



1e

Vastgesteld door regioraad op 6 juli 2021

Bestuursrapportage 2021



Inhoud

Inleiding en samenvatting	4
Financieel beeld	8
Ontwikkelingen per programma	10
A Programma verkeer & vervoer	11
Investeringsagenda Mobiliteit	12
Amsteltram	14
Concessies	15
Beheer en onderhoud rail infrastructuur / meerjaren vervangingsprogramma metro	17
Activa GVB	18
Onderzoek, Studie en Samenwerking	19
Apparaatskosten	20
B Programma overhead	22
C Programma algemene dekkingsmiddelen	23
Ontwikkeling liquiditeiten	26
Colofon	27



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2021 van de Vervoerregio Amsterdam. Deze bestuursrapportage beschrijft de voortgang op de door u vastgestelde begroting 2021, inclusief de in december 2020 vastgestelde 1e Begrotingswijziging 2021. Op basis van voortschrijdend inzicht tot en met 9 juni 2021 (de datum waarop het dagelijks bestuur deze bestuursrapportage aanbiedt) wordt een toelichting op de actuele ontwikkelingen per (sub)programma en hun gevolgen voor de plannen en benodigde middelen in de Begroting 2021-2024 gegeven.



In het najaar hebben wij als reactie op de gevolgen van COVID-19 voor de exploitatie van het openbaar vervoer (OV) een aantal maatregelen getroffen waarmee op korte termijn de negatieve gevolgen in de OV-exploitatie konden worden verminderd, bijvoorbeeld het opheffen van spitslijnen en aanpassingen in het nachtnet. Ook is de basis gelegd voor een pakket van 235 miljoen euro aan extra anticyclische investeringen om het OV weer aantrekkelijk maken en de economie te stimuleren.

Inmiddels wordt ambtelijk het Herstelplan OV 2022 samen met vervoerders en gemeenten vorm gegeven. Daarnaast is een Transitieprogramma Mobiliteit in de maak. Dit transitieprogramma kent een langere doorlooptijd dan het Herstelplan OV en heeft ook een bredere scope. Doel is het toekomstige mobiliteitsaanbod in de regio Amsterdam in balans te brengen met de (veranderde) mobiliteitsvraag richting 2030. Op dit moment wordt met vervoerders en gemeenten besproken aan welke criteria het programma moet voldoen. Een van de eerste stappen is ook de ontwikkeling van prognoses voor de verdere toekomst: hoe reizen we in 2023-2030?

Het Rijk gaf op 9 april 2021 aan dat de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) tot en met het 4e kwartaal 2021 wordt verlengd. Voor de periode daarna wil ze werken aan een regeling die zorgt voor een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies, rekening houdend met de ontwikkeling rond COVID-19 en de beperkende maatregelen. Deze toezegging verlicht de opgave op korte termijn en geeft ons iets meer tijd om met het Herstelplan OV aan een structurele oplossing te werken.

Daarnaast is op 9 april 2021 bekend geworden dat het Rijk € 1,5 miljard heeft gereserveerd in het Groeifonds en bijdraagt voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Dit heeft nog geen directe gevolgen voor het begrotingsjaar 2021, al worden dit jaar wel de voorbereidingen gestart.

De in deze bestuursrapportage opgenomen voorgestelde begrotingswijzigingen bestaan uit bijstellingen van de begroting als gevolg van overheveling van niet bestede middelen uit de begroting 2020. Deze zijn verantwoord in de Jaarstukken 2020, die gelijktijdig met deze bestuursrapportage wordt aangeboden. Daarnaast zijn begrotingswijzigingen het gevolg van indexering naar prijspeil 2021 en overige ontwikkelingen.

In deze 1e Bestuursrapportage 2021 worden begrotingswijzigingen voorgesteld die de lasten per saldo met € 96,1 mln doen toenemen, waartegenover een toename in de baten met € 22,6 mln, een hogere onttrekking uit de reserves van € 0,7 mln en een hoger benodigde onttrekking van het BDU-saldo ad € 72,8 mln¹ staat.

Het verwachte saldo van de nog niet bestede brede doeluitkering (BDU) eind 2021 bedraagt € 57,5 mln en is daarmee € 11,6 mln hoger dan bij de 1e Begrotingswijziging 2021 werd geraamd (€ 45,9 mln). Dat positieve effect is mede het gevolg van de lager dan begrote onttrekking aan het BDU-saldo bij de realisatie 2020 (zie Jaarstukken 2020) ad € 84,3 mln.

Ook bij deze bestuursrapportage zijn de gevolgen voor het OV nog onzeker. Het Rijk heeft toegezegd de vervoerders heel 2021 te ondersteunen met de BVOV. De hoogte van de toekenning voor 2021 is nog niet bekend en zal in de 2e Bestuursrapportage 2021 als (budget neutrale) wijziging worden opgenomen. Deze BVOV ontvangt de Vervoerregio van het Rijk (baten) en wordt direct en één-op-één doorbetaald aan de vervoerders (lasten).

¹ Door afronding kan het voorkomen dat de gespecificeerde bedragen niet exact optellen tot de genoemde totalen.

Ontwikkelingen ten opzichte van de 1e Begrotingswijziging 2021

- ▶ Met vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020 werd de begrotingsomvang op € 456,2 mln bepaald.
- ▶ In deze bestuursrapportage wordt de regioraad gevraagd akkoord te gaan met een per saldo verhoging van de begrote lasten en baten van € 96,1 mln, waarmee de begrotingsomvang op € 552,3 mln uitkomt.

Mutaties die in deze bestuursrapportage zijn opgenomen:

Aan de lastenkant per saldo € 96,1 mln hogere kosten:

Verhoging van het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit als gevolg van toevoeging van doorschuivend budget uit 2020 van de subprogramma's Investeringsagenda Mobiliteit (€ 18,7 mln) en Duurzaam en Slim (€ 3,9 mln)	+22,7
Verhoging van het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit als gevolg van een indexatie van 2,4% (IBOI)	+3,7
Verhoging van het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit als gevolg van toekenning van geoormerkte bijdragen voor onder meer Verkeersveiligheidsmaatregelen (zie ook bij de baten)	+12,1
Verhoging van het budget voor de Amsteltram als gevolg van wijziging van de uitvoeringsplanning (verschuiving over de jaren)	+1,3
Opnemen van de uit 2020 doorgeschoven budgetten voor maximale bonussen over 2018 tot en met 2020 voor de vervoerders	+5,5
Overige budgetaanpassingen binnen de concessies als gevolg van indexering en verwachte afrekeningen over 2020	-0,6
Verhoging van het voor 2021 beschikbare budget voor BORI/MVP, deels vanuit het niet benutte budget in 2020 (€ 6,4 mln) en deels voor het naar voren halen van toekomstige budgetten, binnen de afspraken van het convenant BORI (€ 22,0 mln)	+28,4
Separaat budget voor implementatie van de OV-Governance OV en Wet Lokaal Spoor, waarvan het benodigde budget deels vanuit OSS wordt overgeheveld	+1,2
Verhoging van het voor 2021 beschikbare budget voor investeringssubsidies voor Activa GVB voor enkele grote projecten vanuit het niet benutte budget in 2020 (€ 20,4 mln) en geactualiseerde jaarschijven (€ 0,5 mln)	+20,9
Verhoging van het sub-programma OSS door overheveling vanuit de Jaarstukken 2020	+1,4
Overheveling van projecten en bijbehorend budget van OSS naar andere subprogramma's	-0,8
Verhoging van uitgaven voor bedrijfsvoering, onder meer als gevolg van ICT, organisatie-ontwikkeling en onderzoek naar (her)huisvesting	+0,4

In 2020 is een bedrag van € 12,8 mln van het projectbudget voor de Amsteltram niet besteed. Dit bedrag is doorgeschoven naar 2024 en is daarom niet zichtbaar in bovenstaande opsomming.

Aan de batenkant per saldo € 22,6 mln hogere inkomsten en een per saldo € 0,7 mln hogere onttrekking aan de bestemmingsreserves:

Verhoging van de baten van de Investeringsagenda Mobiliteit als gevolg van toekenning van geoormerkte bijdragen uit de absolute BDU en de Specifieke Uitkering (SPUK) Verkeersveiligheidsmaatregelen (zie ook het identiek bedrag bij de lasten)	+12,1
Verhoging van de baten van de Amsteltram omdat gemeente Amsterdam opdracht voor enkele aanpassingen heeft verstrekt	+0,6
Een ophoging van de verwachte indexatie 2021 op de BDU (structureel)	+9,8
Hogere rentebaten als gevolg van de berekende marktconformiteitstoeslag voor de garantie op de leningen van GVB Activa ad € 0,2 mln (structureel)	+0,2
Vrijval van bestemmingsreserves Boetegelden en ICT vanwege voorgenomen besteding van deze reserves	+0,7

Als gevolg van bovenstaande aanpassingen wordt over 2021 de onttrekking uit het BDU-spaarsaldo € 72,8 mln hoger geraamd, hetgeen volledig te dekken is uit het niet in 2020 bestede deel van de BDU.

Daar waar sprake is van een effect op toekomstige begrotingen (structurele effecten en schuif van/naar toekomstige jaren), zijn deze meegenomen in de Ontwerpbegroting 2022-2025, die gelijktijdig met deze bestuursrapportage aan de regioraad wordt aangeboden.

Het is waarschijnlijk dat een deel van het beschikbare budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2021 niet dit jaar wordt besteed maar doorschuift naar 2022. Het is onwaarschijnlijk dat het huidige begrotingsbedrag van € 197 mln in 2021 volledig weggezet kan worden. De verwachting is dat de realisatie tussen de € 145 mln en € 185 mln uit komt. Bij de 2e Bestuursrapportage 2021 zal dit leiden tot een concreet voorstel voor een begrotingswijziging voor 2021 en 2022.

Tot slot van deze samenvatting nog een toelichting op de reserves:

► Voorgesteld wordt om de reserves Boetegelden en ICT eind 2021 op te heffen en een eventueel resterend saldo vrij te laten vallen. Gezien de aard en het doel van deze bestemmingsreserves wordt een verder aanhouden van deze reserves niet meer adequaat geacht. De uitgaven op ICT-gebied kunnen uit de jaarlijkse budgetten voor bedrijfsvoering benut worden, waarbij enige schommeling in de uitgaven acceptabel geacht wordt. De bestemmingsreserve Boetegelden wordt naar verwachting in 2021 geheel verbruikt voor de OV-coach en compensatie voor lijn 55, de doelstellingen overeenkomstig het raadsbesluit.

Voor een toelichting op de diverse bijstellingen wordt verwezen naar de ontwikkelingen per programma, waar de bijstellingen per subprogramma zijn toegelicht.

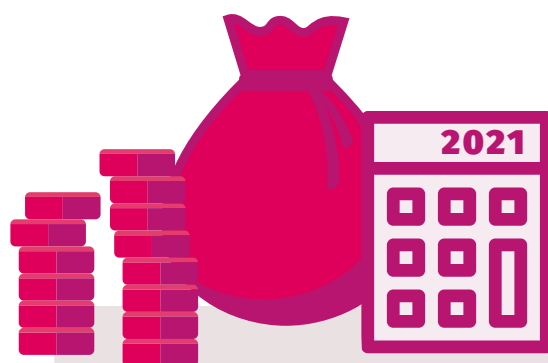




Financieel beeld

Financieel beeld

Het saldo op de regel 'BDU saldo voorgaande jaren' wordt onttrokken aan het BDU-fonds. De ontwikkeling daarvan is in tabel 2 weergegeven. De regel 'Inzet BDU' bestaat uit de som van de BDU jaarbijdrage en BDU saldo voorgaande jaren.



Noot: het begrip 'primitieve begroting' verwijst naar de oorspronkelijk in oktober 2020 vastgestelde begroting 2021

Tabel 1: Saldo Baten & Lasten 2021 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Lasten				
Algemene dekkingsmiddelen	691	691	691	0
Overhead	9.663	10.298	10.961	663
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	126.943	158.683	197.180	38.498
Amsteltram	26.486	26.486	27.736	1.250
Concessies	98.821	111.356	116.214	4.858
BORI/MVP	116.955	108.915	138.496	29.581
Acitva GVB	12.106	20.806	41.750	20.944
Onderzoek, Studie en Samenwerking	9.398	9.448	9.850	402
Apparaatskosten	8.554	9.554	9.437	-117
Totaal Verkeer & Vervoer	399.262	445.247	540.662	95.415
Totaal lasten	409.617	456.237	552.315	96.078
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen				
BDU jaarbijdrage	414.203	416.698	426.483	9.785
BDU saldo voorgaande jaren	-12.483	29.709	102.477	72.768
Rentebaten	691	1.891	2.111	220
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	402.411	448.298	531.071	82.773
Overhead	0	0	140	140
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	0	12.112	12.112
Amsteltram	0	0	587	587
Concessies	5.127	5.300	5.300	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.998	1.998	1.850	-148
Apparaatskosten	140	140	95	-45
Totaal Verkeer & Vervoer	7.266	7.438	19.943	12.505
Totaal baten	409.677	455.737	551.155	95.418
Saldo voor mutaties reserves	60	-500	-1.160	-660
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	-60	-60	0	60
Onttrekking van reserves	0	560	1.160	600
Saldo mutaties reserves	-60	500	1.160	660
Saldo resultaat	0	0	0	0

De wijziging van de oorspronkelijk vastgestelde Begroting 2021-2024 ('Primitieve begroting') is in december 2020 verhoogd voor het maatregelenpakket als gevolg van de COVID-19-pandemie, waarmee budgetten zijn opgenomen voor extra anticyclische investeringen om het OV weer aantrekkelijk maken en de economie te stimuleren. De kolom 'gewijzigde begroting 2021' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de in deze bestuursrapportage opgenomen begrotingswijzigingen. Hierna worden die mutaties per subprogramma toegelicht.

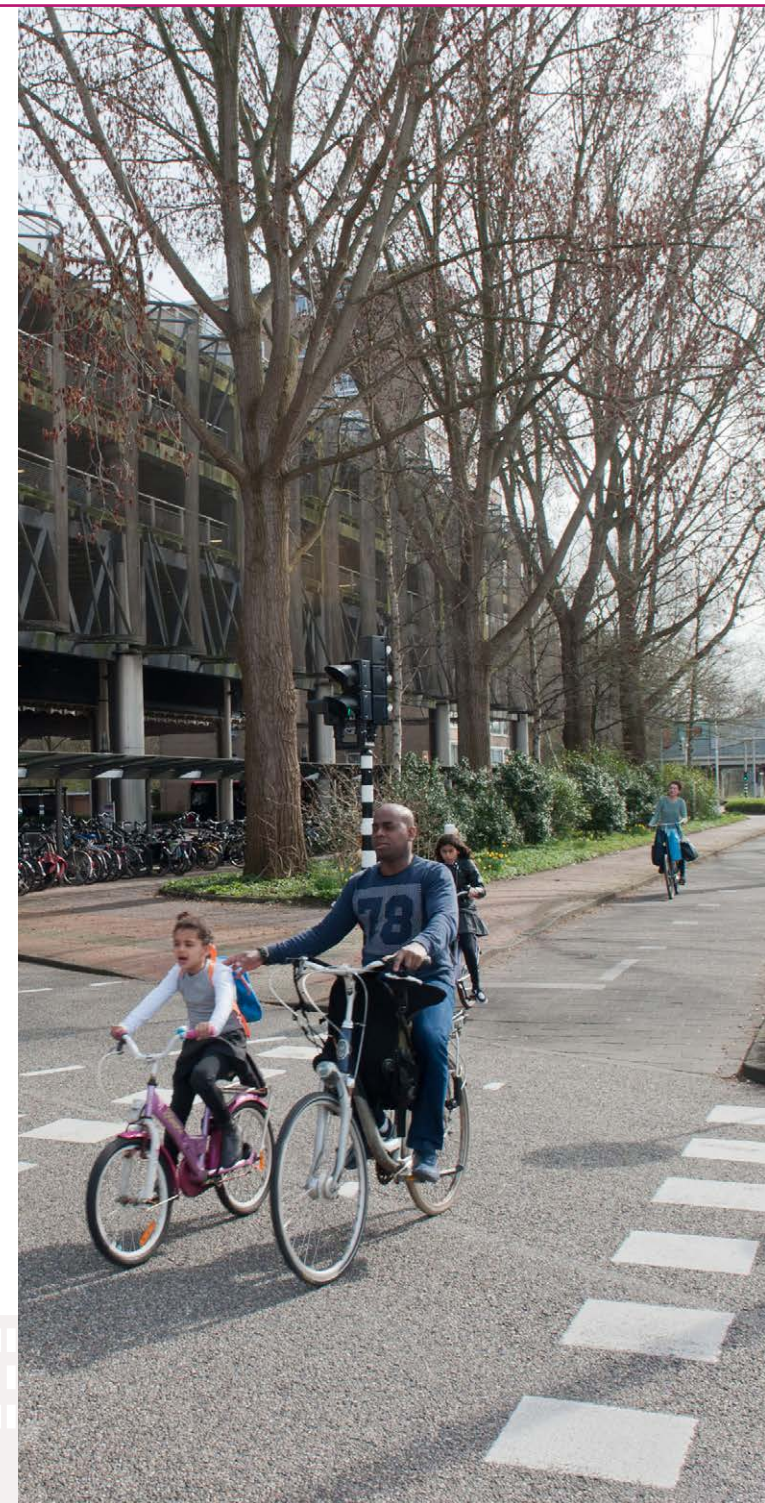
In tabel 2 is weergegeven wat de wijzigingen betekenen voor het verloop in 2021 van het beschikbare BDU-saldo:

- ▶ De beginstand 2021 is bij het opstellen van de Jaarstukken 2020 op € 160,0 mln vastgesteld, waar voor de 1e Begrotingswijziging 2021 nog van € 75,7 mln was uitgegaan, dus € 84,3 mln meer.
- ▶ De jaarbijdrage stijgt met een verwachte indexatie over 2021 van € 9,8 mln
- ▶ De verwachte uitgaven ten laste van de BDU nemen met € 82,6 mln toe.

Door bovenstaande aanpassingen stijgt het verwachte BDU saldo per eind 2021 met € 11,6 mln tot € 57,5 mln.

Tabel 2: Ontwikkeling fonds BDU in 2021 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Primitieve begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Begrotingswijziging 2021 (december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)
Beginstand saldo BDU	75.841	75.652	159.979
Beschikte jaarbijdrage	414.203	416.698	426.483
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	490.043	492.350	586.462
Inzet BDU in begrotingsjaar	-401.720	-446.407	-528.960
Stand saldo BDU ultimo jaar	88.323	45.942	57.502





Ontwikkelingen per programma

De begroting kent een drietal programma's: Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. Het programma Verkeer en Vervoer is opgesplitst in 7 subprogramma's. Per (sub-)programma wordt de actualisatie / bijstelling beschreven en toegelicht.



Programma verkeer & vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

Voortgang in uitvoering

We verwachten dit jaar een flink aantal projecten op te leveren, waarmee ook een groot deel van het totale programma zoals dat in de Investeringsagenda en in de begroting voor 2021 is opgenomen, gerealiseerd wordt. In het eerste kwartaal kwamen al enkele projecten gereed die bijdragen aan een goede en betrouwbare bereikbaarheid in de regio. Zo is de fietsroute Kazernepad in Amstelveen in maart in gebruik genomen na een flinke opknapbeurt, net als het fietspad bij de Laan Nieuwer Amstel. In de gemeente Haarlemmermeer worden delen van de Ringvaart verkeersveiliger gemaakt. In de Amsterdamse Binnenstad is een deel van het project Rode Loper Vijzelstraat afgerond en direct daarna begonnen de werkzaamheden aan de Nieuwezijds Voorburgwal, waar OV, fietser en voetgangers meer ruimte krijgen. In de Rivierenbuurt wordt op diverse plekken aan een verkeersveilige inrichting gewerkt. De ruime fietsenstalling onder het Leidseplein gaat eind mei open. Eveneens zijn de Zuidelijke Aanlanding van het IJpleinveer aan de De Ruyterkade en de aanleg van de fietsenstalling IJboulevard begin dit jaar gestart. Voor een van de grootste projecten uit deze Investeringsagenda, het AVANT-project in Zaanstad, wordt nu een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor de planuitwerkings- en realisatiefase.

Met de door de regionaal vastgestelde begrotingswijziging van december 2020 werd ook een aantal versnelde investeringen aangekondigd die in 2021 en verder worden uitgevoerd. Het gaat hierbij om investeringen die bijdragen aan een kwalitatief mobiliteitssysteem gedurende de hele dag. Maatregelen omvatten onder andere het verbeteren van de doorstroming van het OV, het realiseren van fietsenstallingen bij R-net haltes en innovatieve OV-maatregelen. Daarnaast wordt geïnvesteerd in betere en snellere fietsroutes en verkeersveiligheid.

In maart zijn de afrondende werkzaamheden aan de Oost-West As in Diemen gestart, waarmee dit grote project binnenkort kan worden afgerond. De werkzaamheden van De Entree bij Amsterdam Centraal Station zijn eveneens in volle gang. Eerder dit jaar is op diverse plekken in de regio de uitvoering van een aantal fiets- en verkeersveiligheidsprojecten van start gegaan, zoals met de verlichting langs de fietsroute IJburg-Diemen-Weesp. In Purmerend zijn eind maart nu ook de werkzaamheden aan de Kanaaldijk bij de Kop van West begonnen. Hier wordt het laatste deel van de fietsroute Purmerend-Amsterdam, tussen de Neckerstraat en de Zuiderwal, afgerond. Eveneens zijn in Purmerend de herinrichting

van de Julianastraat en de vernieuwing van de Wheredijk begonnen. Beide projecten leveren een flinke impuls aan de fietsroutes en verkeersveiligheid in deze gemeente. Eerder is het project Oranje Loper (Rozengracht – Raadhuisstraat in Amsterdam) benoemd als een van de maatregelen die versneld kan worden uitgevoerd. De herinrichtingsprojecten die onderdeel uitmaken van de Oranje Loper hebben echter te maken met enige vertraging, omdat het onderhoud van de bruggen voorrang krijgt.

Vertraging is opgetreden bij een aantal projecten. De OV-verbindingen tussen IJburg en Weesp en Amsterdam Zuidoost zijn vertraagd in verband met de koppeling aan het bouwtempo van nieuwe woningen. In Amsterdam is het grote project bij de Haarlemmer Houttuinen uitgesteld tot na 2025 vanwege de voorrang voor het project Oranje Loper en het bereikbaar houden van de binnenstad. ZuidasDok kende al eerder vertraging, maar is nu opgeknapt in deelprojecten en heeft een robuustere planning waarbij nog dit jaar enkele werkzaamheden plaatsvinden voor het station Amsterdam Zuid.

Voor al deze projecten geldt dat het niet slechts gaat om verbeteringen die ten goede komen aan één vervoerswijze.



We werken tenslotte aan de strategische opgave 'Van modaliteit naar mobiliteit', waarbij we tegelijk de verkeersveiligheid verbeteren. De toegankelijkheid van ons OV-systeem verbeteren we op dit moment onder meer met de aanpassing van haltes, voertuigen en door het aanbrengen van voorzieningen voor slechtzienden op stations. Vanuit het programma Verkeer en Meer leveren we bijdragen aan educaties en campagnes voor onder meer scholieren en ouderen.

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	126.943	158.683	197.180	38.498
Totaal lasten	126.943	158.683	197.180	38.498
Bijdragen derden	-	-	8.133	8.133
BDU Absoluut	-	-	3.978	3.978
Totaal baten	-	-	12.112	12.112
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-126.943	-158.683	-185.069	-26.386

Eindejaarsprognose

Het budget voor de Investeringsagenda 2021 bedroeg in de Begroting 2021-2024 € 126,9 mln. Bij de 1e Begrotingswijziging 2021 is € 31,8 mln toegevoegd vanuit de bestuursopdracht, namelijk het naar voren halen van maatregelen onder het motto van 'anticyclisch investeren'. Na deze begrotingswijziging neemt het budget verder toe met het niet-gerealiseerd budget uit 2020 ad € 22,7 mln (subprogramma's Investeringsagenda Mobiliteit en Duurzaam en Slim) en de indexering over 2021 ad € 3,7 mln. Aan de baten- en lastenkant is € 12,1 mln meer begroot als gevolg van het

opnemen van geoormerkte bijdragen uit de BDU voor de uitvoering van projecten in 2021 en een toevoeging van de investering-simpuls voor het verbeteren van verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) (SPV). Het mogelijk te besteden bedrag over 2021 komt daarmee bijna op € 200 mln uit. De ervaring leert dat realisatie van een dergelijk bedrag in één jaar lastig is. Daarnaast staat de € 197 mln in 2021 in contrast met het veel lagere beschikbare budget ad € 102 mln voor 2022 en de druk op de projectuitgaven voor dat jaar.

De eindejaarsprognose houdt rekening met hogere of lagere uitgaven als gevolg van versnelde en vertraagde uitgaven van verschillende projecten. De verwachting voor 2021 is dat een reeks van projecten, een behoorlijke mate van hardheid heeft, en dat deze in 2021 zeker tot uitgaven zullen leiden. Bij een aantal projecten is het onzeker of die daadwerkelijk nog in 2021 tot een uitgave leiden, temeer omdat gemeenten COVID-19-maatregelen nemen die ook een uitstel van infrastructurele projecten kunnen betekenen. De Vervoerregio is hierbij grotendeels afhankelijk van de wegbeheerders. De kans is aanwezig dat dit bedrag na vaststellingsverzoeken vanuit gemeenten toch tot uitgave komt. Het is op dit moment daarom voorbarig om het budget voor de Investeringsagenda voor 2021 bij te stellen, anders dan de reeds genoemde bijstelling.

We monitoren daarom de voortgang van de realisatie van ons programma nauwgezet en hebben daarover regelmatig contact met de wegbeheerders, met het doel om het inzicht te vergroten in de werkelijke voortgang en financiële afwikkeling.

Rekening houdende met diverse factoren wordt er voor de investeringsagenda een bandbreedte afgegeven van € 145 miljoen (minimaal) tot € 185 miljoen (maximaal). Gebaseerd op realisatiecijfers uit het

verleden, kunnen we er vanuit gaan dat een deel van de € 185 miljoen uit de begroting niet in 2021 gerealiseerd gaat worden. Bij de 2e Bestuursrapportage 2021 heeft de Vervoerregio hierop een beter zicht en leidt dit tot een negatieve bijstelling van de begroting 2021 en een positieve bijstelling van de begroting 2022 en/of de jaren erna.



Amsteltram

Amstelveenlijn

In december 2020 is lijn 25 (Amstelveenlijn) in gebruik genomen. Het afgelopen kwartaal is het werk van Vital en andere opdrachtnemers aanvaard met restpunten. Deze restpunten zullen gedurende dit jaar worden afgehandeld, daarnaast wordt nog een aantal optimalisaties in de infrastructuur doorgevoerd. Tevens is aan de scope toegevoegd de tijdelijke eindhalte aan de Eduard van Beinumstraat, die nog gerealiseerd moet gaan worden. Hiervoor loopt momenteel de definitiefase, hierin wordt voor de zomer de scope en planning helder gemaakt en ook een raming van de kosten gegeven. Uitvoering van de bouw van de tijdelijke eindhalte vindt in 2022 plaats.

Uithoornlijn

Het project bevindt zich in de ontwerp- en voorbereidingsfase. De hoofdaannemer Dura Vermeer is tot eind 2021 bezig met het opstellen van het Definitief Ontwerp. Dura is ook bezig met conditionerende werkzaamheden voor de start van grootschalige uitvoeringswerkzaamheden van de eerste deeltrajecten die vanaf Q2 plaats vinden. Onder andere door de COVID-crisis en een aantal grote scope wijzigingen is in de ontwerpwerkzaamheden een vertraging van circa 4 maanden ontstaan. Deze vertraging kan opgevangen worden in de ruime buffers in de eindfasen van Integrale Planning. Tevens is een “no change policy” afgesproken ten aanzien van grote wijzigingen, om zo de scope naar de toekomst toe te stabiliseren en het ontwerpproces van Dura niet verder te verstoren.



Uithoorn

Algemeen

In het tweede kwartaal van dit jaar zal de budgetoverheveling tussen de projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn plaatsvinden. Hierbij wordt het begroot tekort bij de Uithoornlijn gedekt uit het positieve resultaat van de Amstelveenlijn.

Uithoornlijn

De kosten nemen naar verwachting toe met € 1,25 mln als gevolg van een aantal wijzigingen en de gehonoreerde COVID-claim van de hoofdaannemer.

Amstelveenlijn

De aanvullende werkzaamheden in opdracht van de gemeente Amstelveen zullen dit jaar worden afgerekend. Dit betreft een totaal van € 0,587 mln.

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

Amsteltram	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	12.229	12.229	12.229	-
Uithoornlijn	14.257	14.257	15.507	1.250
Totaal lasten	26.486	26.486	27.736	1.250
Bijdragen derden	-	-	587	587
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	587	587
Saldo Amsteltram	-26.486	-26.486	-27.149	-663

Concessies

COVID-19 leidt in 2021 voor het OV niet tot een negatief resultaat in de Vervoerregio-begroting. Binnen de vervoerregio zijn de vervoerders opbrengstverantwoordelijk en conform de afspraken rondom de beschikbaarheidsvergoeding 2020 dragen de vervoerders het risico voor 5-7% van de kosten. In november 2020 heeft het dagelijks bestuur een besluit genomen over maatregelen om deze kosten te reduceren.

In de afgelopen periode is door COVID-19 een veranderd reisgedrag zichtbaar geworden. Het is duidelijk merkbaar dat reizigers drukte proberen te vermijden door op andere tijden te reizen dan voorheen. Daar komt bij dat ook in het onderwijs andere tijden worden gehanteerd om de drukte te spreiden en reizen buiten de spits te stimuleren. Thuiswerken wordt nog steeds geadviseerd.

Op 15 september 2020 heeft de Staatssecretaris een verlengde beschikbaarheidsvergoeding voor Q1 en Q2 2021 vastgesteld. Daarbij is tevens besloten dat er een zogeheten Transitieplan nodig is als

randvoorwaarde voor een verlenging voor Q3 en Q4. Naar aanleiding hiervan zijn begin 2021 gesprekken gestart tussen het Rijk, vervoerregio's en vervoerders over dit Transitieplan. Parallel heeft de Vervoerregio op 1 april 2021 een brief ingeleverd waarin de weg naar het transitieplan beschreven wordt. Tegelijkertijd is vastgesteld dat er nog veel onzeker is en dat er, als de reizigersopbrengsten achterblijven en/of een verdere rijksbijdrage achterwege blijft, zwaardere maatregelen genomen moeten worden in het OV.

Op 9 april 2021 heeft het Rijk besloten de beschikbaarheidsvergoeding te verlengen tot en met het vierde kwartaal 2021. Op dit moment bekijkt de Vervoerregio samen met de vervoerders wat dit betekent voor het vastgestelde maatregelenpakket. In deze 1e Bestuursrapportage 2021 is nog geen bedrag opgenomen voor de Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk over 2021. De regeling is nog niet gepubliceerd op het moment van schrijven van deze rapportage. De vervoerders hebben nog geen opgave gedaan van de verwachte benodigde vergoeding. In de 2e Bestuursrapportage 2021

zullen de aanvragen van de vervoerders en de verwachte bijdrage van het Rijk als begrotingswijziging aan het bestuur voorgelegd worden.

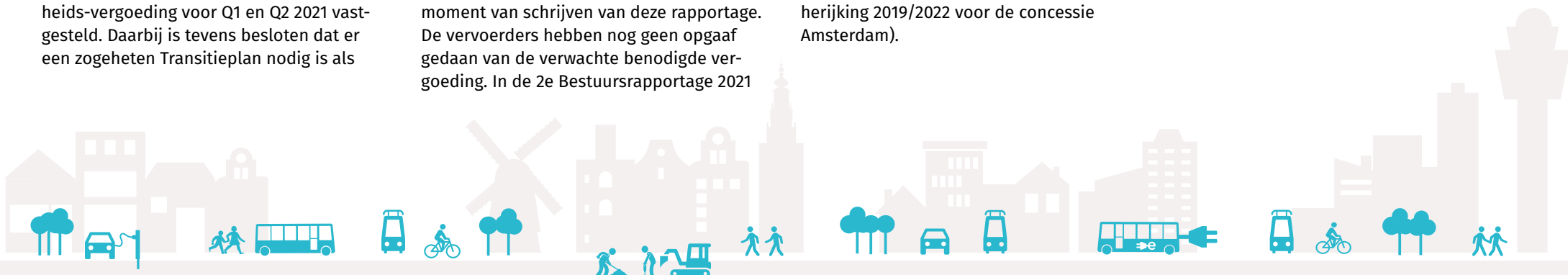
Vast staat dat COVID-19 een meerjarig effect zal hebben op het OV in de vervoerregio. Daarom wordt het transitieprogramma/herstelprogramma de komende tijd meerdere malen herijkt, om zo elke keer bij te kunnen sturen als de situatie daar om vraagt. Dit met het doel om uiteindelijk het OV weer op het hoge niveau te krijgen zoals we dat voor COVID-19 gewend waren.

BVOV

Momenteel zijn voor alle concessies voorschotten verstrekt op de exploitatiesubsidie. Deze bevoorschotting is via een beschikking vastgesteld voor het eerste halfjaar. De huidige begrotingscijfers zijn bijgesteld voor indexatie en additionele bijdragen (bijvoorbeeld de bijdrage voor EMV/Barcode die gedekt wordt vanuit de herijking 2019/2022 voor de concessie Amsterdam).

Het Rijk heeft toegezegd dat de vervoerders het gehele jaar 2021 ondersteund blijven door de BVOV. De hoogte van de toekenning voor 2021 is nog niet bekend en zal in de 2e Bestuursrapportage 2021 als (budget neutrale) wijziging worden opgenomen. Deze BVOV ontvangt de Vervoerregio van het Rijk (baten) en wordt direct en één-op-één doorbetaald aan de vervoerders (lasten). De vervoerders verstrekken maandelijks informatie over de stand van zaken met betrekking tot het behalen van een nul-resultaat. Alle vervoerders geven aan dat de prognose vooralsnog rond een nul-resultaat uitkomt.

Het is de inschatting dat het budget ad € 10 mln dat de Vervoerregio heeft opgenomen voor eventuele ondersteuning parallel aan het herstelplan OV niet nodig is. Echter, omdat het niet uitgesloten is dat dit budget toch nodig zal blijken te zijn wordt dit nog aangehouden binnen dit subprogramma.



R-NET

Binnen het sub-programma was een bedrag opgenomen voor uitvoering R-net. Echter blijkt dat deze uitvoeringskosten voor het grootste deel vallen binnen het sub-programma van Activa. Daarom kan een groot deel van dit budget, alsook het meerjarige budget, vrijvallen.

Voorfinancieren laadinfrastructuur

Nu de aanbestedingsprocedure voor de nieuw te vormen concessie Zaanstreek-Waterland is herstart, neemt de Vervoerregio nieuwe acties om ervoor te zorgen dat de doelstellingen met betrekking tot de tijdige instroom van ZE-bussen in deze concessie gehaald kunnen worden. Hiervoor worden in 2021 concrete opdrachten verstrekt aan Liander bestemd voor de netaansluitingen.

Toelichting op de tabel

- In de eindejaarsprognose is rekening gehouden met de indexatie prijspeil 2021;
- Voor concessie Amsterdam heeft de Vervoerregio budget van € 6 mln beschikt ten aanzien van EMV/Barcode, gedekt uit de herijking 2019. Daarnaast wordt een inschatting gemaakt, op

basis van vergevorderde berekeningen, van de eindafrekening 2018/2019/2020 van € 6 mln in het voordeel van de Vervoerregio vanwege rituitval en boetes. De ophoging van het budget is nodig vanwege indexaties en nog niet uitgekeerde bonussen over voorgaande jaren.

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

Concessies	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelland Meerlanden	46.504	46.704	47.493	788
Amsterdam (Exploitatie)	18.235	18.235	19.362	1.127
Waterland	19.969	19.969	22.820	2.851
Zaanstreek	12.915	12.915	14.961	2.046
CVV en buurtbussen	98	98	125	27
Steunbudget	-	10.000	10.000	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.260	1.260	-
R-net Uitvoeringskosten	1.100	2.175	193	-1.982
Totaal lasten	98.821	111.356	116.214	4.858
Bijdragen derden	5.127	5.300	5.300	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	5.127	5.300	5.300	-
Saldo Concessies	-93.694	-106.056	-110.914	-4.858



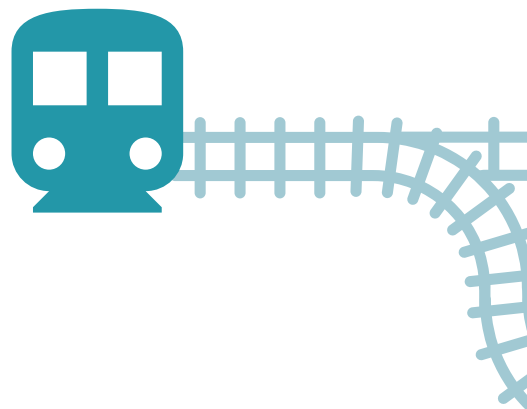
Beheer en onderhoud rail infrastructuur / meerjaren vervangingsprogramma metro

De Vervoerregio is samen met Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) en gemeente Amsterdam bezig met het verbeteren van de governance van de concessie Amsterdam. Eind 2020 en in het eerste kwartaal van dit jaar is dit programma echt op dreef gekomen. De Vervoerregio heeft samen met de betrokken organisaties gewerkt aan de visie op het opdrachtgeverschap, de beheervisie en de hoofdstructuur van de betreffende organisaties. Ook zijn de voorbereidingen voor een nieuw contract tussen Vervoerregio en GVB Railinfrabedrijf voor het assetmanagement van de railinfrastructuur gestart. Voor veel van deze onderwerpen worden in de komende kwartalen bestuurlijke besluitvormingsdocumenten voorbereid.

Kern binnen deze afspraken is assetmanagement conform de internationaal erkende ISO 55000 norm. Middels dit principe wil de Vervoerregio sturen op een goede balans tussen de prestaties, risico's en kosten van de railinfra om daarmee bij te dragen aan de doelen binnen het OV-systeem Amsterdam.

In het eerste kwartaal van 2021 heeft de Vervoerregio gezamenlijk met de gemeente Amsterdam en GVB de reguliere kosten voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur verder geanalyseerd. Door de digitalisering, intensiever gebruik en de

huidige organisatiestructuur staat het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur onder financiële druk. De drie partijen voorzien een uitdaging om de benodigde beheer en onderhoudsactiviteiten binnen het financieel kader te programmeren en moeten daarom een aantal activiteiten en programma's bijsturen. Dit gaat naar verwachting impact hebben op de betrokken organisaties, benodigde activiteiten in de toekomst en mogelijk de kwaliteit van het OV. Leidraad bij deze bijsturing is om de impact op de reizigers zo klein mogelijk te maken. De analyse zal in het kader van de wijziging in de governance door een externe partij getoetst worden. Dit noemen wij de nulmeting Railinfrastructuur. Deze nulmeting vormt belangrijke input voor het opstellen van het contract.



Toelichting Begrotingsbijstelling

De subsidieaanvraag en subsidiebeschikking voor BORI/MVP 2021 is € 46 mln hoger dan in de begroting 2021 was opgenomen. Deze verhoging is grotendeels het gevolg van de financiële afwikkeling van een aantal aspecten van het programma renovatie Oostlijn. Dit past binnen de budgetafspraken die in de convenanten BORI en MVP zijn opgenomen. Het betreft dus louter een verschuiving in het kasritme van latere jaren. Daarnaast is de afrekening over 2020 in concept aan de Vervoerregio overhandigd. Hieruit blijkt dat in 2020 ongeveer

€ 18 mln minder uitgegeven is door de gemeente dan beschikt. Hierdoor wordt de begroting in 2021 met dit bedrag naar beneden bijgesteld. Per saldo betekent dit een toename van € 28,4 mln.

Binnen het programma is een bedrag opgenomen voor de implementatiekosten voor het governance traject in verband met BORI/MVP. Dit is deels een overheveling vanuit het subprogramma OSS (€ 0,5 mln) een budgetophoging van € 0,6 mln op basis van voortschrijdend inzicht. Daarnaast is ook een bedrag van € 0,18 mln overgeheveld van OSS voor de activiteiten die horen bij de Wet Lokaal Spoor.

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

BORI/MVP	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma metro (MVP)	116.955	108.915	138.496	29.581
Totaal lasten	116.955	108.915	138.496	29.581
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-116.955	-108.915	-138.496	-29.581

Activa GVB

Voor de realisatie van dit subprogramma is de Vervoerregio afhankelijk van de snelheid waarmee bepaalde activa, zoals 15G (tramstellen) voor in totaal € 209,1 mln en M7 (metrostellen) voor in totaal € 211,6 mln instromen en de investeringen worden vastgesteld. Een aantal componenten uit dit subprogramma lopen via een kapitaallastenvergoeding (vergoeding voor afschrijvingskosten en rentekosten die aanvangen zodra het voertuig in bedrijf wordt genomen) en sommige investeringen lopen via een directe financiering, zoals de VAT (Voorbereiding, Administratie en Toezicht-) kosten voor de 15G activa.

Bij de 2e Bestuursrapportage 2021 is het mogelijk dat een lager te begroten bedrag van toepassing is. Dit is afhankelijk van de snelheid waarmee de activaprojecten worden uitgevoerd. Hiervoor treedt de Vervoerregio in contact met GVB om tijdig te kunnen bijsturen. Het is mogelijk dat bepaalde posten die nu nog via directe financiering lopen, worden omgezet naar kapitaallastenvergoeding. Hierover is de Vervoerregio in overleg met GVB. De bandbreedte voor het subprogramma voor jaarschijf 2021 ligt tussen de € 26 mln en € 42 mln.

Met deze 1e Bestuursrapportage 2021 is het niet-bestede deel van 2020 ad ruim € 20 mln voor met name de investeringssubsidies voor de projecten 15G (deel VAT-kosten),

Verbouwing Havenstraat en Signalling & Control toegevoegd aan de jaarschijf 2021. Het subprogramma bevat onder andere de financiële bijdrage (direct of via kapitaallasten) aan 15G, instroom van ZE-bussen en Amsys.

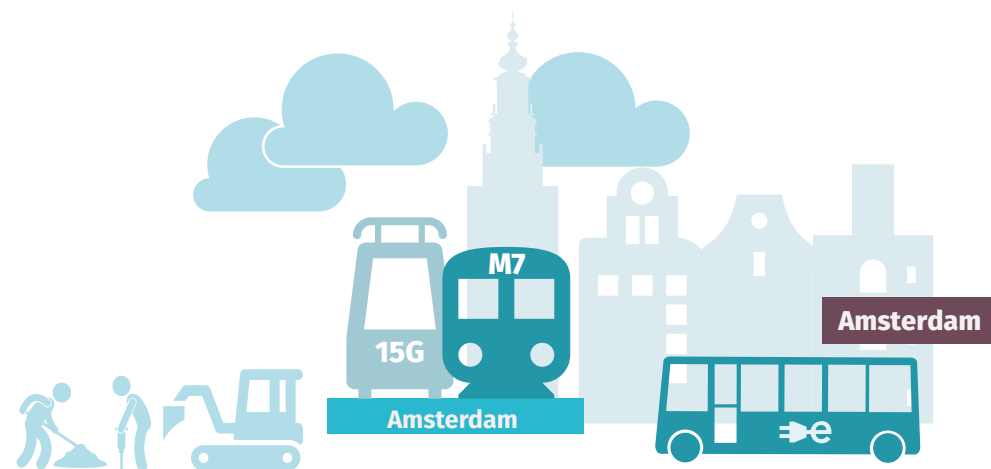
Over de inhoud

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest omvangrijk. Van deze voertuigen zijn er 30 respectievelijk 72 besteld. De eerste 15G-trams worden sinds december 2020 ingezet op de Amstelveenlijn en de instroom van de voertuigen vordert gestaag.

De eerste nieuwe M7-metro wordt in het derde kwartaal in Amsterdam verwacht, waarna gestart gaat worden met testen. Het is de bedoeling dat het eerste voertuig in de tweede helft van 2022 ingezet kan worden in de dienstregeling, waarna geleidelijk ook de andere 29 voertuigen instromen.

Om de nieuwe 15G in de bestaande remise op de Havenstraat te kunnen onderhouden vinden daar verbouwingen plaats die ook vanuit het 15G budget worden gesubsidieerd. Deze verbouwing ligt in termen van geld en tijd op schema.

Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en



de daarvoor benodigde laadapparatuur. Sinds het voorjaar van 2020 rijdt GVB met de eerste batch van 31 elektrische bussen en er lopen nu bestellingen voor nog eens 44 bussen die in de loop van '21 en '22

worden geleverd. Voorts heeft het dagelijks bestuur op 29 april 2021 ingestemd met het starten van een nieuwe aanbesteding voor in ieder geval 25 elektrische bussen.

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

Activa GVB	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	12.106	20.806	41.750	20.944
Totaal lasten	12.106	20.806	41.750	20.944
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-12.106	-20.806	-41.750	-20.944

Onderzoek, Studie en Samenwerking

De Vervoerregio neemt actief deel aan samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten om invulling te geven aan de (mobiliteits)vraagstukken die spelen in onze regio. Daarnaast voert de Vervoerregio zelf onderzoek uit om beleidsvorming te ondersteunen en huidig beleid en projecten te monitoren en evalueren. Deze activiteiten vormen het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS). De vier penvoerderprojecten omvatten ieder een samenwerkingsverband met verschillende partners in de Metropoolregio Amsterdam. Onder de niet-penvoerder projecten zijn verschillende landelijke en regionale samenwerkingsverbanden ondergebracht waar we als Vervoerregio actief aan deelnemen. Daarnaast vallen onder de niet-penvoerder projecten diverse (beleids) onderzoeken, mobiliteitsplannen, (data) abonnementen en verschillende nationale en internationale lidmaatschappen van de Vervoerregio.

Begin 2021 is besloten om een aantal projecten onder te brengen bij andere subprogramma's omdat het feitelijk geen Onderzoek, Studie of Samenwerking bleek te zijn. Het betreft de inbesteding Amsterdam, de aanbesteding Zaanstreek-Waterland, de implementatie van de OV-governance en een aantal BORI/MVP gerelateerde dossiers (zoals de Wet Lokaal Spoor).

Met betrekking tot de overheveling van projectbudgetten en subsidies uit 2020 is vooralsnog geen indicatie dat deze in 2021 niet tot uitgaven komen. Hier wordt nauwlettend op gestuurd en eventuele aanpassingen hierin zullen in de 2e Bestuursrapportage 2021 gemeld worden.



Tabel 8: Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking (x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	525	525	351	-174
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.550	1.550	1.475	-75
MRA Smart Mobility	740	740	940	200
MRA Spoordossier	250	250	202	-48
OSS overige projecten	6.333	6.383	6.882	499
Totaal lasten	9.398	9.448	9.850	402
MRA verkeersmodel VENOM	300	300	211	-89
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	1.005	985	-20
MRA Smart Mobility	493	493	494	1
MRA Spoordossier	200	200	160	-40
OSS overige projecten	-	-	-	-
Totaal baten	1.998	1.998	1.850	-148
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.400	-7.450	-8.000	-550

Begrotingsbijstelling

Vanuit de jaarrekening 2020 is voorgesteld om een bedrag van circa € 1,4 mln over te hevelen naar 2021. In het jaar 2021 zijn diverse projecten vanuit het subprogramma OSS naar de subprogramma's Investeringsagenda Mobiliteit, Concessies en BORI/MVP overgeheveld, waardoor een bedrag van circa € 0,8 mln vrijvalt. Per saldo wordt de OSS begroting 2021 daarom bijgesteld van € 7,4 naar € 8,0 mln.

Voor de vier penvoerdersprojecten MRA verkeersmodel VENOM, MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA platform Smart Mobility en MRA OV & Spoor Coördinatie hebben de wijzigingen betrekking op de met de partners vastgestelde begrotingen 2021.

Apparaatskosten

Bij de apparaatskosten gaat het om de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces, die dus geen overhead zijn. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Begrotingsbijstelling

Er vinden enkele verschuivingen plaats tussen dit subprogramma en de personele en inhuurbudgetten van het programma Overhead die per saldo budgettair neutraal zijn.

Tabel 9: Baten en lasten Apparaatskosten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	6.720	7.720	7.629	-91
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.834	1.834	1.808	-26
Totaal lasten	8.554	9.554	9.437	-117
Bijdragen derden	140	140	95	-45
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	140	140	95	-45
Saldo Apparaatskosten	-8.414	-9.414	-9.342	72





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.

Programma overhead

In nevenstaande toelichting melden wij de financiële wijzigingen ten opzichte van de vastgestelde begroting 2021. De gevraagde aanvulling op de begroting bedraagt € 0,451 mln (18% van het niet-personele budget voor bedrijfsvoering).

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

Overhead	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Materiële kosten:				
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	-
Communicatie	165	185	185	-
Bedrijfsvoering	2.453	2.478	2.929	451
Financiën	106	196	196	-
Personele kosten:				
Directe personeelslasten	5.405	5.905	5.501	-404
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.378	1.378	1.994	616
Totaal lasten	9.663	10.298	10.961	663
Baten overhead	-	-	140	140
Totaal baten	-	-	140	140
Saldo Overhead	-9.663	-10.298	-10.821	-523

Toelichting bij de tabel

Huisvesting € 63.000 extra (structureel):

Vanwege de jaarlijkse huurverhoging en indexeringen zijn de huisvestingskosten hoger dan voorgaande jaren. In de vastgestelde begroting van 2021 was hier nog geen rekening mee gehouden.

Opleidingen € 45.000 structureel:

De huidige plannen omtrent scholing/opleiding blijven ongeacht de coronacrisis gewoon doorgaan. De trainingen/cursussen vinden digitaal plaats. Daarnaast neemt de Vervoerregio Amsterdam deel aan het MRA-Trainee pool Amsterdam (2020-2022). Aan deze deelname zijn kosten verbonden. Deze kosten bedragen voor de Vervoerregio Amsterdam jaarlijks € 45.000. In de vastgestelde begroting van 2021 was hier geen rekening mee gehouden.

Organisatie en Ontwikkeling

€ 128.000 eenmalig:

Voor versterking van de managementsturing is van start gegaan met een MD-Traject. De opdrachtsom voor het MD-traject bedraagt € 63.000. Daarnaast is de organisatie druk bezig met de nieuwe huisvesting. Het traject bestaat uit twee fases. De eerste fase is al in uitvoering. De tweede fase verwachten wij in medio november 2021 te starten. Om het traject voort te zetten bedragen de extra kosten € 65.000.

Personeel en Organisatie € 50.000

eenmalig:

De COVID-19-crisis heeft grote effecten op de organisatie. Door deze crisis werkt het personeel nu thuis. De Vervoerregio Amsterdam volgt hierbij de richtlijnen van het Rijk. Bij het faciliteren houdt Bedrijfsvoering rekening met de Arboret. Naast apparatuur hebben wij ook een adviesbureau op het gebied van ergonomisch onderzoek ingeschakeld. In de vastgestelde begroting van 2021 is hier geen rekening mee gehouden. Om het onderzoek in de verdere maanden voort te zetten is € 50.000 nodig.

Telecommunicatiekosten, Informatie en Automatisering € 120.000 eenmalig en € 45.000 structureel:

De COVID-19-crisis was de aanleiding van een versnelde oplevering van onze IT om thuiswerken mogelijk te maken. Wij hebben o.a. extra laptops, schermen en mobiele telefoons, licenties en software beschikbaar gesteld ter waarde van € 120.000. Daarnaast is vanwege de formatieuitbreiding het aantal nieuwe medewerkers in 2021 toegenomen. Om deze 15 nieuwe medewerkers optimaal te kunnen faciliteren zijn aanvullende werkplekkosten voor ICT per medewerker van ongeveer € 3.000 nodig.

Personele kosten € 212.000 minus baten uit doorbelasting € 140.000:

Er vinden enkele verschuivingen plaats tussen dit subprogramma en de personele en inhuurbudgetten van het programma Overhead die per saldo budgettair neutraal zijn.



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 2021 ontvangt de Vervoerregio € 426,5 mln aan inkomsten, waarvan € 9,8 mln aan verwachte indexering over 2021.

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. Deze blijft beschikbaar om in latere jaren uit te geven. Zoals hiervoor bij het financieel beeld al is aangegeven, betekenen de begrotingsaanpassingen in deze bestuursrapportage dat € 72,8 mln meer van het ultimo 2020 beschikbare saldo BDU wordt onttrokken om aan de begroting 2021 toe te voegen. Bij de 1e Begrotingswijziging 2021 was dit € 29,7 mln. Daarmee wordt in totaal € 102,5 mln van de beschikbare € 160,0 mln bestemd voor de uitgaven in 2021 benut. Eind 2021 resteert daarom nog € 57,5 mln aan saldo BDU.

De rente is zowel aan de baten- als aan de lastenkant opgenomen. De inkomsten zijn contractueel vastgelegd in de bussenleningen van vervoerders EBS en Connexxion.

Daarnaast ontvangt de Vervoerregio een marktconformiteitstoeslag voor de garantstelling op de aflossing en rentelasten van de leningen die GVB Activa heeft afgesloten voor de aanschaf van strategische activa (vooral tram- en metrostellen). Deze toeslag was eerder voor € 1,2 mln in de begroting opgenomen en bedraagt over 2021 minimaal € 1,42 mln, waarmee een extra inkomstenpost van € 0,22 mln is opgenomen.

De rentelasten waren voorzichtigheidshalve opgenomen voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten heeft om deze leningen te kunnen financieren, waardoor ze kapitaal zou moeten verwerven. Het ziet er niet naar uit dat de Vervoerregio in 2021 gebruik moet maken van leningen om de betalingen uit te kunnen voeren. Bij de 2e Bestuursrapportage 2021 wordt dit mogelijk vertaald in een bijstelling van deze post.



Tabel 11: Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Begrotingswijziging 2021 in december 2020)	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 1e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	691	691	691	-
Totaal lasten	691	691	691	-
BDU jaarbijdrage	414.203	416.698	426.483	9.785
BDU saldo voorgaande jaren	-12.483	29.709	102.477	72.768
Rentebaten	691	1.891	2.111	220
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	402.411	448.298	531.071	82.773
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	401.720	447.607	530.380	82.773



Ontwikkeling
liquiditeiten

Ontwikkeling liquiditeiten

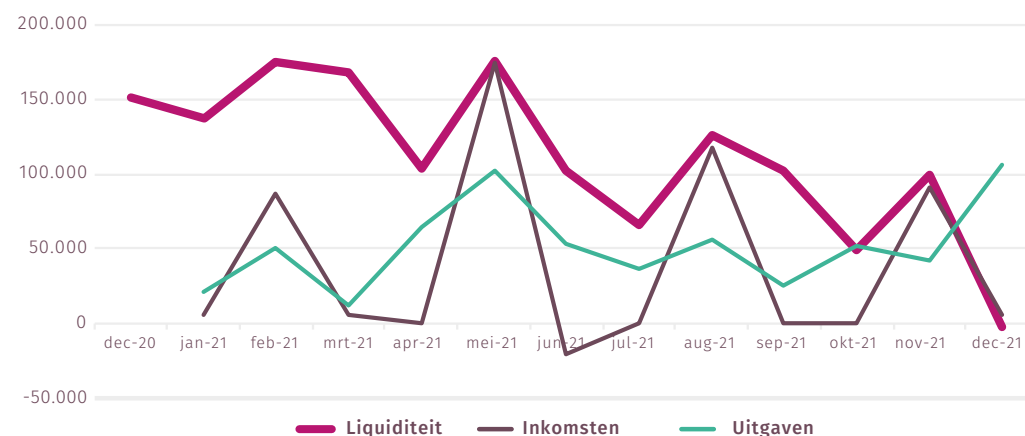
De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijk lopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2020 uit op € 2,3 mln negatief, waar bij de 1e Begrotingswijziging 2021 nog een positieve liquiditeit van € 12,0 mln werd geraamd. De ervaring leert dat de opgenomen budgetten niet geheel besteed zullen worden. Dus op dit moment is de verwachting nog dat de beschikbare liquiditeiten voldoende zullen zijn. Uiteraard blijft scherpe monitoring van de liquiditeitsontwikkeling daartoe een vereiste.

Tabel 12 Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Primitieve begroting 2021	Begroting 2021 na 1e Begrotingswijziging 2021	Begroting 2021 na 1e Bestuursrapportage	Verschil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2021	53.532	51.109	152.028	100.919
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	14.806	14.806	-14.131	-28.937
Overige inkomsten	422.159	426.027	482.780	56.753
Overige uitgaven	-427.951	-479.899	-622.948	-143.049
Af te sluiten leningen		-	-	-
Eindstand liquide middelen	62.546	12.043	-2.271	-14.314

Grafiek 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2021 (x € 1.000)





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Arjen Vos
Debby Lieuw-On
Wiebke Wilting
Bart Gerritsen
Gé Dubbelman
Menno Herstel
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, juli 2021 ©