



Vastgesteld door de regiораad van 26 oktober 2021

2e 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 (OSS)	19
Apparaatskosten	20
B Programma Overhead	22
C Programma Algemene dekkingsmiddelen	24
Ontwikkeling liquiditeiten	26
Colofon	27



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Voor u ligt de 2e 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 en de op 6 juli 2021 vastgestelde 1e Bestuursrapportage 2021.

Op basis van voortschrijdend inzicht tot en met 7 oktober 2021 (de datum waarop het dagelijks bestuur u 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 2020 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 25 juni 2021 aan dat de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) tot en met augustus 2022 wordt verlengd. Door deze verlenging is er ruimte voor een voorzieningenniveau in 2022 dat passend is en vergelijkbaar met 2021. Deze toezegging verlicht de opgave op korte termijn. De Vervoerregio is samen met andere decentrale opdrachtgevers in gesprek met het Rijk over een vangnet voor de periode vanaf 1 september 2022. In de Begroting 2022-2025 is tevens een Covid-OV-herstelbudget voor 2022 opgenomen om het risico op te vangen dat er vanaf 1 september 2022 geen vervolg op de BVOV komt. In dat bedrag is ook rekening gehouden met het risico dat het Rijk de BVOV niet of niet volledig uitkeert binnen de afspraken die de Vervoerregio voor de noodconcessies Zaanstreek en Waterland heeft gemaakt.

De hoogte van de toekenning voor 2021 is inmiddels ook bekend en in deze bestuursrapportage als (budget neutrale) wijziging ad € 210,1 mln opgenomen. De Vervoerregio ontvangt deze BVOV van het Rijk (baten) en betaalt deze direct en één-op-één door aan de vervoerders (lasten).

Tot slot is op 9 april 2021 bekend geworden dat het Rijk € 1,5 miljard heeft gereserveerd in het Groeifonds en bij-



draagt 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 voornamelijk uit bijstellingen van de begroting als gevolg van het overhevelen van budget Investeringsagenda Mobiliteit naar 2022 (verlaging € 49 mln), de toekenning van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV, verhoging ad € 210 mln) en het doorschuiven van het Covid-OV-herstelbudget naar 2022 (verlaging € 10 mln). Door deze ontwikkelingen zijn de totale begrote lasten in 2021 € 144,3 mln hoger en stijgen de begrote baten met € 210,5 mln.

Gevolgen voor het saldo BDU

Op 1 januari 2021 bedraagt het saldo van de beschikbare BDU € 160,0 mln. Door bovenstaande begrotingswijzigingen hoeft over 2021 slechts € 36,2 mln aan BDU saldo te worden ingezet (bij de 1e Bestuursrapportage 2021 was dit nog € 102,5 mln). Daarmee komt het verwachte saldo van het saldo BDU eind 2021 uit op € 123,8 mln. Dat is vooral het gevolg van het doorschuiven van begrotingsposten naar 2022 (Investeringsagenda Mobiliteit ad € 49 mln en Covid-OV-herstelbudget ad € 10 mln). Eind 2022 staat

het verwachte saldo BDU daardoor uiteindelijk op hetzelfde niveau als in de eerdere begroting werd aangegeven.

Ontwikkelingen ten opzichte van de 1e Bestuursrapportage 2021

- ▶ Met vaststelling van de 1e Bestuursrapportage 2021 op 6 juli 2021 werd de begrotingsomvang op € 552,3 mln bepaald.
- ▶ In deze bestuursrapportage wordt de regioraad gevraagd akkoord te gaan met een per saldo verhoging van de begrote lasten en baten van € 144,3 mln, waarmee de begrotingsomvang op € 696,6 mln uitkomt.

Mutaties die in deze bestuursrapportage zijn opgenomen:
Aan de lastenkant per saldo € 144,3 mln hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag	(sub)programma
Overheveling budget Investeringsagenda Mobiliteit vanwege vertraging in de uitvoering van projecten naar 2022	-49,0	IA mobiliteit
Afrekening Amstelveenlijn (uit opgenomen projectbudget onvoorzien in 2024)	+3,7	Amsteltram
Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV 2021), door I&W toegekend bedrag voor 2021 beschikt aan vervoerders (zie ook bij inkomsten)	+210,1	Concessies
Afrekening concessies over 2018 en 2019 (waaronder bonussen en malussen)	-5,6	Concessies
Lager kosten monitoring concessies (vrijval)	-0,5	Concessies
Bijstelling benodigd budget concessie Waterland 2021 als gevolg van o.m. indexering	-1,8	Concessies
Covid-OV-herstelbudget vervalt in 2021 (voorstel in Begroting 2022 om door te schuiven naar 2022)	-10,0	Concessies
Kosten voor opstellen noodconcessies Zaanstreek-Waterland	+0,1	Concessies
Extra kosten voor BORI/MVP samenhangend met de implementatie voor OV governance.	+0,4	BORI/MVP
Verschuiving investeringen activa GVB naar 2022 als gevolg van fasering in de bestelling van rollend materieel	-1,7	Activa GVB
Lagere verwachte uitgaven voor Onderzoek, Studie en Samenwerking	-1,1	OSS
Hogere kosten bedrijfsvoering (organisatieontwikkelingen en ICT)	+0,3	Overhead
Geen rentelasten voor aangaan leningen nodig in 2021 vanwege verbeterde liquiditeit	-0,7	Algemene dekkingsmiddelen

Aan de batenkant per saldo € 144,3 mln hogere inkomsten:

Begrotingswijziging	Bedrag	(sub)programma
Bijdrage van derden voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit	+0,1	Investeringsagenda Mobiliteit
Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV 2021), door I&W toegekend bedrag voor 2021 (zie ook bij uitgaven)	+210,1	Concessies
Conducteursbijdrage concessie Amsterdam (was nog niet opgenomen)	+0,8	Concessies
Hogere bijdragen penvoerderprojecten Onderzoek, Studie en Samenwerking	+0,4	OSS
Lager toegekende indexering BDU 2021 (toegekend is 2,2% i.p.v. de eerder schatting van 2,4% o.b.v. IBOI)	-0,9	Algemene dekkingsmiddelen
Lagere onttrekking uit het BDU-spaarsaldo	-66,3	Algemene dekkingsmiddelen

Daar waar sprake is van een effect op toekomstige begrotingen (structurele effecten en schuif van/naar toekomstige jaren), zijn deze meegenomen in de Begroting 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. Zoals in de 1e Bestuursrapportage 2021 was aangegeven, bevat deze rapportage een concreet voorstel voor een begrotingswijziging voor 2021 en 2022.

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



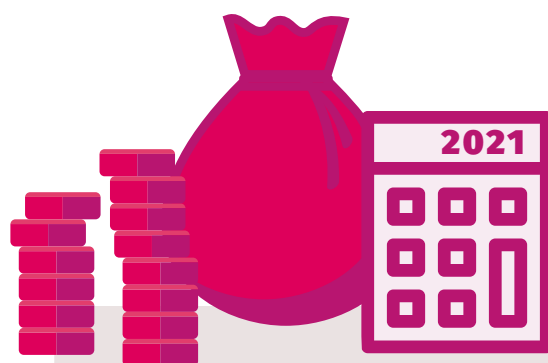


Financieel beeld

Financieel beeld

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. Daarnaast zijn in de 1e Bestuursrapportage 2021 wijzigingen doorgevoerd, grotendeels als gevolg van het doorschuiven van budgetten uit 2020 naar 2021 bij het vaststellen van de Jaarrekening 2020.

De kolom 'Gewijzigde begroting 2021 (na de 2e Bestuursrapportage 2021)' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de in deze bestuursrapportage opgenomen begrotingswijzigingen. Hierna worden die mutaties per subprogramma toegelicht.



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 Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten				
Algemene dekkingsmiddelen	691	691	0	-691
Overhead	9.663	10.961	11.214	253
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	126.943	197.180	148.250	-48.930
Amsteltram	26.486	27.736	31.484	3.749
Concessies	98.821	116.214	308.536	192.322
BORI/MVP	116.955	138.496	138.872	377
Acitva GVB	12.106	41.750	40.044	-1.706
Onderzoek, Studie en Samenwerking	9.398	9.850	8.746	-1.104
Apparaatskosten	8.554	9.437	9.437	0
Totaal Verkeer & Vervoer	399.262	540.662	685.369	144.707
Totaal lasten	409.617	552.315	696.584	144.269
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen				
BDU jaarbijdrage	414.203	426.483	425.600	-884
BDU saldo voorgaande jaren	-12.483	102.477	36.224	-66.253
Rentebaten	691	2.111	2.111	0
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	402.411	531.071	463.935	-67.136
Overhead	0	140	140	0
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	12.112	12.212	100
Amsteltram	0	587	587	0
Concessies	5.127	5.300	216.209	210.909
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.998	1.850	2.246	396
Apparaatskosten	140	95	95	0
Totaal Verkeer & Vervoer	7.266	19.943	231.348	211.405
Totaal baten	409.677	551.155	695.424	144.269
Saldo voor mutaties reserves	60	-1.160	-1.160	-0
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	-60	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	1.160	1.160	0
Saldo mutaties reserves	-60	1.160	1.160	0
Saldo resultaat	0	0	0	0

De sluitpost van de begroting is wat we toevoegen of onttrekken aan het BDU saldo dat we uit voorgaande jaren beschikbaar hebben en op de balans staat. Het bedrag dat voor die sluitpost nodig is, staat in tabel 1 op de regel 'BDU saldo voorgaande jaren'. Dit was bij de 1e Bestuursrapportage € 102,5 mln en daalt in deze rapportage naar € 36,2 mln. De effecten op het saldo BDU dat op de balans komt te staan, is in tabel 2 weergegeven. De regel 'Inzet BDU' in tabel 2 ad € 461,8 in de laatste kolom (na 2e Bestuursrapportage 2021) is de optelling van de BDU die we in 2021 ontvangen (€ 425,6 mln) en de onttrekking uit het saldo BDU van voorgaande jaren (€ 36,2 mln).

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

- ▶ De beschikte jaarbijdrage is € 0,883 mln lager;
- ▶ De inzet van de BDU (de jaarbijdrage over 2021 plus onttrekking van het beschikbare saldo BDU uit voorgaande jaren) is met € 67,136 mln afgenomen.

Door bovenstaande aanpassingen stijgt het verwachte BDU saldo per eind 2021 met € 66,3 mln tot € 123,8 mln.

Tabel 2: Ontwikkeling in de balans van het saldo 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)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)
Beginstand saldo BDU	75.841	75.652	159.979	159.979
Beschikte jaarbijdrage	414.203	416.698	426.483	425.600
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	490.043	492.350	586.462	585.578
Inzet BDU in begrotingsjaar	-401.720	-446.407	-528.960	-461.824
Stand saldo BDU ultimo jaar	88.323	45.942	57.502	123.754





Ontwikkelingen per programma

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



Programma Verkeer & Vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

Voor 2021 is de ambitie om extra snel en op veel plekken projecten uit te voeren of op te starten. Met de vastgestelde Bestuursopdracht van eind 2020 en de gewijzigde begroting heeft de regioraad een extra bedrag van € 31,8 mln daarvoor beschikbaar gesteld (COVID-investeringspakket). Met de door de regioraad op 6 juli 2021 vastgestelde 1e Bestuursrapportage is het mogelijk te besteden budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021 nu in totaal bijna € 200 mln. Dit komt ook door het toevoegen van het niet-gerealiseerde budget uit 2020 en een extra rijksbijdrage voor verkeersveiligheidsprojecten (SPV-gelden). Voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten was niet eerder zo'n groot jaarbudget beschikbaar. Ter vergelijking: voor 2022 staat op dit moment € 102 mln begroot. Ondanks het feit dat er op dit moment overal in de regio volop projecten in uitvoering zijn, is onze prognose dat we niet alle ambities dit jaar al kunnen waarmaken. We verwachten dat een deel van het beschikbare jaarbudget niet in 2021 wordt uitgeven. We lichten dat hieronder toe.

Voortgang in uitvoering

Grote, in het oog springende projecten in uitvoering zijn de OV-terminal als onderdeel van het Zuidasdok in Amsterdam, de nieuwe brug over de Amstel bij Ouderkerk, de spoorwegonderdoorgang bij station Diemen en het vernieuwen van de stationsomgeving van station Amsterdam CS (De Entree).

In Uithoorn is gestart met de transformatie van het Dorpscentrum. Voor het vernieuwen van het Amsterdamse station Lelylaan zijn partijen tot een definitieve overeenkomst gekomen en kan de uitvoering – die tot 2024 duurt – nu van start gaan.

De aanbestedingsfase voor de derde ontsluitingsweg plus de naastgelegen fietsroute in Edam is dit jaar, na vertraging, afgerond. Langs de Markermeerdijk is begonnen met het langlopende dijkverzwaringproject, waarbij ook de fietsroute op de dijk wordt verbeterd.

In Amsterdam is inmiddels een aantal herinrichtingsprojecten in uitvoering die voortkomen uit de afspraken van de Investeringsagenda OV. Zo is opnieuw een deel van de Binnenring afgerond, zodat het OV beter kan doorstromen en fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen. Herinrichting van het Koningsplein, de Nieuwezijds Voorburgwal zuid en de haltes in het Museumkwartier vinden op dit moment plaats, net als een deel van de Bos & Lommerweg. 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. In de zomer van dit jaar zijn de eerste voorbereidende werkzaamheden binnen dit project wel van start gegaan.

Kleine verkeersveiligheidsmaatregelen zijn – als onderdeel van het extra COVID-investeringspakket – uitgevoerd in de Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amsterdam. In Landsmeer is de gevaarlijke en vertragende kruising tussen de IJdoornlaan en het Zuideinde opnieuw ingericht. De reconstructie van de Kerkstraat in Oostzaan is in augustus gestart. In Purmerend is de fietsroute Kanaaldijk versneld uitgevoerd en onder het Amsterdamse Leidseplein is een grote fietsenstalling geopend.

Het Programma Aanpak Stikstof heeft ook in onze regio gevolgen voor de voortgang van projecten. Het Guiswegproject in Zaanstad is, na enige vertraging, de volgende fase ingegaan. Uit onderzoek bleek dat het project aan strenge stikstofregels moet voldoen, met compenserende maatregelen tot gevolg. Daarmee wordt het project nu verder richting uitvoering gebracht. Bij het HOVASZ-project tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol Zuid is de discussie rond de Stikstofaanpak afgerond; de aanleg van busbanen, fietspaden en haltes is daar in volle gang. Wel komen er vanwege de stikstofdiscussie mogelijk hogere projectkosten uit voort. Het project rond de aansluiting van de N247 met de S116 bij de A10 in Amsterdam-Noord (KANS) heeft op dit moment als enige project binnen ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit nog een opgave rond de stikstofaanpak. De gevolgen van deze ontwikkelingen



worden op projectniveau in beeld gebracht, en datzelfde geldt voor eventueel te nemen beheersmaatregelen. Gezien het beperkte aantal projecten waarbij dit speelt, is een bredere aanpak op programmaniveau op dit moment niet aan de orde.

De COVID-19-pandemie heeft ook dit jaar veel invloed op het uitvoeringstempo van projecten. Terwijl het relatief rustige straatbeeld voor de uitvoering van een aantal fysieke projecten gunstig uitpakt, hebben we ook te maken met toenemende complexiteit, waardoor projecten vertragen. Ook blijkt het lastig om met gedragsmaatregelen en educatie aan de slag te gaan op scholen en met specifieke doelgroepen (voorbeeld: de OV-coach). De doelen die we hiermee hebben, behalen we daardoor niet volledig. We zien ook effecten op de langere termijn op ons afkomen, want gemeenten en andere partijen zoals vervoerders hebben te maken

met dalende inkomsten. Investeringsbudgetten voor mobiliteitsmaatregelen zullen de komende jaren in omvang afnemen, en daarmee het aantal mobiliteitsprojecten dat in uitvoering gaat. Door vroegtijdig met gemeenten gerichte mobiliteitsplannen voor (ontwikkel-)gebieden op te stellen, proberen we de toekomstige mobiliteitsopgaven nog meer dan we nu al doen samen aan te pakken, en de volgorde waarin we dat doen goed met elkaar af te spreken. Ook door budgetten voor beheer en onderhoud slim te koppelen aan nieuwe investeringen, benutten we de teruglopende middelen zo goed als mogelijk. Deze betere benutting is een belangrijke doelstelling van de nieuwe governancestructuur voor het Amsterdamse openbaar vervoer. Voor al deze projecten geldt dat het niet gaat om verbeteringen die ten goede komen aan slechts 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 gaat vooruit, onder meer door het aanpassen van haltes, voertuigen en door het aanbrengen van voorzieningen voor slechtzienden op stations. Vanuit het programma Verkeer en Meer blijven we bijdragen leveren aan educatie en campagnes voor onder meer scholieren en ouderen. De verkeerseducatie in de Amsterdamse regio is inmiddels aanbesteed en wordt vanaf het nieuwe schooljaar uitgevoerd door een uitvoeringsorganisatie.



Toelichting op tabel 3

Eindejaarsprognose

Voorgesteld wordt het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in 2021 met € 49 mln naar beneden bij te stellen. We monitoren de voortgang van de realisatie van ons programma nauwgezet en hebben daarover regelmatig contact met de wegbeheerders, dit alles met het doel om het inzicht te vergroten in de werkelijke voortgang en financiële afwikkeling.

Onze 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. De Vervoerregio is hierbij grotendeels afhankelijk van de wegbeheerders. Op het moment van opstellen van deze 2e Bestuursrapportage is ons beeld dat de bandbreedte van de totale realisatie over 2021 uitkomt tussen de € 125 mln en € 150 miljoen. Daarmee kan nu met deze 2e Bestuursrapportage het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in 2021 met € 49 mln naar beneden worden bijgesteld, waarbij we dit bedrag toevoegen aan het begrotingsprogramma van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voor 2022. Onze ambities zijn immers ongewijzigd en deze middelen zijn bestemd voor de projecten die, hoewel vertraagd, toch door zullen gaan.

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	126.943	197.180	148.250	-48.930
Totaal lasten	126.943	197.180	148.250	-48.930
Bijdragen derden	-	8.133	8.233	100
BDU Absoluut	-	3.978	3.978	-
Totaal baten	-	12.112	12.212	100
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-126.943	-185.069	-136.038	49.030

Amsteltram

De Amsteltram bestaat uit twee onderdelen:

1. Het realiseren van de Amstelveenlijn
2. Het realiseren van de Uithoornlijn

Amstelveenlijn

De restpunten zullen gedurende dit najaar verder worden afgehandeld, waaronder een aantal optimalisaties in de infrastructuur die mede tot stand zijn gekomen door diverse schouwmomenten met de RAR. Daarnaast is de tijdelijke eindhalte aan de Eduard van Beinumstraat, die nog gerealiseerd moet gaan worden, aan het subprogramma toegevoegd. Momenteel wordt de scope en planning helder gemaakt met een aangepaste kostenraming. De kosten zullen voor 50% worden gedragen door de projectorganisatie Zuidasdok en voor 50% door de Vervoerregio. Uitvoering van de bouw van de tijdelijke eindhalte vindt in 2022 plaats.

Uithoornlijn

Het project bevindt zich in de detailontwerp- en voorbereidingsfase van de uitvoering. De hoofdaannemer Dura Vermeer is tot eind 2021 bezig met het opstellen van het Definitief Ontwerp. Dura Vermeer is in 2021 ook gestart met conditionerende werkzaamheden ter voorbereiding op de start van de grootschalige uitvoeringswerkzaamheden van de eerste deeltrajecten die vanaf Q2 2022 plaats vinden. Onder andere door de Coronacrisis 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. De bestuurlijke mijlpaal van zomer 2024 in exploitatie is daarmee nog steeds realistisch. Ook is een 'no change policy' afgesproken in verband met wijzigingen, om zo te komen tot een stabiele scope en het ontwerpproces van Dura Vermeer niet verder te verstoren.

Toelichting op tabel 4

Financieel: algemeen

De budgetoverheveling tussen de projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn heeft plaatsgevonden, waarbij het tekort bij de Uithoornlijn gedekt is uit het positieve financiële resultaat van de Amstelveenlijn.

Financieel: Amstelveenlijn

In het resterende deel van dit jaar zullen

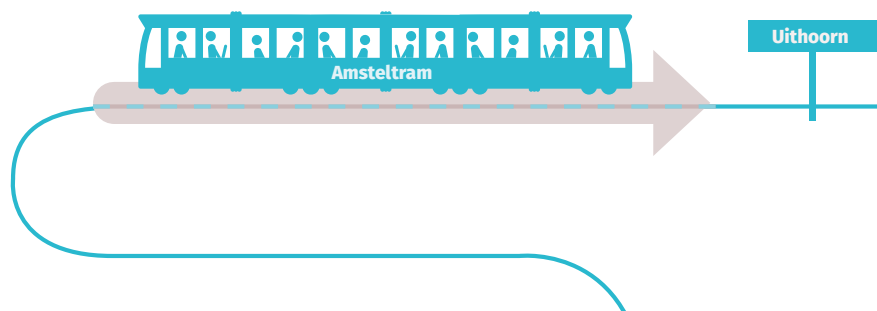
diverse eindafrekeningen en verrekeringen plaatsvinden, waaronder met de gemeenten Amsterdam en Amstelveen. Ook wordt een laatste indexatie met de hoofdaannemer afgerekend.

Financieel: Uithoornlijn

Naar verwachting wordt dit jaar de lopende vertragsclaim van Dura Vermeer afgewikkeld.

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

Amsteltram	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	12.229	12.229	15.977	3.749
Uithoornlijn	14.257	15.507	15.507	-
Totaal lasten	26.486	27.736	31.484	3.749
Bijdragen derden	-	587	587	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	587	587	-
Saldo Amsteltram	-26.486	-27.149	-30.897	-3.749



Concessies

Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV)

In de afgelopen periode is binnen de concessies de meeste aandacht uitgegaan naar de gevolgen van de COVID-19-pandemie. Inmiddels is de regeling rondom de BVOV vanuit het Rijk verlengd tot 1 september 2022. Concessies leiden tot die tijd 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 dragen de vervoerders het risico voor 5%-7% van de kosten. Om vervoerders zicht te geven op een 0-rendement zijn afspraken gemaakt over aanpassingen van het voorzieningenniveau, waardoor 5%-7% van de kosten bespaard zijn. De Vervoerregio is samen met andere decentrale opdrachtgevers in gesprek met het Rijk over een vangnet voor de periode vanaf 1 september 2022.

Met zicht op BVOV voor het eerste deel van 2022 is het mogelijk geworden het voorzieningenniveau zoals dat in 2021 beschikbaar is, tot in ieder geval september op een vergelijkbaar niveau te houden als in 2021. De in juli 2021 door het dagelijks bestuur vastgestelde vervoerplannen voor 2022 gaan

hier dan ook van uit. Dit borgt het hoog-kwalitatieve OV-aanbod binnen de vervoerregio als minimum. De vervoerders monitoren de ontwikkeling van het OV-gebruik en schalen het aanbod op daar waar dat nodig is. Dit kan binnen de randvoorwaarden van de BVOV nog beperkt en daarnaast heeft de Vervoerregio aanvullen de middelen geoormerkt (zie volgende paragraaf).

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 voorsnog rond een nul-resultaat uitkomt. Het is de inschatting dat het budget ad € 10 mln dat de Vervoerregio in 2021 heeft opgenomen voor eventuele ondersteuning parallel aan het herstelplan OV niet ingezet hoeft te worden in dit jaar. Echter, omdat het niet uitgesloten is dat dit budget in 2022 toch nodig zal blijken, wordt voorgesteld dit budget door te schuiven naar het herstelbudget in de begroting 2022, omdat reizigers- (en opbrengsten)herstel

nog niet volledig is opgetreden en er nog geen duidelijkheid is over het vangnet vanuit het Rijk voor de periode vanaf 1 september 2022.

Amsterdam

In de 1e Bestuursrapportage is ingegaan op het financiële risico dat is ontstaan in de sociale veiligheidsorganisatie in het Amsterdamse OV. Dit als gevolg van het realloceren van de politiecapaciteit uit het basisteam OV naar de geografische basisteams. Inmiddels zijn afspraken gemaakt waardoor de helft van het gesignaleerde financiële risico direct is gemitigeerd, en de rest is onderwerpen met monitoringsafspraken. De gemeente Amsterdam heeft aangekondigd om € 0,2 mln te bezuinigen op de conducteursbijdrage van 1 miljoen euro per jaar. De conducteursbijdrage wordt door de Vervoerregio ingezet in de concessie Amsterdam en kwam ten goede aan inzet op gebied van sociale veiligheid (waaronder conducteurs). De Vervoerregio kiest er gezien het belang van een sociaal veilig OV voor om de bezuiniging niet taakstellend te maken in de concessie Amsterdam. De Vervoerregio vult het ontstane gat aan vanuit de BDU.

Amstelland-Meerlanden (AML)

Bij de start van de lockdown in maart 2020 verdween zo'n 85% van de reizigers. Het aantal reizigers heeft zich ondertussen gedeeltelijk hersteld en ligt nu op ongeveer 55% (t.o.v. pre-COVID 2019). Met de duidelijkheid/toezegging vanuit het Rijk omtrent de BVOV kan het voorzieningenniveau ook in 2022 op een vergelijkbaar niveau blijven als in 2021 (namelijk -10% t.o.v. pre-COVID 2019).

Het vervoerplan voor 2022 is begin juli 2021 vastgesteld en is de basis voor hoe de exploitatie in Amstelland-Meerlanden er komend jaar uit gaat zien. Ondertussen wordt in nauwe samenwerking met Connexxion ook gewerkt aan het Herstelplan OV 2022. Daarin worden o.a. zaken als mogelijke kostenbesparingen voor vervoerders, marketingplannen om reizigers terug te winnen, spitsspreiding en doorstromingsmaatregelen onderzocht en verder uitgewerkt.

Er zijn mooie ontwikkelingen in Amstelland-Meerlanden gaande rondom de verduurzaming van de bussen. De concessie is eind 2017 gestart met 100 Zero Emissie (ZE)



bussen (de zogenaamde 1e Tranche ZE) en na de zomer van 2021 wordt de 2e Tranche ZE officieel in gebruik genomen: meer dan 100 ZE-bussen zullen evenveel dieselbussen in de concessie gaan vervangen, waarmee een grote stap in het verduurzamen van de vloot wordt gezet.

Zaanstreek en Waterland (ZaWa)

Vanwege het eindigen van de concessies Zaanstreek en Waterland in december 2021 zijn met beide vervoerders (Connexxion in Zaanstreek, EBS in Waterland) afspraken gemaakt over de verlenging van de huidige concessies voor een periode van 2 jaar. Daardoor lopen beide concessies tot december 2023.

In de verlengingsperiode is hetzelfde budget beschikbaar als voorgaande jaren. Hierdoor past de verlenging ook binnen het vastgestelde budgettaire kader voor 2022 en 2023.

De aanbesteding voor de gecombineerde concessie Zaanstreek-Waterland is in 2020 stopgezet, maar is inmiddels weer opgestart. E.e.a. moet ertoe leiden dat in de zomer 2022 bekend is wie de nieuwe vervoerder wordt. De concessie moet van start gaan op 10 december 2023 en de Vervoerregio zet in op 100% ZE vanaf de start van de concessie. Om dat te realiseren werkt de Vervoerregio aan de voorbereidingen die nodig zijn voor het aanleggen van laadinfrastructuur.

R-NET

De komende jaren is waarschijnlijk budget gewenst voor het versterken van de R-net formule, door bijvoorbeeld huidige voertuigen te voorzien van de R-net huisstijl. In de 1e Bestuursrapportage is een deel van het R-net budget vrijgevallen, omdat ook in het sub-programma Activa GVB rekening gehouden is met het uitvoeren van nieuwe voertuigen in R-net huisstijl. Het resterende deel schuift door voor het hiervoor genoemde doel.

Voorfinancieren laadinfrastructuur ZaWa

Nu de aanbestedingsprocedure voor de 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 tabel 5

De verschillen worden als volgt verklaard:

- De beschikbaarheidsvergoeding is voor alle concessies bij de baten en lasten opgenomen voor € 210,1 mln;
- De afrekeningen van de bonussen over de jaren 2018-2020 zijn € 5,6 mln lager dan begroot. Deze gelden blijven beschikbaar voor de herstelplannen;
- De monitoringskosten vallen € 0,5 mln lager uit;
- De afrekening van Waterland over oudere jaren is € 1,8 mln voordeliger uitgevallen o.a. als gevolg van lagere indexaties;
- Het Covid-OV-herstelbudget van € 10 mln wordt naar 2022 doorgeschoven;
- Er is € 0,1 mln aangevraagd als kostenverhoging voor de aanbesteding van ZaWa;
- Er is € 0,8 mln conducteursbijdrage van de gemeente Amsterdam opgenomen, deze opbrengst was nog niet in de begroting opgenomen.

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

Concessies	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelland-Meerlanden	46.504	47.493	74.194	26.701
Amsterdam (Exploitatie)	18.235	19.362	183.696	164.334
Waterland	19.969	22.820	33.744	10.924
Zaanstreek	12.915	14.961	15.223	262
CVV en buurtbussen	98	125	125	-
Covid-OV-herstelbudget	-	10.000	-	-10.000
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.260	1.260	-
R-net Uitvoeringskosten	1.100	193	193	-
Zaanstreek-Waterland (v.a. 2024)	-	-	100	100
Totaal lasten	98.821	116.214	308.536	192.322
Bijdragen derden	5.127	5.300	6.100	800
BDU Absoluut	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	-	-	210.109	210.109
Totaal baten	5.127	5.300	216.209	210.909
Saldo Concessies	-93.694	-110.914	-92.327	18.587

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. Voor het programma BORI/MVP Metro is de kern daarvan dat het opdrachtgeverschap ervan per 1 januari 2022 verschuift van de gemeente Amsterdam naar de Vervoerregio. Dit brengt met zich mee dat al het onderhoud van de railinfrastructuur voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd gaat worden. GVB Railinfrabedrijf is de opdrachtnemer. Op 26 oktober wordt dit ter besluitvorming aan de regioraad voorgelegd.

Op dit moment is de implementatie van de nieuwe governance in volle gang. Momenteel worden meerdere medewerkers van de afdeling Metro en Tram voorbereid op hun overstap naar de Vervoerregio of het GVB Railinfrabedrijf. Daarnaast wordt er samen met de betrokken organisaties gewerkt aan de visie op het opdrachtgeverschap, de beheersvisie 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 in volle gang.

Voor veel van deze onderwerpen worden in de komende kwartalen bestuurlijke besluitvormingsdocumenten voorbereid. Kern

binnen deze afspraken is assetmanagement conform internationale standaarden om te kunnen sturen op een goede balans tussen de prestaties, risico's en kosten van de railinfra en daarmee bij te dragen aan de doelen binnen het OV-systeem Amsterdam.

In het eerste kwartaal van 2021 heeft de Vervoerregio samen met de gemeente Amsterdam en GVB de reguliere kosten voor het beheer en het regulier en vervangingsonderhoud van de railinfrastructuur verder geanalyseerd.

Door digitalisering, intensiever gebruik en de huidige organisatiestructuur staat het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur onder financiële druk. Tijdens het governance traject wordt hier ruim aandacht aan besteed. De betrokken partijen hebben een externe partij aangesteld voor de uitvoering van een nulmeting van de Amsterdamse railinfrastructuur. De nulmeting moet uitsluitsel geven over de staat van het areaal, de prestaties en de bijbehorende risico's en samenhang hiervan met het beschikbare budget. De nulmeting vormt belangrijke input voor het assetmanagementcontract. Op dit ogenblik zit de nulmeting in de afrondende fase. Vanwege de start van de nieuwe governance per 1 januari 2022 hebben de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam als gezamenlijk doel om dit jaar alle openstaande zaken uit de

afgelopen periode in goed overleg af te sluiten.

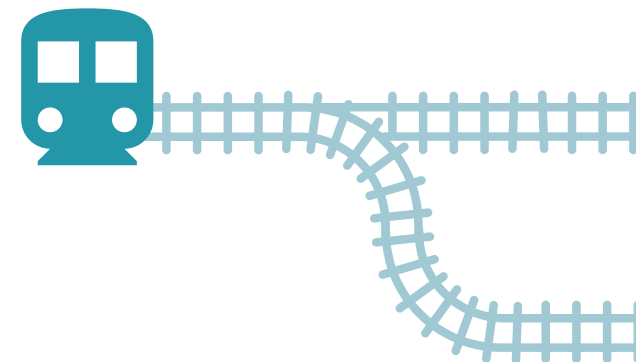
Toelichting op tabel 6

De begroting voor BORI/MVP blijft vrijwel ongewijzigd. De mutatie wordt veroorzaakt door de kosten die samenhangen met de governance die nu op dit onderdeel geboekt worden. Binnen het project Signalling & Control (S&C) is opnieuw een tekort ontstaan van € 8 miljoen door

COVID-19 en tegenvallers in de systeemontwikkeling. Op dit moment zijn de directies van MET, GVB en de Vervoerregio met elkaar in gesprek over de mogelijkheden om dit tekort te dekken. Mogelijk dat de Vervoerregio hieraan een bijdrage levert.

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

BORI/MVP	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma metro (MVP)	116.955	138.496	138.872	377
Totaal lasten	116.955	138.496	138.872	377
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-116.955	-138.496	-138.872	-377



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 in gebruik worden genomen.

Bij de 2e Bestuursrapportage 2021 is een lager te begroten bedrag van toepassing. Dit is vanwege 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. De Vervoerregio is bezig met de verwerking van deze aanvraag. Hierdoor zouden de lasten 2021 in de jaarstukken af kunnen nemen. In deze 2e 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 opgenomen, zoals bij de 1e Bestuursrapportage is vastgesteld. Het subprogramma bevat onder andere de financiële bijdrage (direct of via kapitaallasten) aan 15G, instroom van ZE-bussen en Amsys.

Over de inhoud

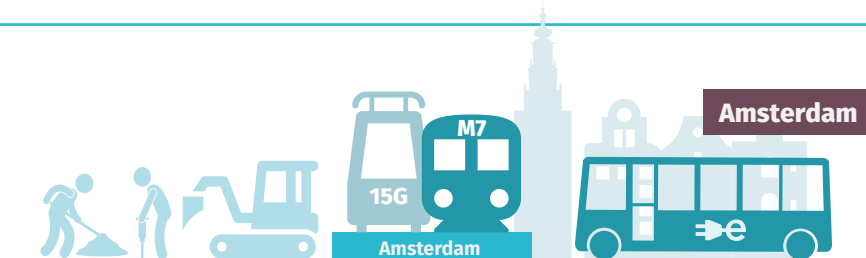
Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest omvangrijk. Van deze voertuigen zijn er

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 is in het derde kwartaal in Amsterdam aangekomen, 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.

Voor de M7 is een aanpassing nodig van de lijnwerkplaatsmetro in Diemen. Deze verbouwing is nog in voorbereiding. Zowel de materieelbestelling M7 als de materieelbestelling 15G kunnen volgens de actuele prognoses gerealiseerd worden binnen de beschikbare budgetten. Dit is inclusief de verbouwing van de werkplaats.

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

Toelichting op tabel 7

Het verschil van € 1,7 mln wordt met name veroorzaakt doordat de instroom van nieuw rollend materieel 15G en M7 vertraagd is (als gevolg van leveringsvertraging in de internationale handel door COVID-19) en daardoor de begrote VAT kosten (Voorbereiding, Administratie en Toezicht) later uitgegeven worden.

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

Activa GVB	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	12.106	41.750	40.044	-1.706
15G Trams inclusief havenstraat	-	-	-	-
M5/M6 Metro's	-	-	-	-
M7 Metro's	-	-	-	-
Overige strategische activa	-	-	-	-
Totaal lasten	12.106	41.750	40.044	-1.706
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-12.106	-41.750	-40.044	1.706

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Het subprogramma OSS omvat een breed en gevarieerd scala aan projecten, programma's, opdrachten, subsidies, samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen. Door vertraagde uitvoering (o.a. door tekort aan fte's bij zowel onze partners als onze eigen organisatie), zullen niet alle gereserveerde OSS budgetten in 2021 (volledig) gerealiseerd worden. De vier penvoerderprojecten hebben elk hun eigen begroting. Eventuele saldi aan het eind van het jaar worden geoordeeld op de balans opgenomen, waarmee de saldi geen effect op het resultaat van de Vervoerregio hebben. Voor de overige lopende en aanstaande OSS-projecten gaan we uit van gemiddeld circa 80% realisatie in 2021.



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

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	525	351	351	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.550	1.475	1.549	74
MRA Smart Mobility	740	940	940	-
MRA Spoordossier	250	202	202	-
OSS overige projecten	6.333	6.882	5.704	-1.178
Totaal lasten	9.398	9.850	8.746	-1.104
MRA verkeersmodel VENOM	300	211	211	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	985	1.342	357
MRA Smart Mobility	493	494	494	-
MRA Spoordossier	200	160	160	-
OSS overige projecten	-	-	39	39
Totaal baten	1.998	1.850	2.246	396
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.400	-8.000	-6.500	1.500

Toelichting op tabel 8

Met de 1e bestuursrapportage 2021 is het saldo van lasten minus baten van de OSS-begroting bijgesteld van € 7,4 mln naar € 8,0 mln door overheveling van geoormerkte budgetten uit 2020. In deze 2e bestuursrapportage geven we voor 2021 een meer realistische eindejaarsverwachting van € 6,5 mln. Dit is ook meer in lijn met de jaarcijfers voor OSS van 2019 en 2020. Voor 2022 en verder heeft deze neerwaartse bijstelling vooralsnog geen consequenties.

Op basis van de definitieve afrekening van het Programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) over de jaren 2018 tot en met 2020 is de bijdrage van de partners gecorrigeerd, met als resultaat een gunstig effect op de exploitatie van circa € 0,3 mln.

Apparaatskosten

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces (de teams Gebieden en Programma's, Beleid, Projecten, Projectbegeleiding, Beheer Contracten en Concessies, Kennis en Ontwikkeling). De overheadfuncties (Directie, Teammanagement, Bedrijfsvoering, Financiën en Strategie, Bestuur en Communicatie) zijn verantwoord in het programma Overhead.

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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	6.720	7.629	7.629	-
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.834	1.808	1.808	-
Totaal lasten	8.554	9.437	9.437	-
Bijdragen derden	140	95	95	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	140	95	95	-
Saldo Apparaatskosten	-8.414	-9.342	-9.342	-





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: Directie en teammanagement, Strategie, Bestuur & ondersteuning, communicatie, bedrijfsvoering en financiën.

Programma Overhead

Bedrijfsvoering

Personeel en Organisatie: Voor het versneld uitvoeren van transitieopgaven en de organisatieontwikkeling is een aanvullend budget van € 183.000 benodigd. Na de 1e Bestuursrapportage zijn aanvullende

activiteiten gestart, die op dat moment nog niet waren voorzien.

Informatie en Communicatie: voor ophoging tot het contactniveau aan vaste onvermijdelijke kosten ICT is € 70.000 aanvullend budget noodzakelijk.

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

Overhead	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Materiële kosten:				
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	-
Communicatie	165	185	185	-
Bedrijfsvoering	2.453	2.929	3.182	253
Financiën	106	196	196	-
Personele kosten:				
Directe personeelslasten	5.405	5.501	5.501	-
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.378	1.994	1.994	-
Totaal lasten	9.663	10.961	11.214	253
Baten overhead	-	140	140	-
Totaal baten	-	140	140	-
Saldo Overhead	-9.663	-10.821	-11.074	-253





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 € 425,6 mln aan inkomsten. De indexering over 2021 is inmiddels vastgesteld en komt met € 9,1 mln (2,2%) iets lager uit dan eerder was opgenomen op basis van de IBOI indexering van 2,4%.

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 op bladzijde 5 al is aangegeven, betekenen de begrotingsaanpassingen in deze bestuursrapportage dat € 66,3 mln minder van het ultimo 2020 beschikbare saldo BDU wordt onttrokken om aan de begroting 2021 toe te voegen. Bij de 1e Bestuursrapportage 2021 was de totale onttrekking geraamd op € 102,5 mln. Met de verlaging wordt nu in totaal € 36,2 mln van de beschikbare € 160,0 mln bestemd voor de uitgaven in 2021. Eind 2021 resteert dan nog € 123,8 mln aan saldo BDU.

De rente was zowel aan de baten- als aan de lastenkant opgenomen. De inkomsten zijn contractueel vastgelegd in de busleningen 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 bij de 1e Bestuursrapportage voor € 1,42 mln in de begroting 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. Met de actuele liquiditeitsprognose blijkt dat de noodzaak om in 2021 leningen aan te gaan niet aanwezig is, waarmee de begrote post rentelasten ad € 0,691 mln kan vervallen.



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

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Vast te stellen begrotingswijziging 2021 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	691	691	-	-691
Totaal lasten	691	691	-	-691
BDU jaarbijdrage	414.203	426.483	425.600	-884
BDU saldo voorgaande jaren	-12.483	102.477	36.224	-66.253
Rentebaten	691	2.111	2.111	-
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	402.411	531.071	463.935	-67.136
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	401.720	530.380	463.935	-66.445



Ontwikkeling liquiditeiten

Ontwikkeling liquiditeiten

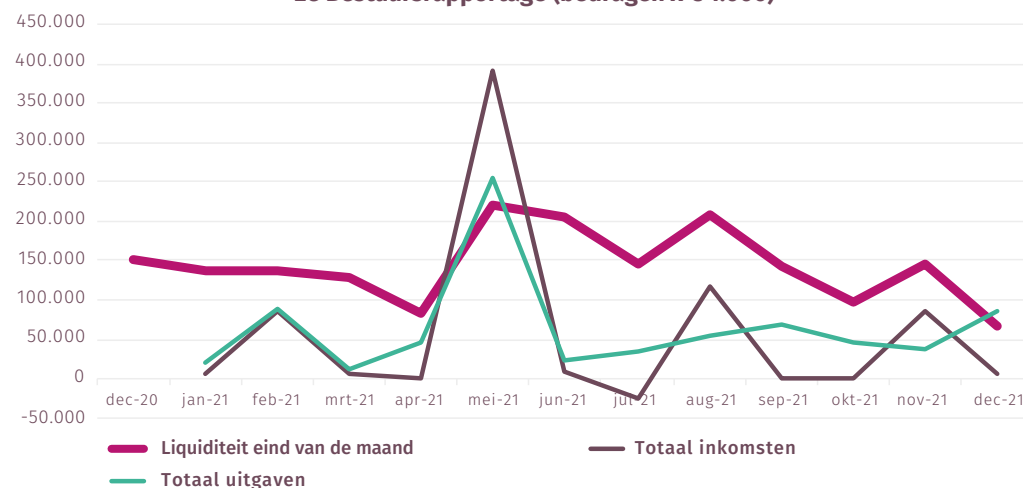
De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van busleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijk lopen met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

Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2021 uit op € 66,8 mln positief, waar bij de 1e Bestuursrapportage 2021 nog een negatieve liquiditeit van € 2,3 mln werd geraamd. Daarmee is de verwachting 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 Bestuursrapportage 2021	Begroting 2021 na 2e Bestuursrapportage 2021	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2021	53.532	152.028	152.028	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	14.806	-14.131	-9.016	5.115
Overige inkomsten	422.159	482.780	693.301	210.521
Overige uitgaven	-427.951	-622.948	-769.558	-146.610
Af te sluiten leningen	-	-	-	-
Eindstand liquide middelen	62.546	-2.271	66.755	69.026

Liquiditeitsontwikkeling per maand 2021 na 2e Bestuursrapportage (bedragen 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 Liew-On
Gemeente Amsterdam
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, oktober 2021 ©