en is daar deels ook van afhankelijk.

Gecombineerd met externe factoren zijn de onzekerheden binnen het programma Investeringsagenda Mobiliteit dit jaar extra groot met risico van onderbesteding. Daarom wordt rekening gehouden met een marge in de eindejaarsprognose van

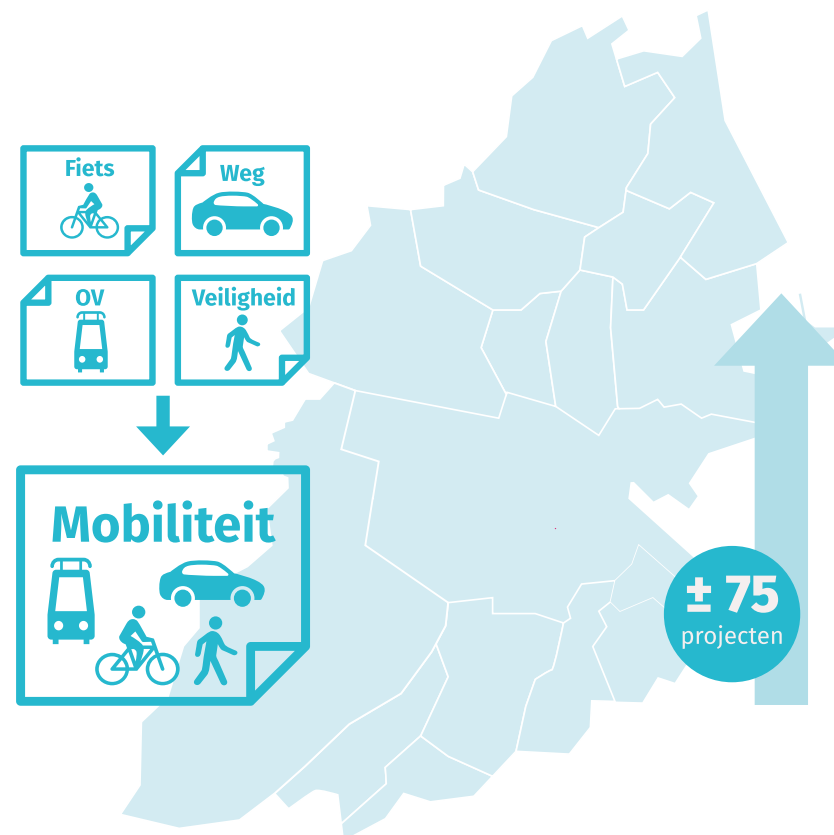
€ 120 - 190 mln. Het beschikbare budget bevindt zich in het midden van deze bandbreedte en op dit moment leidt dit daarom niet tot een voorstel voor een bijstelling van de begroting. In de 2e bestuursrapportage van dit jaar wordt een nauwkeurigere prognose gepresenteerd.

Uitvoeringsprojecten

In het eerste kwartaal van dit jaar is een aantal nieuwe fietsenstallingen bij treinstations opgeleverd. Het gaat om de verbouwingen van de Zuidpleinstalling bij Amsterdam Zuid en -RAI en om de ruime

nieuwe stalling bij station Zaandam. De grootste geprognosticeerde uitgaven in 2020 zijn voor De Entree (incl. grote fietsenstalling bij Amsterdam Centraal), IJtram optimalisatie en -stalling, de HOV Westtangent in Amsterdam, de Knoop Ouderkerkerlaan Amstelveen en Oost-West as Diemen. Deze projecten zijn volop in uitvoering. De HOV Schiphol Rijk – Schiphol Oost deelproject 3 busbaan, is reeds opgeleverd. De Spoorpassage Contactweg - Nieuwe Hemweg, Spoorpassage Diemen en enkele kleinere projecten zijn begin 2020 in uitvoering gegaan, de HOV Aalsmeer -

Schiphol Zuid volgt medio dit jaar. De aanbesteding van de N247 Zuid en Noord, onderdeel van Bereikbaarheid Waterland N247, loopt. Project Zuidas is verder vertraagd en in afwachting van definitieve besluitvorming. Enkele kleinere projecten, zoals de brug over de Weespertrekvaart en OV-verbeteringen in Amsterdam, onder andere in de Rivierenbuurt en het Museumkwartier, verschuiven naar 2021. In het project Signalling & Control (S&C) blijken, zoals eerder gecommuniceerd, onder meer toekomstige wijzigingen in het systeem duurder dan voorzien. Dit heeft



geleid tot een aanvullende bijdrage voor onder andere het project Aanpassen Binnensporen Spaklerweg. Voor enkele projecten is in de beschikking vastgelegd dat over eerdere jaren indexering van de bijdrage plaatsvindt, zoals de Busbaan Amsterdam-Almere Fase A9. Voor de in 2020 vast te stellen bijdragen leidt dit tot een extra last van maximaal € 1 mln die binnen de begroting kan worden opgevangen. Niet alle deelprojecten uit het AROV zullen conform de vastgelegde termijn, eind 2020, worden opgeleverd. Dit betekent een risico voor de toekenning van de rijksbijdrage en daarmee een risico voor de begroting. Met het ministerie van IenW wordt overlegd over latere oplevering met behoud van de BDU-bijdrage. In het najaar 2020 moet daar duidelijkheid over zijn.

Projectstudies

Uitvoering van infrastructuurprojecten wordt altijd voorafgegaan door studiefasen (verkenning, planstudie, planuitwerking) om opgaven, mogelijke oplossingen en uiteindelijk de scope vast te leggen. Deze zijn bepalend voor uitgaven in komende begrotingen. Studies kunnen door de Vervoerregio zelf worden uitgevoerd of er kan financieel worden bijgedragen aan studies van onze partners. In de begroting 2020 is hiervoor een stelpost opgenomen van € 4 miljoen. Naar verwachting kunnen de studies binnen dit budget worden uitgevoerd. Er wordt onder andere hard

gewerkt aan de verkenning van de Guisweg in Zaanstad en de integrale aanpak van de Knoop Amsterdam Lelylaan. De studiefase Multimodale Knoop Schiphol is afgewikkeld en de Verbinding A8-A9 (oplevering landschapsplan) is vertraagd. Nieuwe studies naar de bereikbaarheid van onder andere Zeeburgereiland en enkele metroprojecten gekoppeld aan gebiedsontwikkeling, zoals in Zuid-Oost/Ouder-Amstel en Schinkelkwartier zijn gestart. In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken we samen met het rijk aan de grote bereikbaarheidsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Achtergrond hierbij is de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Gewerkt wordt aan onder andere het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-onderzoek Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH), waarover dit jaar een besluit wordt verwacht.



Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2018 zagen we landelijk zelfs voor het eerst sinds lange tijd weer een stijging van het aantal verkeersdoden, gevolgd door een beperkte daling in 2019. Met het in december 2019 gesloten akkoord tussen bestuurders van het rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten ontstaat er nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' in de komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met zo'n strategisch plan voor onze regio en dienen dit eind van deze zomer bij de minister in voor cofinanciering. De Vervoerregio levert nu ook al bijdragen aan het veiliger maken van de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Voor infrastructuur gaat het inrichten volgens Duurzaam & Veilig, schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Diverse projecten zijn daarvoor opgeleverd, zoals de Fanny Blankerskoenlaan in Hoofddorp, het fietspad in het Amsterdamse Bos bij de Bosrandweg, attentie-verhogende verlichting bij zebrapaden in Landsmeer en enkele ongevallenlocaties (black-spots) die in Amsterdam zijn aangepakt. Gedragsbeïnvloeding wordt opgepakt in het programma Verkeer en Meer met

bijdragen aan educaties en campagnes voor onder meer scholieren en ouderen. Zo heeft van 9 t/m 13 maart 2020 de Week van het Verkeer plaatsgevonden met activiteiten om kinderen, ouders en scholen extra verkeersbewust te maken. Vanwege de schoolsluiting kunnen dit jaar mogelijk niet alle voorgenomen educatieprojecten worden uitgevoerd. Ook het programma 'Doortrappen' gericht op ouderen is uitgesteld.

Tabel 3: Baten en lasten Investeringsagenda (x € 1.000)

	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Investeringsagenda Mobiliteit				
IA Uitvoeringsbudgetten en studies	140.000	154.500	156.850	2.350
Totaal lasten	140.000	154.500	156.850	2.350
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	17.214	17.214	13.870	-3.344
Totaal baten	17.214	17.214	13.870	-3.344
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.786	-137.286	-142.980	-5.694



Toelichting op tabel 3

Het budget 2020 is verhoogd met het geoormerkte bedrag uit 2019 (€ 14,5 mln) en de reguliere jaarlijkse indexatie (€ 2,3 mln).

Amsteltram

Amstelveenlijn

Aan het eind van het afgelopen kwartaal is Nederland geconfronteerd met de COVID-19 crisis. Het lijkt onontkoombaar dat dit gevolgen heeft voor de planning en mogelijk ook voor de startdatum van de exploitatie (gepland: december 2020). Deze gevolgen zijn op het moment van opstellen van deze bestuursrapportage niet goed in te schatten. In de komende maanden zal in samenwerking met stakeholders worden besloten hoe om te gaan met de effecten van de COVID-19 crisis op de planning. Wij verwachten eind mei een advies te kunnen voorleggen aan het Directeuren Overleg. Vooruitlopend daarop is in het Ambtelijk coördinatie overleg een aantal scenario's uitgewerkt om zicht te krijgen op mogelijke effecten van de COVID-19 maatregelen en de mogelijke beheersmaatregelen om de effecten te minimaliseren.

Uithoornlijn

De aanbesteding van het hoofdcontract is succesvol afgerond met de gunning aan Dura Vermeer en is half maart feestelijk gemarkeerd met de officiële ondertekening van het contract. De voorbereiding van de uitvoeringsorganisatie is vergevorderd (bemensing en sturing). Direct na gunning is de ambtelijke opdrachtgeversrol van de Amstelveenlijn en Uithoornlijn bij de Vervoerregio samengevoegd in één team. Eind 2e kwartaal worden de eerste producten door Dura opgeleverd, zoals het projectmanagementplan. En ook de voorlopige ontwerpen worden gemaakt.



Tabel 4: Baten en lasten Amsteltram (x € 1.000)

Amsteltram	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Amstelveenlijn	81.796	81.796	90.167	8.371
Uithoornlijn	7.000	7.500	7.650	150
Totaal lasten	88.796	89.296	97.817	8.521
Bijdragen derden	15.404	15.404	15.404	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	15.404	15.404	15.404	-
Saldo Amsteltram	-73.392	-73.892	-82.413	-8.521

Toelichting op tabel 4

Amstelveenlijn:

Budgetverschuiving van € 8,3 mln te verdelen in € 5 mln indienststellingskosten, € 3 mln indexatie van de nog openstaande termijnen van de hoofdaannemer en € 0,3 mln herijking onvoorzien. Deze bedragen worden verrekend met de post onvoorzien, die deel uit maakt van het budget van 2022.

Uithoornlijn:

Budgetverschuiving van € 0,15 mln als gevolg van herziene planning naar aanleiding van aanbesteding.

Concessies

De Vervoerregio is opdrachtgever van het stad- en streekvervoer van 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 wordt onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen die per concessie worden vastgesteld in het Programma van Eisen.

Verwacht wordt dat in 2020 het gehele budget voor dit subsidieprogramma wordt besteed.

Voor de concessie Amstelland-Meerlanden was eind 2020 de instroom van een tweede tranche elektrische bussen voorzien. Als gevolg van de COVID-19 crisis worden deze nu in de loop van 2021 verwacht. Dit heeft geen consequenties voor de exploitatie-subsidie.



Tabel 5: Baten en lasten Concessies (x € 1.000)

Concessies	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Amstelland Meerlanden	45.360	46.704	47.204	500
Amsterdam (Exploitatie)	21.502	24.102	23.395	-707
Waterland	19.433	20.308	20.508	200
Zaanstreek	12.628	13.314	13.315	1
CVV en buurtbussen	221	71	98	27
Innovatiefonds	1.000	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	-	1.400	1.400
R-net Uitvoeringskosten	1.100	1.100	1.100	-
Totaal lasten	101.244	105.599	107.020	1.421
Bijdragen derden	6.035	6.035	6.096	61
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	6.035	6.035	6.096	61
Saldo Concessies	-95.209	-99.564	-100.924	-1.360

Toelichting op tabel 5

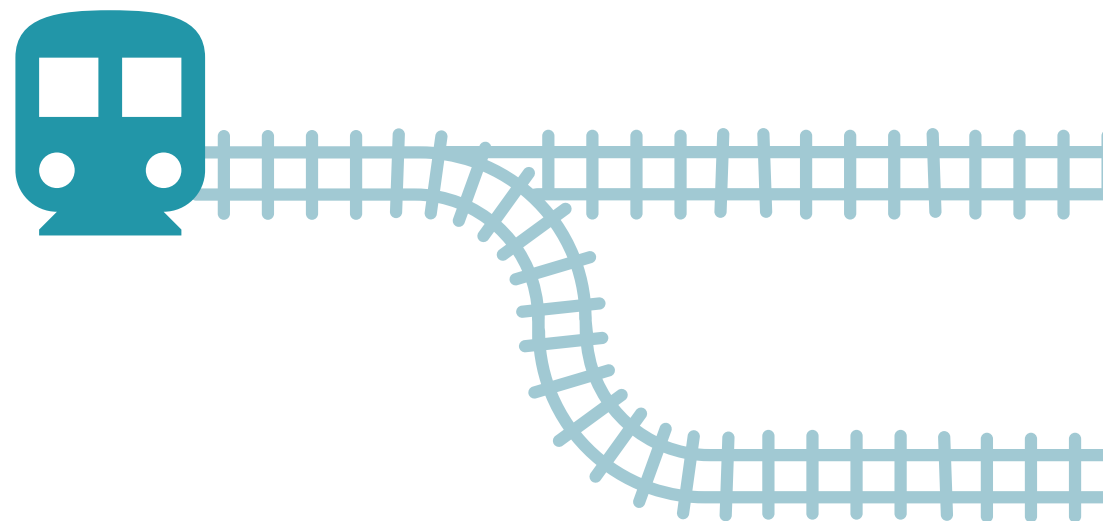
Als Vervoerregio willen we concern- en programma breed innoveren. Dit gebeurt in alle programmaonderdelen en het innovatieve gedeelte maakt deel uit van de programmabudgetten. Om die reden is het nog bestaande Innovatiefonds opgeheven en wordt het bedrag toegevoegd aan de algemene middelen (spaarfonds BDU) en vandaaruit ingezet. Reeds bij de behandeling van de jaarrekening 2019 is dit toegelicht. Het gaat om een bedrag van € 0,9 mln in de jaren 2020 en 2021. In 2019 is door het dagelijks bestuur besloten dat voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland een investering kan plaatvinden voor de benodigde laadinfrastructuur voor Zero-Emissie bussen voor een bedrag van € 1,4 mln. Deze uitgaven worden in de nieuw te verlenen concessie verrekend met de concessie subsidie van 2022. Bij het vergelijken van de uitgaven voor de verschillende concessies moet in ogeschouw genomen worden dat voor de concessie Amsterdam ook bij het subprogramma Activa GVB uitgaven zijn opgenomen.

Beheer en onderhoud Railinfrastructuur / meerjaren vervangingsprogramma metro

In de begroting 2020 is voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur een bedrag van € 143,2 mln gereserveerd voor de jaargang 2020. In december 2019 heeft de gemeente Amsterdam subsidie ter hoogte van € 127,9 mln aangevraagd voor de uitgaven BORI/MVP 2020 op prijspeil 2019. In deze subsidieaanvraag zijn ook de kosten voor het beheer en onderhoud aan de Noord/Zuidlijn meegenomen. Deze aanvraag heeft geleid tot een initiële verleningsbeschikking ter hoogte van € 97,3 mln (door onvoldoende onderbouwing, is dat minder dan gevraagd). De Vervoerregio en de gemeente Amsterdam blijven in gesprek over de volledige subsidiebijdrage voor jaargang 2020. De verwachting is dat de uiteindelijke subsidiebijdrage van de Vervoerregio op circa € 130 mln prijspeil 2020 uitkomt.

In deze bestuursrapportage wordt de oorspronkelijke reservering bijgesteld naar € 130 mln, een wijziging van € 13,2 mln. In de kadernota was nog sprake van het ophogen van het budget met ruim € 60 mln. Dit was de onderbesteding van het budget van 2019. Hierbij is in de jaarrekening vermeld dat deze post tot uitkering komt in het jaar 2020. Volgens de nieuwe opgaaf van Amsterdam zal deze post naar verwachting in de jaren 2025-2031 tot uitgaven leiden.

Volgens de afspraken, vastgelegd in de convenanten voor BORI en MVP, blijven de begrote bedragen beschikbaar voor dit subprogramma. De bedragen zijn geoormerkt. Het oormerken houdt in dat het nu niet-benutte bedrag (€ 13,2 mln) in latere jaren wordt toegevoegd aan het budget voor dit subprogramma. Deze toevoeging gebeurt op basis van de besprekingen over de nieuwe subsidieaanvragen BORI en MVP 2021 die in het najaar 2020 plaatsvinden.



Tabel 6: Baten en lasten BORI/MVP (x € 1.000)

BORI/MVP	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Beheer & Onderhoud railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma	143.226	209.126	130.000	-79.126
Totaal lasten	143.226	209.126	130.000	-79.126
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-143.226	-209.126	-130.000	79.126

Activa GVB

De Vervoerregio is verantwoordelijk voor de subsidiëring van de kapitaallasten van de door haar goedgekeurde investeringen in het rollend materieel. Bij het verwezenlijken van die investeringen kunnen jaarlijks afwijkingen optreden als projecten in de uitvoering vertragen of versnellen. Dit ligt aan de mate van uitvoeringsbeschikbaarheid bij de leverancier. De Vervoerregio heeft daar zelf nauwelijks of geen invloed op.

De totale begrotingsbijstelling voor 2020 bedraagt € 20,4 mln. Dit wordt als volgt veroorzaakt:

- Voor het onderdeel S&C is een extra subsidie uitgetrokken van € 11,2 mln. Dit is in de kadernota medegedeeld. Naast dit bedrag is in het project Amsteltram een extra bijdrage van circa € 6 mln opgenomen. Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben hiermee samen de extra last van dit project gedekt.
- Voor het onderdeel aanschaf 15G trams zijn in 2019 lagere subsidies ter beschikking gesteld dan was begroot. Deze subsidies ter hoogte van € 9,4 mln schuiven door naar 2020. Dit is in de kadernota aan u gemeld. Dit betrof met name de risicoreservering en de VAT vergoeding voor dit project. Er zijn tot nu toe nog geen meldingen van GVB Activa geweest dat de risicovoorziening daadwerkelijk in 2020 aangewend moet worden. In de tweede bestuursrapportage van dit jaar

zullen wij u nader over de voortgang informeren.

- Doordat overige strategische activa later instromen dan gepland door vertraging in de uitvoering in een aantal kleinere projecten, zijn de kapitaallasten in 2020 € 0,2 mln lager dan begroot.



Tabel 7: Baten en lasten Activa GVB (x € 1.000)

Activa GVB	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Vershil t.o.v. Kadernota
Strategische Activa	8.046	28.646	28.494	-152
Totaal lasten	8.046	28.646	28.494	-152
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-8.046	-28.646	-28.494	152

Duurzaam & slim

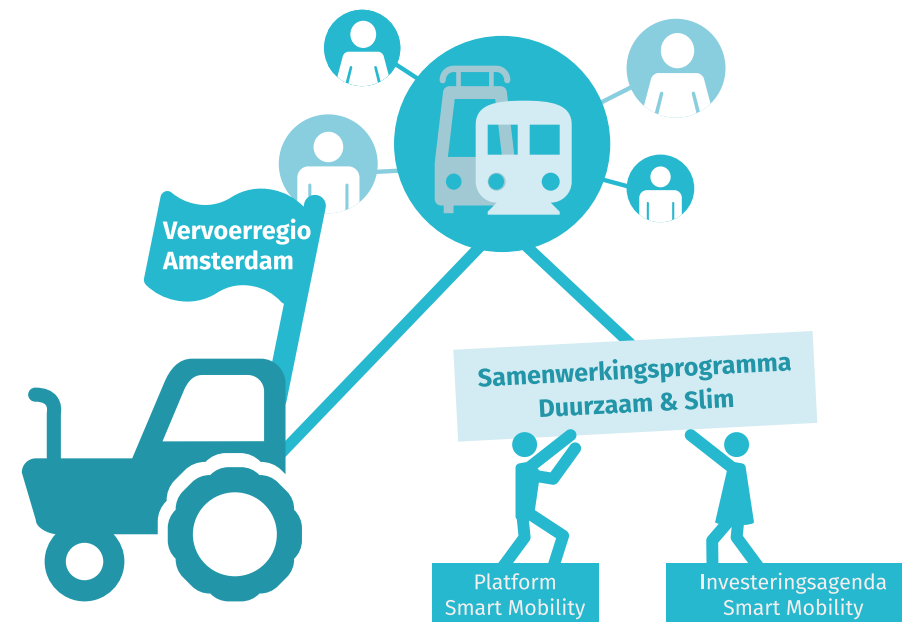
Het MRA Platform Smart Mobility is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio. Sinds eind 2019 is het samenwerkingsverband veranderd van MRA Programma Smart Mobility naar MRA Platform Smart Mobility en zijn de activiteiten en doelstellingen van het Platform verschoven naar een meer faciliterende rol. Daarmee past het Platform beter in het subprogramma OSS waar meerdere platforms en samenwerkingsverbanden opgenomen zijn. Het bijhorend budget wordt daartoe overgezet naar het subprogramma OSS.

Naast deze wijziging van subprogramma is ook het kasritme van het MRA Platform Smart Mobility gewijzigd. Door de tijd die nodig was om het platform op te starten was er sprake van onderbesteding in de jaren 2018 en 2019. Activiteiten die begroot waren voor die jaren zullen deels plaatsvinden in 2020. Ook is het totale begrote bedrag voor het platform naar beneden bijgesteld. Het platform draait nu een aantal jaar, waardoor de verwachte kosten nu beter kunnen worden ingeschat dan tijdens de opstartfase.

De Vervoerregio is in 2020 gestart met de cofinanciering voor de bijdrage van gemeenten aan particuliere laadpalen om zo de transitie naar meer elektrisch rijden te ondersteunen. De cofinanciering bedraagt maximaal 70% per laadpaal tot een

maximumbedrag van € 0,7 mln waarvan € 0,094 mln in 2020.

Bij het opmaken van de jaarstukken 2019 is € 1,1 mln aangemerkt als geoormerkt bedrag dat wordt toegevoegd aan begroting 2020 en 2021, aan de Investeringsagenda Smart Mobility. Er is respectievelijk € 0,5 mln aan het budget 2020 toegevoegd en € 0,6 mln aan het budget 2021.



Tabel 8: Baten en lasten Duurzaam & Slim GVB (x € 1.000)

Duurzaam & Slim	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Vershil t.o.v. Kadernota
MRA Smart Mobility	900	900	-	-900
IA Smart Mobility	1.470	1.970	1.970	-
OV coach	1.000	1.000	1.000	-
Zero emissie	11.000	3.100	3.100	-
Cofinanciering laadpalen	-	-	94	94
Overige	-	-	-	-
Totaal lasten	14.370	6.970	6.164	-806
Bijdragen derden	450	450	-	-450
Totaal baten	450	450	-	-450
Saldo Duurzaam & Slim	-13.920	-6.520	-6.164	356

Onderzoek, studie en samenwerking

Het MRA-programma Smart Mobility is overgebracht vanuit het subprogramma Duurzaam & Slim. Omdat dit een samenwerkingsverband is waar de Vervoerregio penvoerder van is, wordt deze budgetneutraal overgeheveld naar het subprogramma OSS. Het wordt daarmee het 4e penvoerder-project onder OSS.

De samenwerkingsovereenkomst Regionaal Verkeersmanagement (o.a. RegioRegie) is overgebracht vanuit het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Deze wordt ook budgetneutraal overgeheveld naar subprogramma OSS.

Met het overhevelen van projectbudgetten uit 2019 (reeds gemeld in de kadernota) is er vooralsnog geen indicatie dat deze projectbudgetten niet in 2020 tot uitgaven komen. Gezien de effecten van COVID-19, wordt hier nauwlettend op gestuurd en eventuele bijstellingen hierin worden in de 2e bestuursrapportage opgenomen.

Ten aanzien van de activiteiten gemeld in de begroting 2020 zijn er geen wijzigingen te melden. De deelname aan de doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten loopt conform vooropgestelde verwachtingen. Naast de bijdragen aan o.a. het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en het samenwerkingsverband van Decentrale Overheden (DOVA/NDOV)

worden ook diverse andere activiteiten en onderzoeken uitgevoerd. De aanbesteding concessie Zaanstreek - Waterland, de 'inbesteding' van concessie Amsterdam, de evaluatie van de Lijnennetvisie in combinatie met de Impactstudie Noord/Zuidlijn en het opstellen van diverse mobiliteitsplannen zijn slechts enkele voorbeelden.



Tabel 9: Baten en lasten Onderzoek, studie en Samenwerking (x € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Vershil t.o.v. Kadernota
MRA verkeersmodel VENOM	517	517	517	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.136	1.136	1.136	-
MRA Smart Mobility	-	-	1.050	1.050
MRA Spoordossier	250	250	250	-
OSS Openbaar vervoer	2.510	2.827	3.037	210
OSS Verkeer en vervoer	3.763	4.584	4.614	30
Totaal lasten	8.176	9.314	10.604	1.290
Bijdragen derden	1.250	1.250	1.995	745
Totaal baten	1.250	1.250	1.995	745
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-6.926	-8.064	-8.609	-545

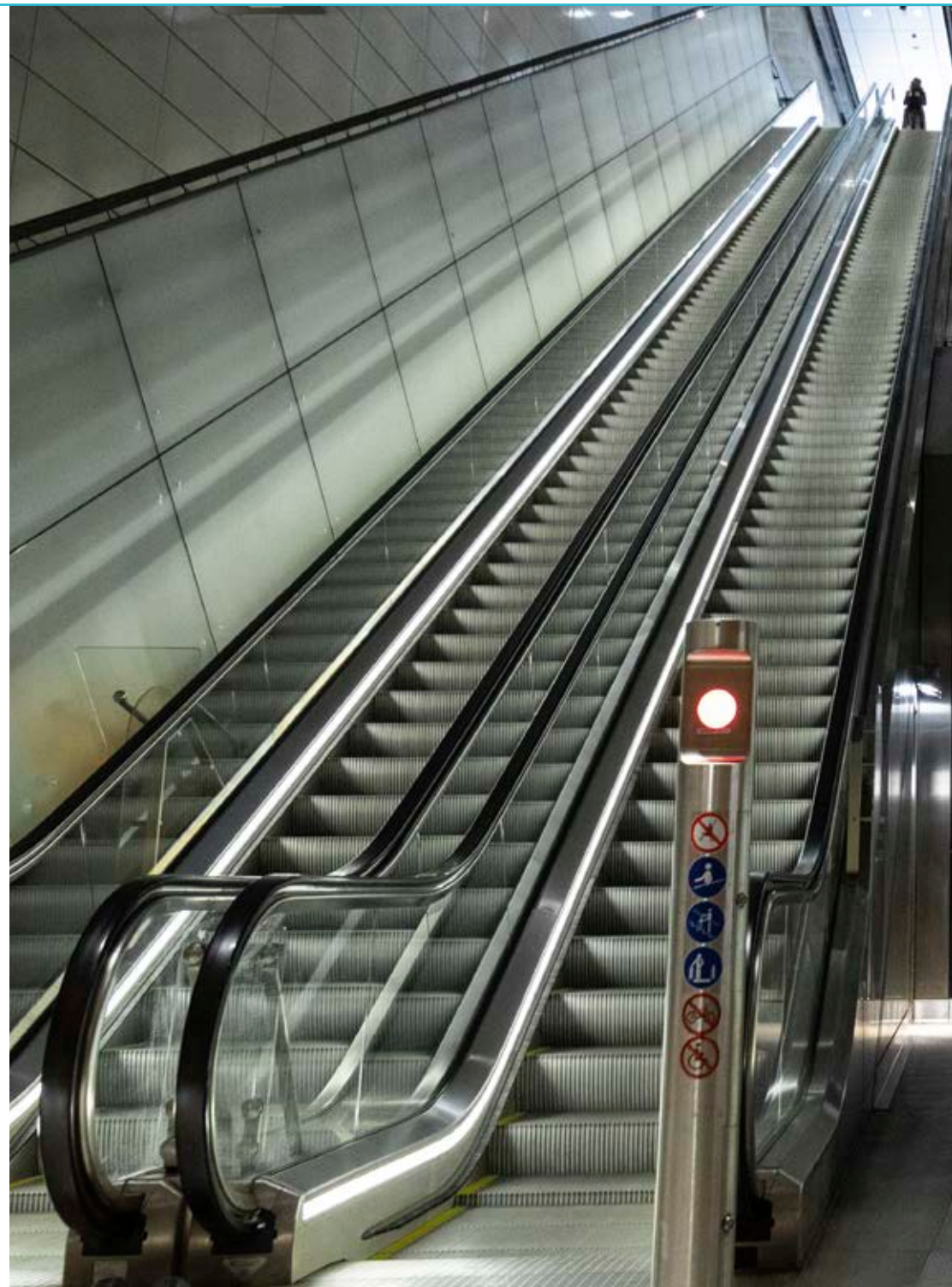
Apparaatskosten

Bij de apparaatskosten gaat het om de salarislsten van de vaste formatie en de inhuur voor het primair proces. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Het budget wordt verhoogd met de effecten van de afgesloten CAO en de daarin opgenomen loonafspraken (€ 0,1 mln). Naar verwachting kunnen de kosten binnen het hiervoor (aangepast) budget worden verantwoord. Bij de 2e bestuursrapportage wordt een actueel beeld en eindejaarsprognose hiervoor opgenomen.

Tabel 10: Baten en lasten Apparaatskosten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Directe Personeelslasten	5.190	5.165	5.064	-101
Inhuur	3.460	3.460	3.460	-
Totaal lasten	8.651	8.626	8.525	-101
Bijdragen derden	306	306	306	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	306	306	306	-
Saldo Apparaatskosten	-8.345	-8.320	-8.219	101





Programma overhead

Programma overhead

Onder overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het bevat de volgende onderdelen: Bestuur & ondersteuning, communicatie, bedrijfsvoering, financiën en personele inzet.

Het budget voor de personele inzet wordt verhoogd met de effecten van de afgesloten cao en de daarin opgenomen loonafspraken (€ 0,1 mln). Naar verwachting kunnen de kosten binnen het hiervoor (aangepast) budget worden verantwoord. Bij de 2e bestuursrapportage wordt een actueel beeld en eindejaarsprognose hiervoor opgenomen.

Vanwege de huidige crisissituatie met de COVID-19 pandemie zullen naar verwachting enkele budgetposten niet conform de vastgestelde begroting kunnen worden uitgevoerd. Echter de financiële effecten binnen het budget van bedrijfsvoering zijn op het moment van opstellen van deze bestuursrapportage niet duidelijk;

- ▶ Arbo kosten: Bij langdurig thuiswerken heeft de werkgever de plicht ook die werkplekken Arbo-proof te maken.
- ▶ Huisvestingskosten: De door de gemeente Amsterdam geraamde bezettingsgraad van ons gehuurde oppervlakte in de Jodenbreestraat ligt bij het huidige scenario onder de 25%. Indien kantoorbijeenkomsten frequent en in groten getale noodzakelijk zijn zullen alternatieve ruimtes moeten worden gezocht.



Tabel 11: Baten en lasten Overhead (x € 1.000)

Overhead	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Verschil t.o.v. Kadernota
Bestuur & Ondersteuning	107	157	157	-
Communicatie	165	165	165	-
Bedrijfsvoering	2.353	2.453	2.453	-
Financiën	106	106	106	-
Directe personeelslasten	4.946	5.046	5.147	101
Personeel van derden	1.533	1.533	1.533	-
Totaal lasten	9.209	9.459	9.560	101
Baten overhead	80	80	80	-
Totaal baten	80	80	80	-
Saldo Overhead	-9.129	-9.379	-9.480	-101



Programma algemene dekkingsmiddelen

Programma algemene dekkingsmiddelen

De Vervoerregio ontvangt haar algemene inkomsten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). In 2020 ontvangt de Vervoerregio € 412,5 mln aan inkomsten, waarvan € 8,1 mln aan verwachte indexering over 2020 die het ministerie medio 2020 definitief bekend maakt. Specifieke baten (additionele bijdrage(n)) worden rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer verantwoord. Dat betreft in 2020 een geoormerkte bijdrage van € 13,9 mln.

Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikte bijdrage BDU, wordt het meerdere of mindere onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU, dat beschikbaar blijft om in latere jaren uit te geven. Zoals hiervoor bij het financieel beeld al is aangegeven, betekenen de begrotingsaanpassingen in de Kadernota en in deze Burap dat € 103,4 mln van het ultimo 2019 beschikbare saldo BDU wordt onttrokken om aan de begroting 2020 toe te voegen. Dat betekent een opwaartse aanpassing van € 17,9 mln ten opzichte van de vorig jaar vastgestelde begroting ad € 84,5 mln (Kadernota + € 92,2 mln en Burap - € 73,3 mln).

De rentelasten zijn zowel aan de baten- als aan de lastenkant opgenomen. De inkomsten zijn contractueel vastgelegd in de busleningen van vervoerders EBS en

Connexxion. De lasten zijn voorzichtigheids- halve opgenomen voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten heeft om deze leningen te kunnen financieren, waardoor de Vervoerregio kapitaal moet verwerven.



Tabel 12: Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2020	Kadernota 2021 begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Vershil t.o.v. Kadernota
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	798	798	798	-
Totaal lasten	798	798	798	-
BDU jaarbijdrage	395.117	402.767	412.537	9.770
BDU saldo voorgaande jaren	84.522	176.689	103.405	-73.284
Rentebaten	798	798	798	0
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	480.437	580.255	516.740	-63.514
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	479.639	579.457	515.942	-63.514



Ontwikkeling
liquiditeiten

Ontwikkeling liquiditeiten

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 busleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2020 uit op € 50 mln, daar waar bij het opstellen van de Kadernota 2021 nog een liquiditeitstekort van circa € 50 mln werd voorzien als de gebudgetteerde uitgaven daadwerkelijk in 2020 worden uitgegeven.

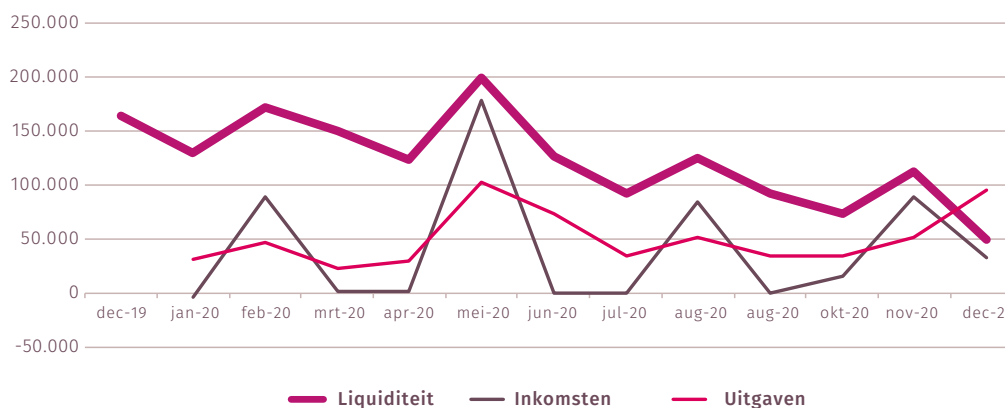
Deze ontwikkeling wordt vrijwel uitsluitend veroorzaakt door lagere begrote uitgaven in 2020.

In de grafiek is het verloop van de liquiditeit gedurende het jaar 2020 weergegeven. Daaruit blijkt dat de verwachte liquiditeit aan het eind van het jaar 2020 ook het laagste punt in dit jaar is. Daarmee lijkt de noodzaak om geld aan te trekken niet aanwezig te zijn. Dat hangt echter ook af van verdere maatregelen voor openbaar vervoer die in het kader van de COVID-19 crisis noodzakelijk blijken.

Tabel 13 Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2020	22.777	164.706	164.706	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	7.300	8.800	8.824	24
Overige inkomsten	-	483.258	483.969	711
Overige uitgaven	-85.862	-706.654	-607.844	98.810
Af te sluiten leningen	60.000	-	-	-
Eindstand liquide middelen	4.215	-49.890	49.655	99.545

Liquiditeitsontwikkeling per maand Burap-1 2020 (bedragen in € 1.000)





Begrotingswijziging

Begrotingswijziging

De bestuursrapportage sluit af met de eerste begrotingswijziging 2020. Deze wijziging bevat de concrete bijstellingen van de budgetten voor de begrotingsprogramma's. Met de

vaststelling van deze bestuursrapportage door de regiораad wordt de begroting 2020 gewijzigd.

Programma verkeer & vervoer				
Programma verkeer & vervoer	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Vast te stellen begrotingswijziging bij 1e Burap 2020
Lasten				
Investeringsagenda Mobiliteit	140.000	154.500	156.850	16.850
Amsteltram	88.796	89.296	97.817	9.021
Concessies	101.244	105.599	107.020	5.776
BORI/MVP	143.226	209.126	130.000	-13.226
Acitva GVB	8.046	28.646	28.494	20.448
Duurzaam en slim	14.370	6.970	6.164	-8.206
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.176	9.314	10.604	2.428
Apparaatskosten	8.651	8.626	8.525	-126
Totaal lasten Verkeer en Vervoer	512.509	612.076	545.473	32.964
Baten				
Investeringsagenda Mobiliteit	17.214	17.214	13.870	-3.344
Amsteltram	15.404	15.404	15.404	0
Concessies	6.035	6.035	6.096	61
Duurzaam en slim	450	450	0	-450
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.250	1.250	1.995	745
Apparaatskosten	306	306	306	0
Totaal baten Verkeer en Vervoer	40.659	40.659	37.671	-2.988
Saldo programma verkeer en vervoer	-471.850	-571.417	-507.802	-35.952



Programma overhead

Programma Overhead	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Vast te stellen begrotingswijziging bij 1e Burap 2020
Lasten				
Bestuur en ondersteuning	107	157	157	50
Communicatie	165	165	165	0
Bedrijfsvoering	2.353	2.453	2.453	100
Financiën	106	106	106	0
Apparaatskosten	6.479	6.579	6.680	201
Totaal lasten Overhead	9.209	9.459	9.560	351
Baten				
Bestuur en ondersteuning	80	80	80	0
Totaal baten Overhead	80	80	80	0
Saldo Programma Overhead	-9.129	-9.379	-9.480	-351

Programma Algemene Dekkingsmiddelen

Programma Overhead	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020 uit Kadernota	Gewijzigde begroting 2020	Vast te stellen begrotingswijziging bij 1e Burap 2020
Lasten				
Lasten voorgaande jaren	0	0	0	0
Rentelasten	798	798	798	0
Totaal lasten Algemene Dekkingsmiddelen	798	798	798	0
Baten				
BDU jaarbijdrage	395.117	402.767	412.537	17.420
BDU saldo voorgaande jaren	84.522	176.689	103.405	18.883
Rentebaten	798	798	798	0
Overige baten voorgaande jaren	0	0	0	0
Totaal baten Algemene Dekkingsmiddelen	480.437	580.255	516.740	36.303
Saldo Programma Algemene Dekkingsmiddelen	479.639	579.457	515.942	36.303



Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00
info@vervoerregio.nl
www.vervoerregio.nl

Fotografie

Arjen Vos
Wiebke Wilting
David Uiterwaal
Debby Liew-On
Stephan Valenta
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

WIJZ werkt!

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming
en zonder bronvermelding op enigerlei wijze
worden overgenomen en/of verveelvoudigd.

Amsterdam, juni 2020 ©