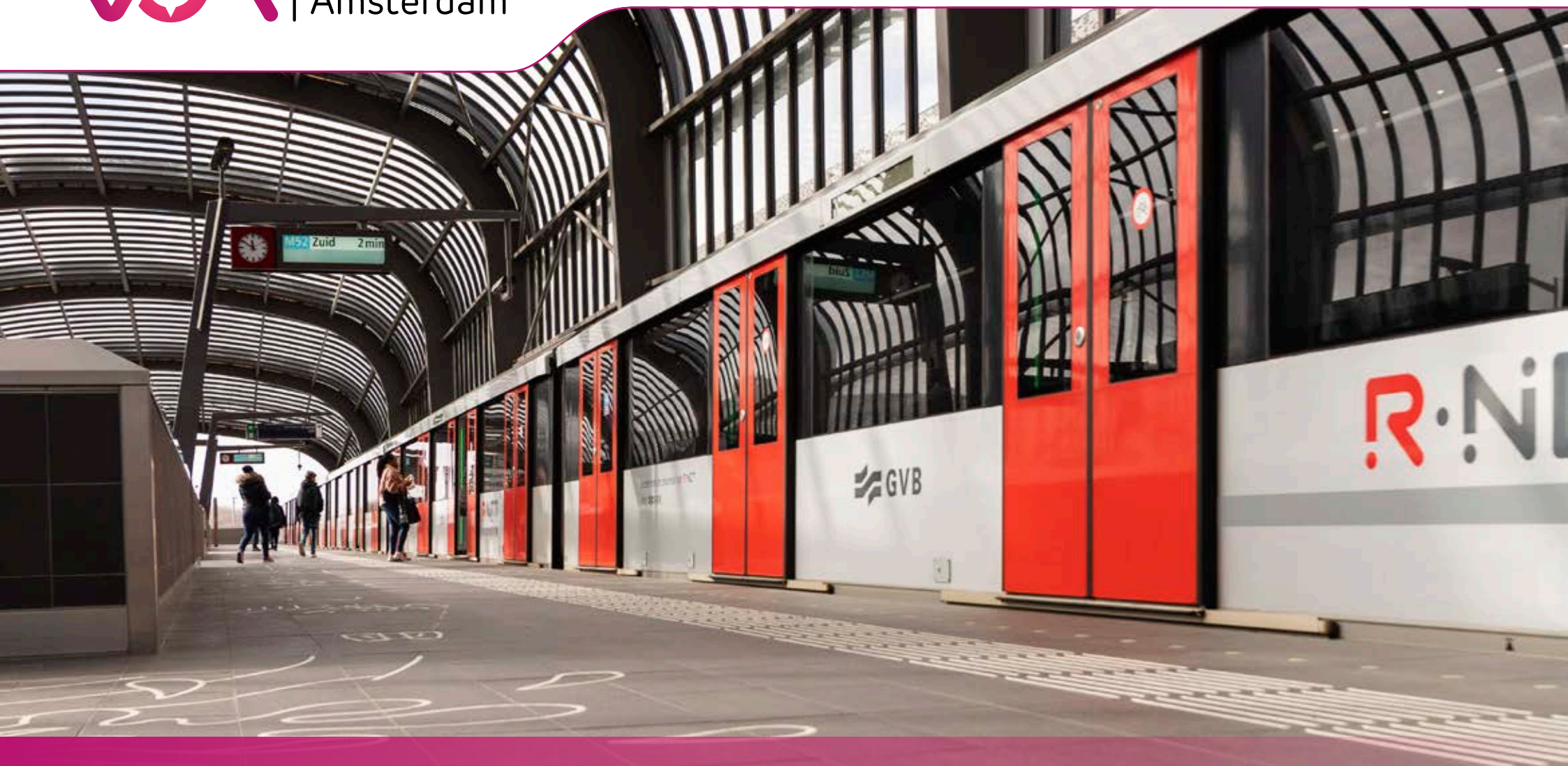




Vastgesteld door de regioraad juni 2020

Jaarstukken 2019

Inhoud

1. Algemeen	3	3. Financiële verantwoording, de jaarrekening	43
1.1 Inleiding	4	3.1 Programmarekening	44
1.2 Ontwikkelingen programma verkeer & vervoer	5	3.2 Balans en waarderingsgrondslagen	46
1.3 Mijlpalen	8	3.3 Toelichting op de balans	48
1.4 Financieel beeld en resultaat 2019	11	3.4 Overzicht toevoegingen/onttrekkingen reserves en verrekening vooruitontvangen bdu	53
2. Programmaverantwoording: het jaarverslag	13	3.5 Wet normering topinkomens (WNT)	54
2.1 Programma verkeer & vervoer	14	3.6 Niet uit de balans blijvende verplichtingen	55
2.1.1 Investeringsagenda mobiliteit	14	3.7 Gebeurtenissen na balansdatum	56
2.1.2 Amsteltram	17		
2.1.3 Concessies	19	Bijlagen	57
2.1.4 Beheer en onderhoud rail infrastructuur (BORI) / meerjaren vervangingsprogramma metro (MVP)	21	Bijlage 1: SiSa verantwoording	58
2.1.5 Activa gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB)	23	Bijlage 2: Baten en lasten per taakveld	59
2.1.6 Duurzaam & slim	25	Bijlage 3: accountantsverklaring jaarstukken 2019	60
2.1.7 Onderzoek, studie en samenwerking	27		
2.1.8 Apparaatskosten	29	Colofon	63
2.2 Overhead	30		
2.3 Algemene dekkingsmiddelen	32		
2.4 Paragrafen	33		
2.4.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	34		
2.4.2 Paragraaf financiering	41		



Algemeen

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

Vervoerregio Amsterdam 15 deelnemende gemeenten

Bestuur

Regioraad met 51 vertegenwoordigers uit de gemeenten, waarvan 3 leden het Dagelijks Bestuur (DB) vormen. Wethouders adviseren het bestuur vanuit het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (V&V).

WATERLAND

1. Beemster
2. Edam-Volendam
3. Purmerend
4. Wormerland
5. Landsmeer
6. Waterland

ZAANSTREEK

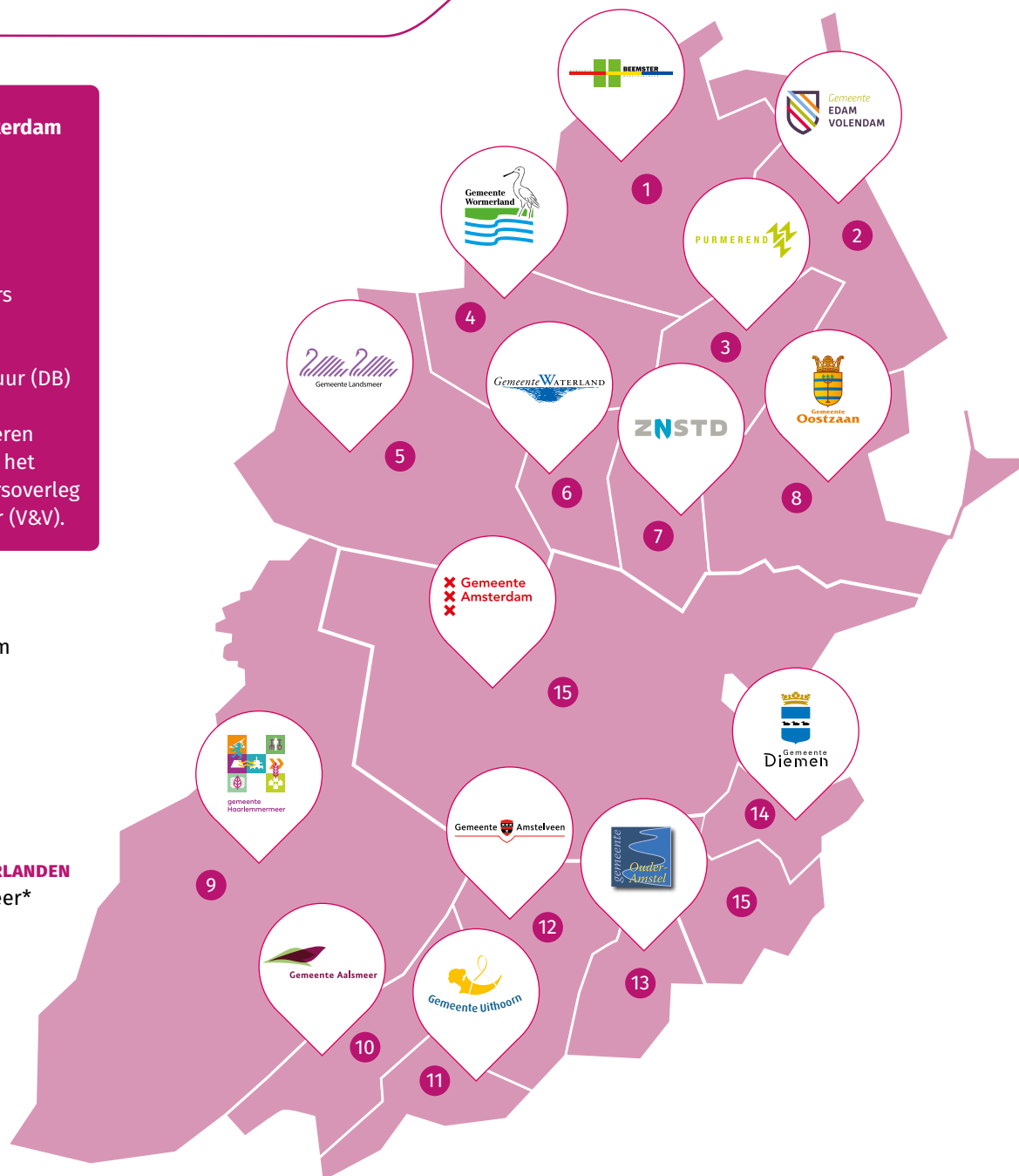
7. Zaanstad
8. Oostzaan

AMSTELLAND - MEERLANDEN

9. Haarlemmermeer*
10. Aalsmeer
11. Uithoorn
12. Amstelveen
13. Ouder-Amstel

AMSTERDAM

14. Diemen
15. Amsterdam



1.1 Inleiding

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

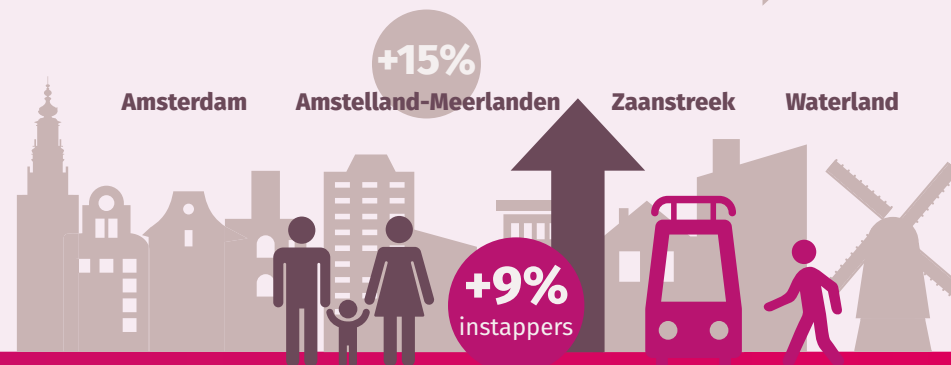
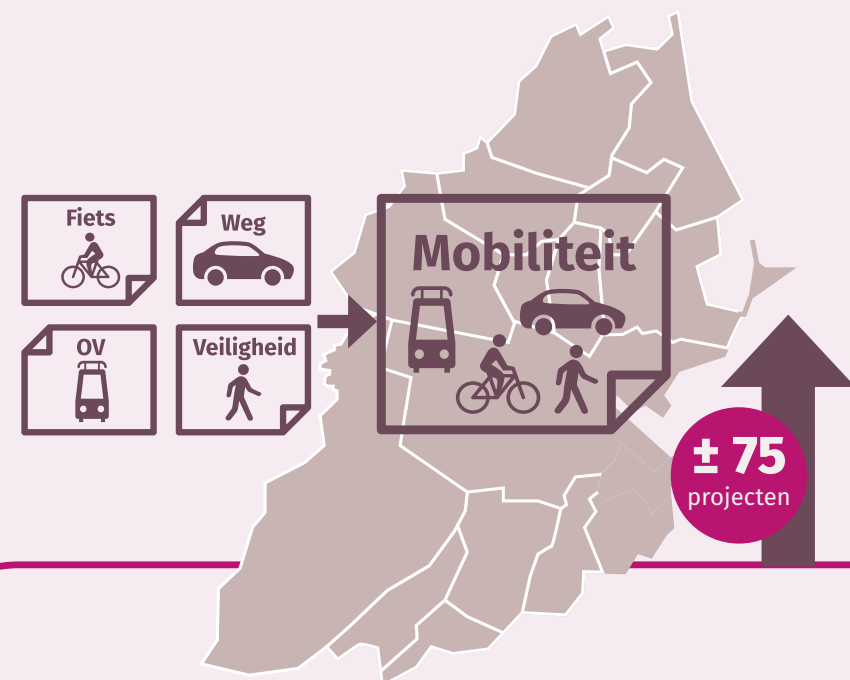
Voorafgaand aan de Programmarekening worden de resultaten op hoofdlijnen gepresenteerd. We zoomen in op de ontwikkelingen binnen het programma Verkeer & Vervoer, de behaalde mijlpalen en het financieel beeld.

1.2 Ontwikkelingen programma verkeer & vervoer

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

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

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

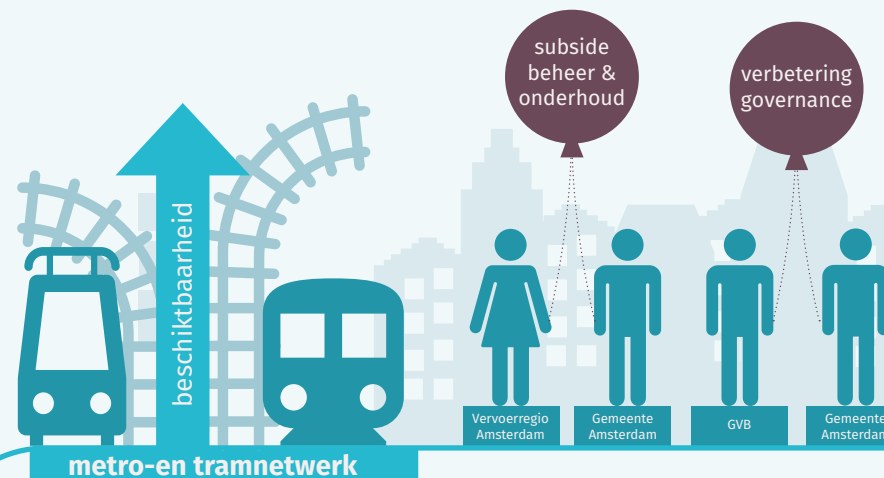
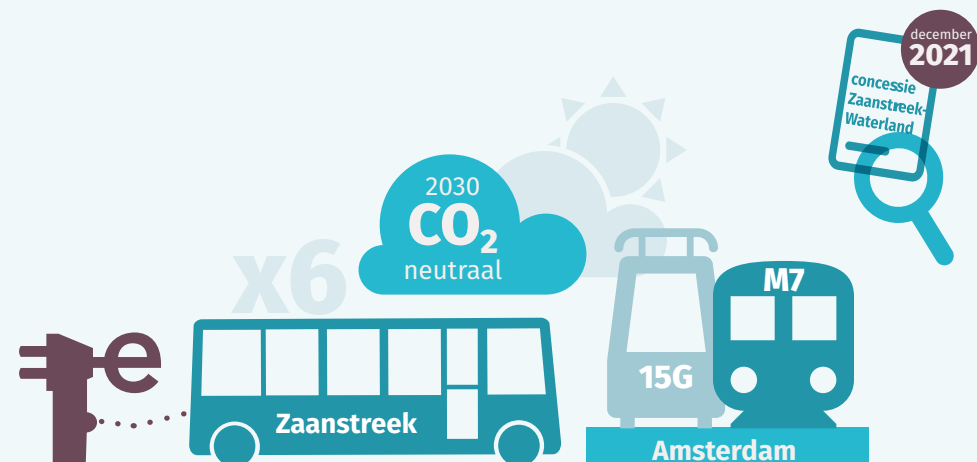


In Amstelland-Meerlanden en Amsterdam liepen voorbereidingen voor de instroom van nieuwe [elektrische bussen](#) in 2020 en in Zaanstreek gingen zes elektrische midibussen de weg op. Deze ontwikkelingen betekenen voortgang in de strategische opgave om tot en met 2030 het regionaal openbaar vervoer CO₂-neutraal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

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

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

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



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



In [paragraaf 2.1.7](#) komt het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) aan de orde. Binnen dit programma voert de Vervoerregio jaarlijks diverse eenmalige of periodieke onderzoeken uit die nodig zijn voor het onderbouwen van beleid en investeringen. Een voorbeeld uit 2019 is de oplevering van het Uitvoeringskompas voor een goed bereikbare en OV-rijke Amsterdamse regio in 2030 (de actualisatie van BBROVA uit 2012). Subprogramma OSS omvat ook landelijke en regionale samenwerkingen waarin de Vervoerregio deelneemt met capaciteit, kennis en financiële bijdragen. Deze samenwerkingen leveren jaarlijks resultaten in de vorm van monitoringsinformatie over mobiliteit, data en praktijkervaringen. Daarmee hoeven de Vervoerregio en andere deelnemers niet allemaal zelf 'het wiel uit te vinden'. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en het Samenwerkingsverband Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA), dat eenduidige data levert voor reisinformatie in het openbaar vervoer. Ten slotte valt onder OSS een aantal regionale samenwerkingen rond mobiliteitsonderzoek waarvan de Vervoerregio trekker is. Het gaat onder andere om het regionaal verkeersmodel VENOM, het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA Spoordossier, dat eind 2019 het Regionaal OV Toekomstbeeld opleverde aan de minister.



1.3 Mijlpalen

FEBRUARI: OFFICIËLE START OMBOUW AMSTELVEENLIJN:

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



MAART: START TIJDELIJK OV AMSTELVEENLIJN MET BUS 55:

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



MAART: ONDERTEKENING OVEREENKOMSTEN VOOR EEN BEREIKBAAR AALSMEER:

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



APRIL: OPENBAAR VERVOER IN VERVOERREGIO GOED GEWAARDEERD:

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



APRIL: ZONNEPANELEN OP (METRO)STATIONS:

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



APRIL: EERSTE 15G TRAM OP TRANSPORT:

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

APRIL: FIETSENSTALLING AMSTEL OPEN:

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

**JUNI: GREEN DEAL ZES ONDERTEKEND:**

De Green Deal is ondertekend op 17 juni. Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) is een landelijk initiatief, dat aansluit op het (ontwerp-) Klimaatakkoord. Een groot aantal overheden, organisaties en bedrijven hebben deze ondertekend. In 2025 worden steden in Nederland zo veel mogelijk emissievrij belevend wat kan door de stadslogistiek schonere en efficiënter te maken. Met ondertekening van de Green Deal ZES geeft de Vervoerregio invulling aan de ambities om de stadslogistiek in de binnensteden emissievrij te maken met een verbeterde luchtkwaliteit als resultaat.

**JULI: SYMPOSIUM MOBILISEREN = INNOVEREN:**

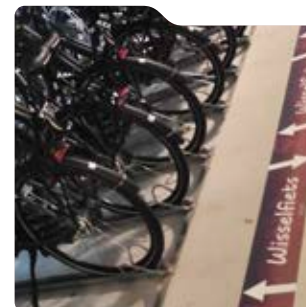
Na een dienstverband van 25 jaar ging Anne Joustra, secretaris-directeur bij het ROA, de Stadsregio en de Vervoerregio Amsterdam, met pensioen. Hij was 40 jaar actief in de samenwerking binnen de Amsterdamse regio. Het afscheid vond plaats in de vorm van een symposium. Het symposium Mobiliseren = Innoveren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

**JULI: NOORD/ZUIDLIJN BESTAAT EEN JAAR:**

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

**JAUGUSTUS: BEHEER CONVENANTEN METROSTATIONS ONDERTEKEND:**

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

**SEPTEMBER: PROEF MET WISSELFiets OP STATION ZUID:**

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

SEPTEMBER: PROGRAMMA VAN EISEN OV ZAANSTREEK-WATERLAND VASTGESTELD:

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



SEPTEMBER: ZERO-EMISSIONE MIDI BUSSEN VOOR DE ZAANSTREEK:

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



OKTOBER: BEZOEK STAATSECRETARIS AAN WISSELFiets ZUIDAS:

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



OKTOBER: PLANSTUDIE GUISWEG VAN START:

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



NOVEMBER: MIRT-AFSPRAKEN TUSSEN RIJK EN REGIO OVER BEREIKBAARHEID:

Op 20 en 21 november vonden de bestuurlijke overleggen MIRT plaats tussen rijk en regio. Er zijn goede afspraken gemaakt onder andere over oplossingen voor het vergroten van de capaciteit van station Schiphol. Het stationsgebied krijgt meer capaciteit, het station wordt overzichtelijker, er komt een nieuw busstation met een directe verbinding met het treinstation en komen er logischere looproutes voor reizigers. Ook is men het eens geworden over de financiële dekking voor breed pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid (wegen en OV) in de regio Zaanstad te verbeteren.

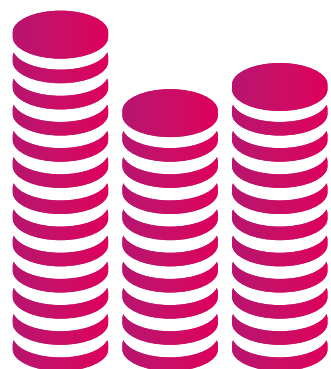


DECEMBER: VERLENGING CONCESSIE AMSTELLAND-MEERLANDEN TOT 2032:

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

1.4 Financieel beeld en resultaat 2019

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



Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Lasten Verkeer & Vervoer:					
• Investeringsagenda (IA) Mobiliteit	83.434	128.310	138.310	123.797	14.513
• Amsteltram	19.126	113.981	114.261	120.313	-6.052
• Concessies	138.304	113.790	108.064	100.622	7.442
• BORI/MVP	127.183	71.122	119.017	110.596	8.421
• Activa GVB	18.791	9.300	14.163	4.453	9.710
• Duurzaam en Slim	714	1.220	1.545	1.161	384
• Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	4.279	4.709	8.471	6.410	2.061
• Apparaatskosten	7.100	7.492	7.551	7.147	404
Lasten Overhead	6.723	8.403	9.604	9.048	556
Lasten Algemene Dekkingsmiddelen	525	-	-	72	-72
Totaal lasten	406.178	458.327	520.985	483.619	37.366
Baten Verkeer & Vervoer:					
• Investeringsagenda Mobiliteit	748	8.086	22.284	919	-21.365
• Amsteltram	1.100	42.600	26.192	26.192	-
• Concessies	14.922	5.900	6.376	7.738	1.362
• BORI/MVP	-	-	-	-	-
• Activa GVB	-	-	-	-	-
• Duurzaam en Slim	-	-	435	229	-206
• Onderzoek, Studie en Samenwerking	897	503	1.768	1.102	-666
• Apparaatskosten	293	100	56	47	-9
Baten Overhead:	93	-	228	312	85
• BDU jaarbijdrage 2019	406.372	387.198	397.227	418.668	21.441
• overige	1.060	-	965	1.055	90
Totaal baten	425.486	444.387	455.531	456.262	731
Saldo baten en lasten	19.308	-13.940	-65.454	-27.357	38.097
Toevoeging aan reserves	-60	-60	-1.460	-1.460	-
Onttrekking reserves	-	-	-	613	-613
Saldo reserves	19.248	-14.000	-66.914	-28.204	38.710
Resultaat, verrekenen met BDU	-19.248	14.000	66.914	28.204	38.710

Prognosticerend vermogen:

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

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

Tabel 2 Ontwikkeling fonds BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling vooruitontvangen BDU	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.253	-409.285	-485.580	-446.872	38.708
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.383	140.525	179.246	38.721

Verrekening met fonds BDU:

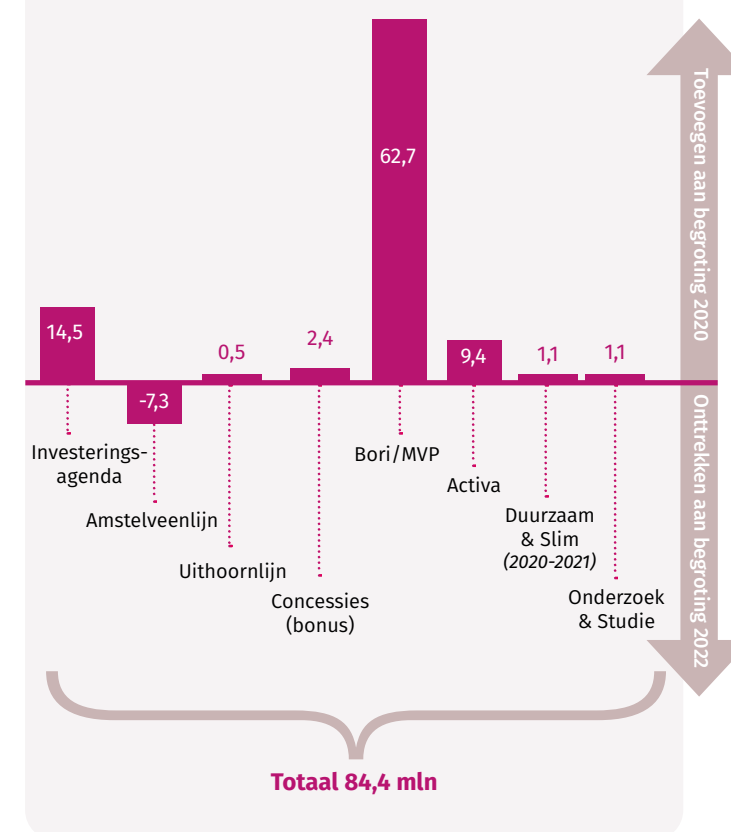
(zie ook tabel 1). Het fonds Brede Doel Uitkering (BDU) bevat het saldo van de in vorige jaren ontvangen en (nog) niet uitgegeven Vooruitontvangen BDU-middelen. Het saldo van lasten en baten wordt verrekend met dit fonds. Het totaal aan lasten 2019 bedraagt € 483,6 mln; het totaal aan baten bedraagt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

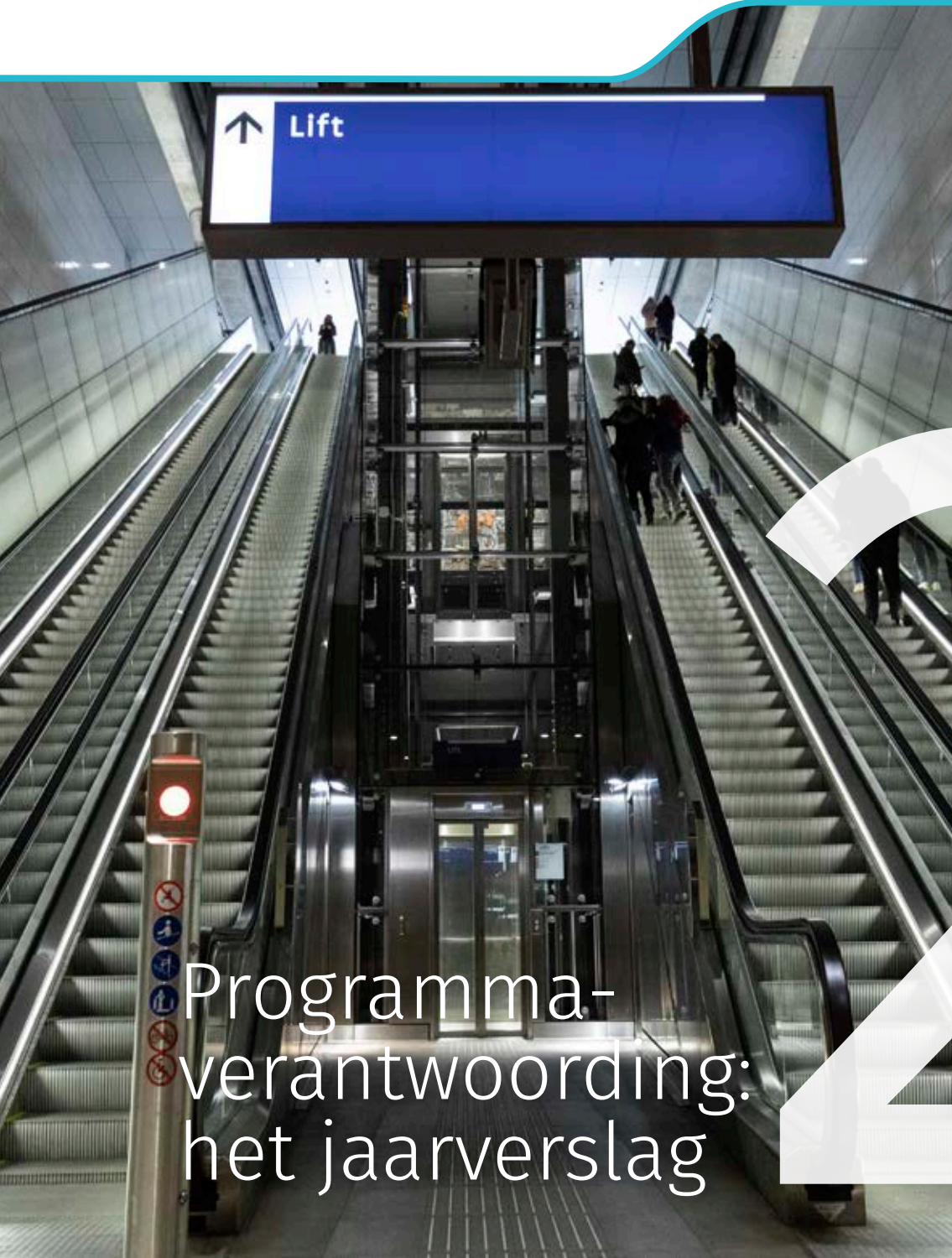
NB tabel 2: de beginstand fonds BDU in gewijzigde begroting 2019 wijkt af van de beginstand in primitieve begroting 2019. Oorzaak hiervan is de verwerking van het resultaat 2018 dat bij het opmaken van de begroting 2019 nog niet bekend was. Het resultaat 2018 is toegevoegd aan de beginstand Gewijzigde begroting 2019.

Geoomerkte middelen:

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

Tabel 3: Geoomerkte bedragen 2019 (x € 1.000)





Programma- verantwoording: het jaarverslag

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

2.1 Programma verkeer & vervoer

2.1.1 Investeringsagenda mobiliteit

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

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

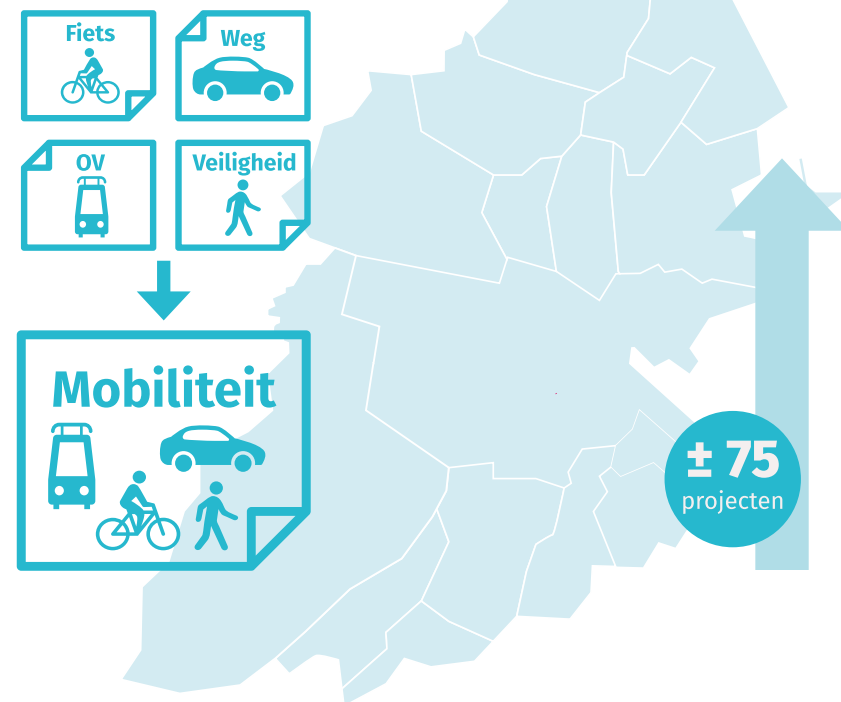
Veel grotere projecten vinden plaats op een corridor of knooppunt die vaak te beschouwen zijn als een verzameling van kleinere projecten. Deze projecten dragen vooral bij tot het optimaliseren van mobiliteitsnetwerken fiets, weg, openbaar vervoer en logistiek en verbeteren tegelijk de verkeersveiligheid.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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

Met € 33 mln was het project Signalling & Control van AMSYS de grootste investering, gevolgd door de € 18 mln voor de projecten van de Westtangent. Andere grote investeringen deed de Vervoerregio in de 1e fase Wayfinding in Amsterdam, de OV-terminal bij het Zuidasdok en de 2e fase van de werkplaats in Diemen (ook AMSYS). Bij sommige projecten verzorgt de Vervoerregio ook de uitvoering in de voorbereiden-fasen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de projecten Guisweg en de Aanpak Verkeersdruk op de Thorbeckeweg (AVANT). Op het gebied van verkeersgedrag verzorgde de Vervoerregio in opdracht van de gemeenten de projectleiding om acties en onderwijs op straat en in de gemeente te organiseren.



Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 4

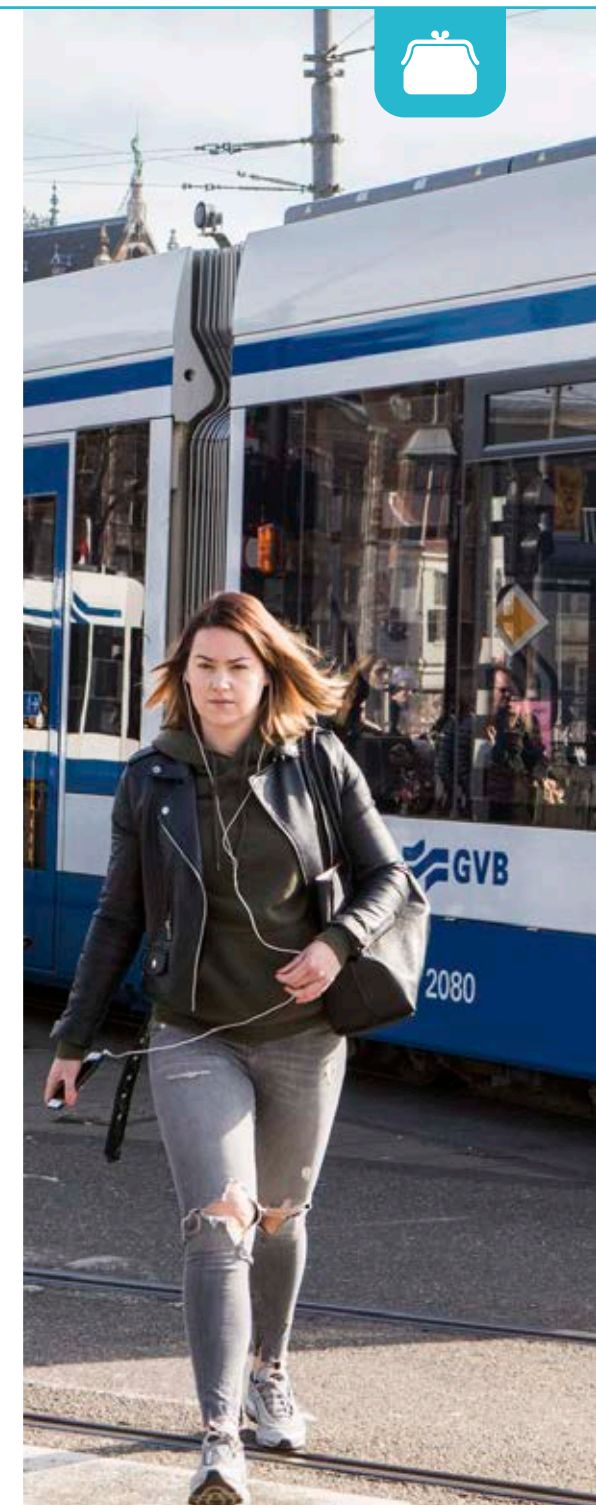
Het beschikbaar budget ad € 138 mln is in 2019 volledig aan de diverse projecten toebedeeld. De uitvoering van de projecten over de jaarschijven is deels afgeweken van de planning. Zo is een aantal projecten vertraagd door complexiteit in de voorbereiding en uitvoering, zoals Zuidasdok, IJtram optimalisatie 1efase en IJtramstalling, AMSYS ICT en Opstelvoorzieningen.

Deze projecten zijn wel gestart of in geval van AMSYS Opstelvoorzieningen zelfs opgeleverd, maar komen op een later moment tot uitbetaling. Omgekeerd zijn enkele projecten versneld of hebben een inhaalslag gemaakt, waaronder Amsterdam Westtangent en AMSYS Signalling & Control. Per saldo is per ultimo 2019 € 14,5 mln van het beschikbaar budget niet besteed, maar rust er wel een verplichting op dat bedrag;

NB: de onderbesteding van € 14,5 mln valt binnen de bandbreedte die daarover bij de tweede Bestuursrapportage 2019 is afgegeven. De baten zijn, net als in voorgaande jaren, verantwoord in het programma Algemene Dekkingsmiddelen.



de bijdragen voor de projecten zijn toegezegd aan de partners/wegbeheerders. De € 14,5 mln wordt vastgehouden voor deze projecten. Daartoe wordt dit geoormerkte bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2020. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.





2.1.2 Amsteltram

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

Amstelveenlijn

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

Op 3 maart 2019 is lijn 51 buiten gebruik genomen en zijn de grootschalige werkzaamheden aan de trambaan gestart, waaronder het slopen van bestaande bovenleiding en spoor. De Tijdelijk Buiten Gebruik Neming zomer 2019, waarin de grootste concentratie van werkzaamheden in een periode van 6 weken, is succesvol verlopen. In deze periode werd op het noordelijke tracé van de Amstelveenlijn

tussen de Station Zuid en Amstelveen Stadshart (Binnenhof) gedurende 16 uur per dag en 7 dagen in de week gewerkt. De werkzaamheden waren gericht op het realiseren van onder andere twee ongelijkvloerse kruisingen, slopen en vernieuwen van alle haltes, vernieuwing van spoorbaan en bovenleiding en vervanging van alle ICT-systemen. Op het zuidelijke tracédeel tussen Stadshart en Westwijk wordt nu gewerkt aan het vernieuwen van de spoorbaan en bovenleiding, haltes en ICT-systemen. Daarnaast wordt gewerkt aan de realisatie van de 3e ongelijkvloerse kruising bij Sportlaan en het nieuwe opstel terrein in de Legmeerpolder. Deze werkzaamheden lopen door tot in het 3e kwartaal van 2020. Daarna gaat, na het afgeven van de indienststellingsvergunning door de beheerder, het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) de tramorganisatie opleiden, trainen en oefenen met de nieuwe dienstregeling die uiterlijk december 2020 officieel van start gaat.

Uithoorlijn

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



Uithoorn

Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 5

Amstelveenlijn

In verband met het opdragen en uitvoeren van aanvullende werkzaamheden werd in 2019 voor een bedrag van € 6,5 mln meer gerealiseerd dan begroot. Dit bedrag wordt, net als de extra kosten die bij de tweede Bestuursrapportage zijn gemeld (€ 0,8 mln), opgevangen binnen het totaal budget van het project. Daarmee zijn beide bedragen aan te merken als (negatief) geormerkte bedragen; het in

de begroting van 2022 opgenomen budget voor de Amstelveenlijn wordt verlaagd met € 7,3 mln. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.

Uithoornlijn

Voor 2019 kent het project een onderschrijding van € 0,5 mln, dit heeft te maken met de kosten van grondoverdracht welke dit jaar werden verwacht. Dit is verplaatst naar 2020. Daarmee is deze

€ 0,5 mln een geormerkt bedrag; het wordt toegevoegd aan het in de begroting 2020 opgenomen budget voor de Uithoornlijn. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.



2.1.3 Concessies

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

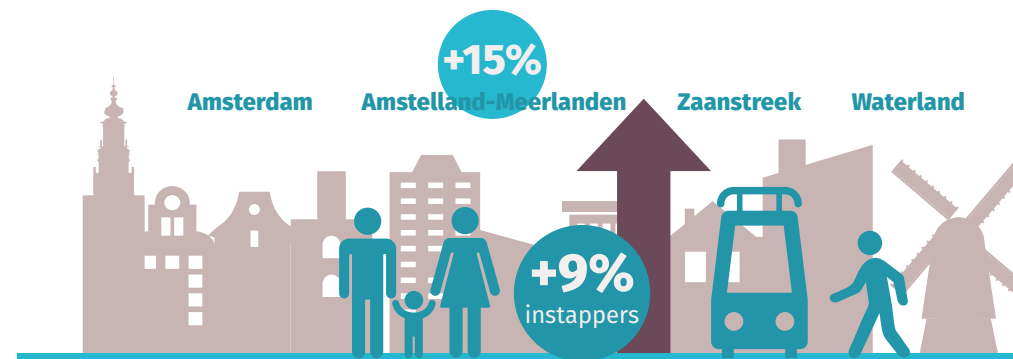
2019 is het eerste volledige jaar van het huidige lijnennet waarin de metro met onder andere de Noord/Zuidlijn de ruggengraat van het OV-netwerk vormt. Reizigers zijn steeds meer gewend geraakt aan het nieuwe netwerk. Zo is het aandeel reizigers uit de regio Waterland dat overstapt op station Noord zoals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

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

Het metronet heeft een flinke groei meegeemaakt op vooral de Noord/Zuidlijn – lijn 52

en de Ringlijn – lijn 51 en 50 aan de westkant met het verdubbelen van het aantal metro's. Het nieuwe lijnennet dat in 2018 is geïntroduceerd heeft ervoor gezorgd dat er voldoende ruimte is om verder te groeien. De vervoerders scoren in de OV-klientenbarometer mooie cijfers. GVB scoorde in 2018 voor de tram en de metro een 7,7 en de bus een 7,6. In de concessie Waterland heeft EBS een 7,9 gekregen, Connexxion kreeg voor de concessie Zaanstreek een 7,7 en voor hun concessie in Amstelland-Meerlanden een 7,8.

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



elektrische testbus de beoogde routes en laadinfrastructuur getest.

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

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

Concessieverlening

In 2019 is de Vervoerregio met de aanbesteding gestart voor de concessie Zaanstreek-Waterland, waarbij twee

concessiegebieden worden samengevoegd vanaf december 2021. De concessie Amsterdam is tot en met 2024 verlengd vanwege de behaalde resultaten van GVB, waaronder de succesvolle introductie van de Noord/Zuidlijn. De Vervoerregio is met GVB verkennende gesprekken gestart met als doel om vervroegd een nieuwe onderhandelende gunning te verlenen aan GVB.



Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 6

Amstelland Meerlanden

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

Amsterdam exploitatie

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

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



Waterland

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

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

Zaanstreek

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

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

CVV en Buurtbussen

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





2.1.4 Beheer en onderhoud rail infrastructuur (BORI) / meerjaren vervangingsprogramma metro (MVP)

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

De beschikbaarheid van het metronetwerk was, voor zowel het bestaande netwerk als de Noord/Zuidlijn, in 2019 zeer hoog. Het regulier dagelijks onderhoud op het spoor is geïntensiveerd. Daarnaast is de renovatie van de Schinkelbrug afgerond waardoor deze gereed is voor de bediening op afstand. Ook de midlife update van de openbaar vervoer poortjes op het bestaande netwerk is van start gegaan. De eerste componenten van het nieuwe Signalling & Control systeem op het bestaande netwerk zijn in gebruik genomen. Veel van de geplande vervangingsprojecten zijn in 2019 opgestart. In de komende jaren worden deze vervangingsprojecten uitgevoerd.

Ook de beschikbaarheid van het tramnetwerk was zeer hoog. In 2019 zijn enkele spoorvervangingen uitgevoerd. Voorbeelden hiervan zijn op de Weteringschans, de Beethovenstraat en de kruising Marnixstraat- Elandgracht. Er is groot onderhoud

aan de verharding in de stad uitgevoerd en zijn er relatief veel bovenleidingsprojecten uitgevoerd.

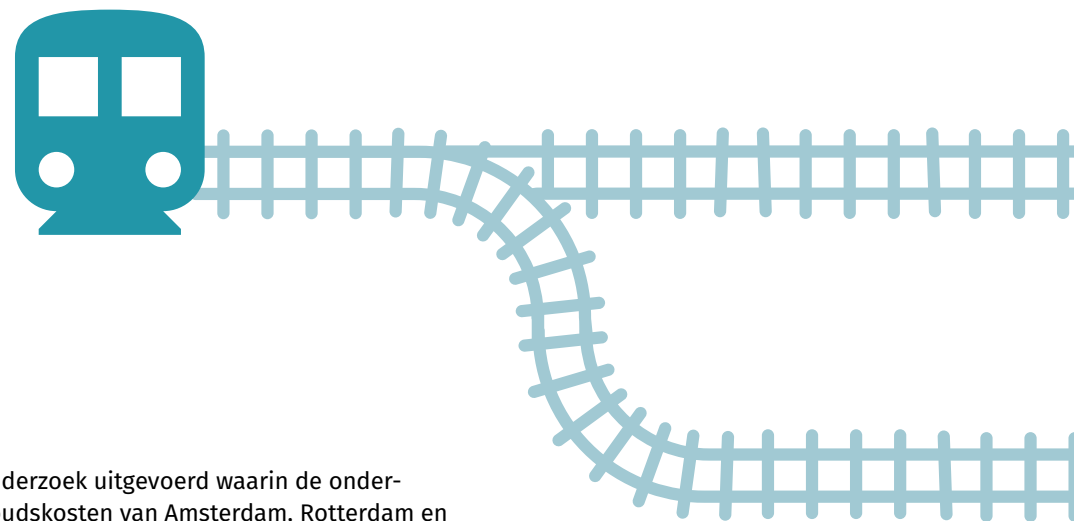
Eind 2019 zijn alle sporen ingemeten met behulp van een meetrolley. Dit zorgt voor een verbeterd inzicht in de actuele conditie van de tramsporen. De gegevens worden gebruikt om de geplande spoorvervangingen in de komende jaren opnieuw te beoordelen op nut en noodzaak. Dit draagt bij aan de te maken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

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

In samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een

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

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



Wat heeft het gekost?

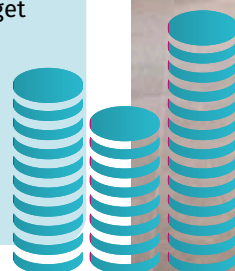
Tabel 7 BORI/MVP | Baten & Lasten (x € 1.000)

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

Toelichting op tabel 7

De in de begroting opgenomen budgetten zijn afgestemd op de meerjarige overeenkomsten die voor het beheer, onderhoud en vervangingsprogramma zijn afgesloten. Met tussentijdse afrekeningen worden de feitelijke bijdragen beschikbaar gesteld. Afwijkingen ten opzichte van het begroot bedrag zijn geoordeelde bedragen, ze zijn en blijven nodig om aan de meerjarige verplichtingen, die in de overeenkomsten zijn opgenomen, te voldoen. Het niet-be-

steed bedrag ad € 8,4 mln is geoordeelde resultaat dat, samen met het al in de tweede bestuursrapportage 2019 gemeld geoordeelde bedrag (€ 54,3 mln) wordt toegevoegd aan het programmabudget 2020.





2.1.5 Activa gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB)

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

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

De regioraad is door het dagelijks bestuur in december 2019 geïnformeerd over het voorgenomen besluit om gebruik te maken van een deel van de in het contract opgenomen optie om 9 extra 15G voertuigen te bestellen vanwege de groei in het openbaar vervoer.

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

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

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de Activa, voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 mln waarvan € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 350 mln rekening-courant faciliteit en € 225 mln in optie ('accordion'); op 31 dec 2019 is van dit maximaal bedrag € 350 mln door GVB opgenomen.
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 mln (investering 15G trams en M7 metro's) respectievelijk € 56 mln (investering zero emissie bussen).

GVB Activa heeft per 31 dec 2019 van de leningen onder 1 € 75 mln opgenomen om de betaling van de investeringen in 15G-trams en M7-metro's te kunnen voldoen.

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio staat garant voor de termijnbetalingen. Met andere woorden de hele lening is niet in één keer opvorderbaar indien de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen.

De Vervoerregio subsidieert de rente- en afschrijvingskosten als onderdeel van de jaarlijkse beschikking voor de concessies. Met deze garantstelling kunnen de rentekosten die samenhangen met deze investeringen tot een minimum beperkt worden. De rentekosten die hiermee samenhangen, zijn vanwege de negatieve rentestand negatief en leveren voor de Vervoerregio een positief resultaat op van € 0,03 mln.





Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 8

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

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



2.1.6 Duurzaam & slim

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

MRA platform Smart Mobility

De doelstelling van het platform is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan de leefbaarheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en sociale en economische kracht in de Metropool Regio Amsterdam. Het platform wordt ondersteund door een team van thematrekkers op de onderwerpen Kennis en Leren, Data, Digitale en Fysieke Infrastructuur, Mobility as a Service, gebiedsontwikkeling en Logistiek. Zij hebben een aantal projecten gerealiseerd, te weten (1) het opzetten van Scale up in Residence. Het project is overgedragen aan CTO Amsterdam, die de uitvoering gaat verzorgen; (2) het meewerken aan een mobiliteitsprogramma van eisen bij drie gebiedsontwikkelingsprojecten. Er zijn adviezen gegeven en de Vervoerregio is mede opdrachtgever geweest van diverse studies zoals mobiliteitshubs Strandeiland en mobiliteitsconcept Sluisbuurt Amsterdam. Er wordt gewerkt aan een mobiliteitsprogramma van eisen voor de Floriade wijk in Almere (3) de Toekomstdar Assetmanagement. Deze wordt in 2020 uitgedragen naar de wegbeheerders in de MRA; (4) het verbeteren van de kennisdeling

Smart Mobility onder andere door het lanceren van de website www.smartmobilitymra.nl.

Investeringsagenda Smart Mobility

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

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



De pilots MaaS Zuidas en Zelfrijdend Vervoer Marineterrein zijn voorbereid voor een start in 2020. Daarnaast zijn twee Mobiliteitsprogramma's van Eisen gestart. Een voor processen en een voor onderzoeken. Het gaat daarbij om processen om slimme mobiliteit in gebiedsontwikkelingen vanaf de start vorm te geven. En om onderzoeken die op het gebied van Mobiliteitsdata, data governance en slimme parkeeroplossingen worden uitgevoerd. De Vervoerregio heeft haar gemeenten verder ondersteund via visieontwikkeling (Amstelveen), programmavorming in Smart Mobility (Amsterdam) en door aansluiten bij de Green Deal Autodelen II namens haar gemeenten.

Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 9

Bij het opstellen van de programma-begroting 2019 was nog geen rekening gehouden met de Investeringsagenda Smart Mobility. Die is pas na vaststelling van de begroting vastgesteld in de regioraad. Bij de eerste Bestuursrapportage 2019 is een budget opgenomen van (afgerond) € 1,3 mln dat later, bij de tweede Bestuursrapportage 2019 is bijgesteld naar € 0,25 mln door vertraging bij projecten als MaaS Zuidas, Olly Marineterrein, Mobilab en de Mobiliteitsprogramma's van Eisen voor

gebiedsontwikkelingen in Zaanstad en Amstelveen. Uiteindelijk is in 2019, afgerond € 0,1 mln uitgegeven. Voor het resterende bedrag zijn projectverplichtingen aangegaan; het niet-besteeld bedrag ad € 1 mln wordt aangemerkt als geoormerkt bedrag en toegevoegd aan het programmabudget van 2020 en 2021. Dit was ook gemeld bij de tweede bestuursrapportage 2019. Het resultaat 2019 heeft geen effect op het meerjarig projectbudget.



2.1.7 Onderzoek, studie en samenwerking

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

In OSS worden resultaten bereikt vanuit verschillende samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen, op regionale en landelijke schaal. In het [MRA Spoordossier](#) is samen met regionaal betrokken partijen het [Regionaal OV-Toekomstbeeld](#) opgesteld dat op 20 november 2019 is aangeboden aan minister van Nieuwenhuizen. Het programma [Samen Bouwen aan Bereikbaarheid](#) (SBAB) heeft een [Ontwikkelpad Verstedelijking en Mobiliteit](#) opgesteld dat in het BO MIRT heeft geleid tot concrete vervolgstappen tussen het rijk en Metropoolregio Amsterdam. Een andere samenwerking is het [regionale verkeersmodel](#) voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) dat wordt toegepast binnen het [programma Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp](#) (ZWASH) om ontwikkelperspectieven te toetsen. Landelijke samenwerkingen zijn bijvoorbeeld onze deelname aan het [Kennisplatform Verkeer en Vervoer](#) (KpVV), het [Samenwerkingsverband van Decentrale Overheden](#) (DOVA) en de [Nationale Databank Wegverkeersgegevens](#) (NDW).

Hiermee zorgen we ervoor dat de mobiliteitsuitdagingen in de vervoerregio op de landelijke agenda staan en we beschikken over de meest recente ontwikkelingen, kennis en data voor het beantwoorden van onze beleidsvragen. Een ander voorbeeld is het jaarlijkse landelijke mobiliteitsonderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), dat ons door extra enquêtes in deze regio veel informatie oplevert over voertuigbezit en verplaatsingsgedrag. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd over onder andere inclusieve mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en zero-emissie mobiliteit. We versterken zo de samenwerking met gemeenten op ambtelijk en bestuurlijk niveau door bij te dragen aan de ontwikkeling van mobiliteitsplannen en ambities voor het mobiliteitssysteem in de toekomst die passen bij maatschappelijke ontwikkelingen als woningbouw. Deze plannen zullen eind 2020 landen in de [uitvoeringsagenda mobiliteit](#) van bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam. Zo is de update van het onderzoek Beter



Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam (BBROVA) op 10 december 2019 door de regioraad besproken ([Uitvoeringskompas voor een goed bereikbare en OV-rijke Amsterdamse regio in 2030](#)). Het handelingsperspectief en de actiepunten uit dit onderzoek worden in 2020 getoetst op haalbaarheid. Ook zijn de eerste stappen van het landelijk [strategisch plan](#) verkeersveiligheid gezet door onderzoek te doen naar de risico's van bestaande infrastructuur en het gedrag van reizigers in de vervoerregio. Op basis hiervan is een risico gestuurde aanpak opgesteld en is bepaald waar we de komende jaren op gaan inzetten. Ook is er een verkenning uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen van het [governance model voor het openbaar vervoer in Amsterdam](#) om beter aan te sluiten bij de uitdagingen van de toekomst. Het verder concretiseren en afstemmen van het voorgestelde governance model wordt in 2020 één van speerpunten voor de Vervoerregio. Ten slotte is er onderzoek verricht naar de exploitatie en gebruikers

([burgerparticipatie](#)) van het OV voor bijvoorbeeld de transitie naar een zero-emissie mobiliteitssysteem en het programma van eisen voor de [nieuwe bus concessie Zaanstreek-Waterland](#).

Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 10

Een deel van de voorgenomen onderzoeken en studies is uitgesteld en wordt in 2020 uitgevoerd. Het gaat om bijdragen aan mobiliteitsplannen die in 2019 zijn begroot maar die, gegeven het te volgen subsidietraject, pas in 2020 als last genomen worden (€ 0,5 mln). Daarnaast

heeft de Vervoerregio voor diverse projecten in 2019 contracten afgesloten die nog niet (volledig) zijn afgerond (€ 0,6 mln). Per saldo wordt € 1,1 mln aangemerkt als geoormerkt resultaat dat wordt toegevoegd aan het budget van 2020.





2.1.8 Apparaatskosten

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019

Voor de personele inzet op de taken van de Vervoerregio was in 2019 € 14,2 mln beschikbaar, € 7,5 mln voor apparaatskosten en € 6,7 mln als onderdeel van de kosten van Overhead. De inzet in 2019 bedroeg € 13,2 mln (€ 7,1 mln apparaatskosten en € 6,1 mln Overhead). In 2019 is onderzoek gedaan naar de structurele omvang van de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio. Dit onderzoek heeft geleid tot een voorstel aan het bestuur om de formatie met 25 formatieplaatsen uit te breiden en de kosten van deze personele uitbreiding te dekken vanuit het inhuur-budget. De verwachting is dat de regioraad in 2020 een besluit neemt over dit voorstel.



Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 11

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



2.2 Overhead

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

Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2019?

Bestuur & communicatie

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

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

Naast de reguliere activiteiten zijn twee in het oog springende activiteiten uitgevoerd; het afscheidssymposium voor de vertrekkende secretaris-directeur Anne Joustra en een serious game met stakeholders en reizigers als voorbereiding op de aanbesteding van concessie Zaanstreek-Waterland.

Bedrijfsvoering

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



te optimaliseren. Verder zijn in 2019 de belangrijkste bedrijfsprocessen in kaart gebracht, beschreven en voorzien van een proceseigenaar. Ook zijn zoveel mogelijk alle processen en procedures opgenomen in de organisatie-index, zodat deze eenduidig en makkelijk vindbaar zijn voor alle medewerkers.

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

Apparaatslasten (personele inzet)

Voor de personele inzet van de Vervoerregio was in 2019 € 14,2 mln beschikbaar, € 7,5 mln voor apparaatskosten en € 6,7 mln als onderdeel van de kosten van Overhead. De inzet in 2019 bedroeg € 13,2 mln (€ 7,1 mln apparaatskosten en € 6,1 mln Overhead. In

2019 is onderzoek gedaan naar de structurele omvang van de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio. Dit onderzoek heeft geleid tot een voorstel aan het bestuur om de formatie met 25 formatieplaatsen uit te breiden en de kosten van deze personele uitbreiding te dekken vanuit het inhuurbudget. De verwachting is dat de regioraad in 2020 een besluit neemt over dit voorstel.

Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 12

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

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





2.3 Algemene dekkingsmiddelen

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

Wat heeft het gekost?

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

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

Toelichting op tabel 13

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



2.4 Paragrafen

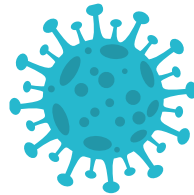
Met de paragrafen geeft de Vervoerregio aanvullend inzicht op enkele thema's die in de begroting en jaarstukken staan. Het gaat om thema's die vanuit de wetgever zijn voorgeschreven via het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV).

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

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



2.4.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing



Inleiding

De uitbraak van het COVID-19 virus heeft zich in 2020 razendsnel ontwikkeld. Maatregelen die door diverse overheden zijn genomen om het virus in te perken, hebben gevolgen gehad voor het werk en de taken van de Vervoerregio Amsterdam. Wij hebben een aantal maatregelen genomen om de effecten van het coronavirus te bewaken en te voorkomen, zoals veiligheids- en gezondheidsmaatregelen voor onze medewerkers (zoals beperking van sociale contacten en vanuit huis werken). Vanaf medio maart is sprake van een forse afname (ca 85%) van het aantal reizigers in het OV en daarmee ook een afname van de reizigersopbrengsten. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven. Daarnaast kan sprake zijn van een afnemende werkzaamheden bij de mobiliteitsprojecten in de regio. Naast de reeds bekende effecten leidt de macro-economische onzekerheid tot verstoring van de economische activiteit en is het onbekend wat de gevolgen op langere termijn voor onze bedrijfsactiviteiten zijn. De schaal en duur van deze pandemie blijven onzeker en kunnen verdere gevolgen hebben voor onze bedrijfsactiviteiten. De financiële effecten van de belangrijkste risico's, gevolgen, de genomen en te nemen maatregelen worden rond de zomer 2020 in kaart gebracht en in de tweede bestuursrapportage 2020 en de Begroting 2021-2024 in het najaar 2020 aan de regiораad ter vaststelling voorgelegd.

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken door de organisatie in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen wordt gevormd door de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de materiële risico's waarvoor geen of onvoldoende stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen. Risico's kunnen worden gedekt door gebruik van het saldo van 'niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren' of c.q. met te ontvangen BDU-gelden.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of -management) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Risicobeheersing is een continu proces; alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil nog verbeterlagen maken in risicomanagement als instrument - in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operatio-

neel niveau worden - als onderdeel van het zogenaamde Three Lines of Defence model - risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie & missie van onze organisatie. Het Three Lines of Defence model, is de Engelse term voor checks & balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en project controllers) en de derde lijn (concern controller). Voor 2020 staat dan ook het ontwerp en de uitrol van risicomanagement gepland, bijvoorbeeld in de vorm van COSO ERM of ISO 31000 (internationale standaarden voor interne beheersing en risicomanagement).

Voor de huidige risicoparagraaf is uitgegaan van de volgende 'risicogebieden': bedrijfsprocessen, veiligheid, financieel, materieel, imago, politiek – bestuurlijk, milieu, informatietechnologie, personeel, juridisch, diensten/producten. Dit kreeg zijn weerslag in de Programmabegroting 2019 in een beschrijving van de risico's die kunnen optreden tijdens de begrotingsperiode en de beheersmaatregelen die dan genomen kunnen worden. De onderkende risico's / risicogebieden zijn:



Financieel

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

Interne organisatie

- h) Informatietechnologie
- i) Personeel

Extern

- j) Politiek - bestuurlijk
- k) Imago
- l) Faillissement vervoerder

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

1. Analyse score ten aanzien van waarschijnlijkheid (kans) en impact. Alleen de risico's met zowel een hoge waarschijnlijkheid als een grote mate impact worden hierin meegenomen.
2. Voor sommige risico's zijn al beheersmaatregelen geformuleerd waardoor ze nu geen of in mindere mate een risico vormen. Beheersmaatregelen kunnen op vier manieren worden benaderd: risico's accepteren (niets doen), overdragen (verzekeren), verkleinen (mitigeren) of vermijden. Risico's worden uit de selectie geëlimineerd als ze geen direct financieel gevolg hebben.

3. Van de resterende risico's wordt vastgesteld of deze te kwantificeren zijn. Niet te kwantificeren risico's worden niet meegenomen.
4. Wat tenslotte aan risico's resteert, kan worden gekwantificeerd en gaat mee in de bepaling van de weerstandscapaciteit.

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

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

Ad a) Ambities overstijgen budget

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

- **Kans & impact:** wij schatten in dat deze situatie regelmatig kan voorkomen, maar dat de impact te overzien is. Eventuele consequenties zitten vooral in het niet tijdig oplossen van bereikbaarheidsproblematiek die op haar beurt weer achter-

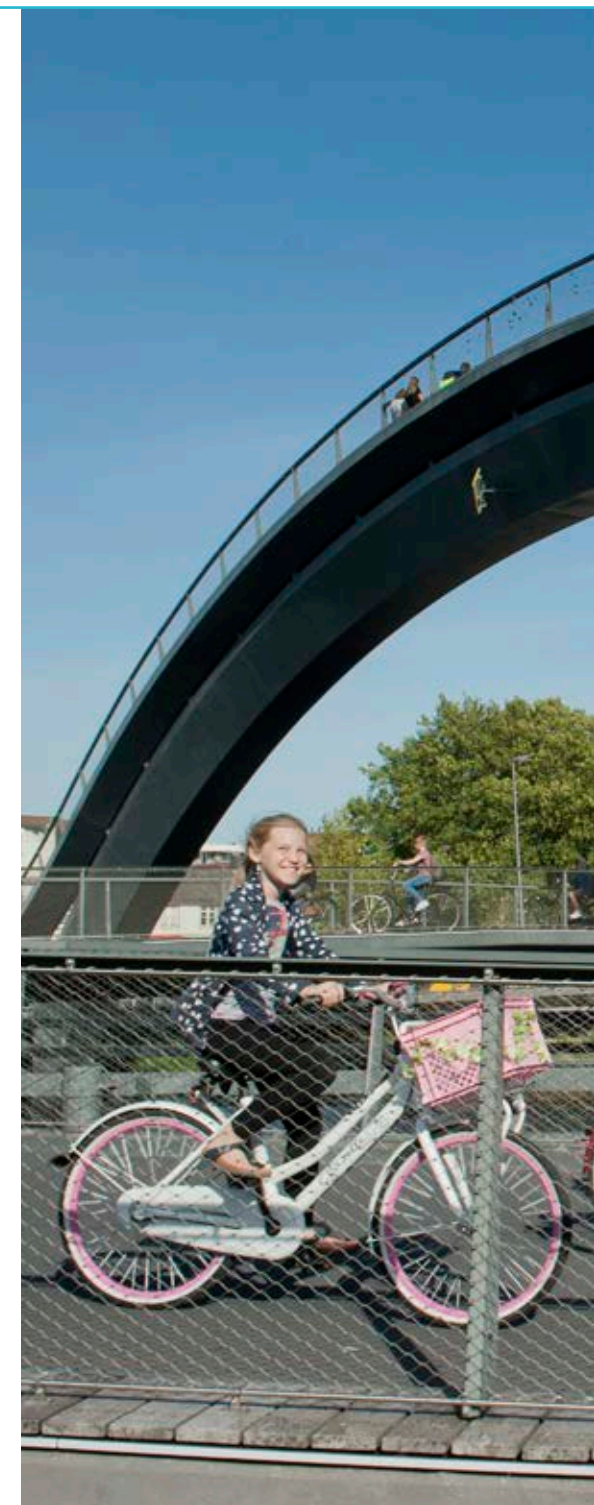
blijvende economische groei in de regio tot gevolg kan hebben.

- **Beheersmaatregelen:** wij acteren hier met een mix van accepteren, prioriteren en mitigeren. Enerzijds hebben we te maken met de verwachtingen van onze inliggende gemeenten en vervoerders. Zij zullen altijd meer openbaar vervoer en beter materieel & infrastructuur wensen. Die verwachtingen kunnen wij niet altijd waarmaken. Daar waar geen ambtelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden, zal de regiораad op basis van haar budgetrecht de keuzes maken. Die zijn daarmee kaderstellend. Daarnaast is in 2019 een start gemaakt met het ontwikkelen van een 'prioriteringsmethodiek', die helpt bij de spanning tussen ambities en beperkt budget. Tot slot is in 2019 met een actie begonnen om breed te kijken naar het verruimen van de beschikbare budgetten binnen Nederland en ook vanuit Europese subsidies.
- **Euro's:** n.v.t.

Ad b) Rijksbezuinigingen BDU

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

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





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

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

Ad c) Onvoldoende prijsindexatie BDU

Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders navenant niet volledig compenseren voor loon- en prijsstijgingen, waardoor het aanbod van ons dienstenpakket misschien aangepast zal moeten worden.

- ▶ Kans & impact: in 2019 heeft het rijk een loon-/prijscompensatie uitgekeerd. Deze was voldoende om de afgesproken loon-/prijscompensaties van de concessies uit te keren. De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatie regimes. Bij onderhoud is deze gelijk aan de indexatie van het rijk. Hier lopen we dus geen risico. Bij openbaar vervoer en infrastructuur wijkt deze af.

Daar is per jaar een plus of een min mogelijk. Uitgaven in relatie tot investeringen in rollend materieel indexeren we niet, dus hebben we hier in de regel een voordeel. Wij schatten de kans op het wegvallen van genoemde indexaties op gemiddeld en de impact op klein.

- ▶ Beheersmaatregelen: in overeenstemming met de Vervoerregio zal er binnen de begroting worden gekeken naar mogelijke bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf bij onvoldoende of geen indexatie. Ook kan het begrotingsvoorbehoud worden ingezet.
- ▶ Euro's: n.v.t.

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

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

- ▶ Kans & impact: Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. In de beoordeling van het promotiebesluit wordt specifiek gekeken naar het risicodossier. Mede op basis hiervan bepaalt de Vervoerregio haar financiële bijdrage, inclusief een opslag voor risico's.
- ▶ In 2019 is onder meer voor het project

Entree het gesprek gevoerd om te kijken naar mogelijkheden voor een aanvullende bijdrage. Een ander voorbeeld is het project 'Ouderkerkerlaan' in Amstelveen. Over het algemeen gaat het om 1% - 3% van de toegezegde bijdrage. Het gaat om projecten met een laag risico profiel en geringe impact. Voor een tweetal projecten, ZuidasDok en AMSYS S&C/ICT is er sprake van onvoorziene zaken die zich voor hebben gedaan in de uitvoeringsfase. Met eventuele aanvullende financiële consequenties, mocht dit uiteindelijk nodig blijken, is geen rekening gehouden. In 2020 volgt hier meer duidelijkheid over. Voor beide lopen de bestuurlijke processen door in 2020. Dit zijn projecten met een hoog risicoprofiel en grote impact. Met betrekking tot de projecten AVANT en Guisweg geldt dat risicoanalyse en -beheersing belangrijke onderdelen in de opdrachtverstrekking van het project vormen. Daarbij geldt dat deze projecten nog niet in de realisatiefase zijn opgenomen en er om die reden geen sprake is van een financieel risico. Eventuele ontwikkelingen in de kosten en risicoprofiel zijn input voor de uiteindelijke bestuurlijke keuze om tot uitvoering over te gaan.

- ▶ Beheersmaatregelen: in het geval er sprake is van grotere risico's dan voorzien, wordt dit in een voortgangsgesprek aan de orde gesteld. Waar het gaat om verwijtbare zaken, consequenties die primair het gevolg zijn van het handelen van de opdrachtgever, is er geen aanleiding om tot een aanvullende bijdrage te komen. In het geval van onverwachte zaken, met een

impact op de uitvoering of met consequenties op de planning of scope, kan er sprake zijn van een aanvullende aanvraag: deze wordt door de Vervoerregio apart beoordeeld en er vindt aparte besluitvorming plaats. De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag niet toe te kennen. Daarnaast kan zij zelf bepalen op welk moment er ruimte is in de begroting en het beschikbaar is voor het project.

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

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

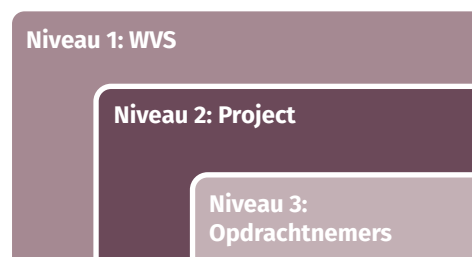
Voor een beperkt aantal projecten, is de Vervoerregio zelf verantwoordelijk voor de (plan)uitwerking en in enkele gevallen voor de uitvoering. Het gaat op dit moment vooral om de projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn. De Vervoerregio draagt zelf het risico voor eventuele overschrijdingen.

- Kans & impact: De projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn (samen Amsteltram) zijn projecten in eigen beheer en hierbij draagt de Vervoerregio zelf het risico voor eventuele overschrijdingen. In het beschikbaar budget - zoals vastgesteld in de regioraad - is een risicoreservering van € 45 miljoen opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd - ondermeer naar de regioraad - over de top 5 belangrijkste risico's. NB: het budget voor risico's is

opgenomen in de begroting van het laatste jaar van het project, i.c. 2022.

- Beheersmaatregelen: Binnen het sub-programma Amsteltram onderscheiden we twee projecten, namelijk Ombouw Amstelveenlijn en Uithoornlijn. Beide projecten kennen een eigen risico onderbouwing aangezien de fasen waarin de projecten zich bevinden verschillend zijn. Waar de Ombouw Amstelveenlijn al ver gevorderd is in de realisatiefase, staat de Uithoornlijn pas aan de vooravond van het ondertekenen van het contract met de hoofdaannemer waarna de realisatiefase zal beginnen. In het algemeen geldt dat de methodiek van risicomanagement voor beide projecten gelijk is.

Binnen de projecten onderscheiden we drie niveaus, zoals weergegeven:



- Niveau 1:** exogene risico's ten aanzien van het Werkend Vervoer Systeem (WVS)
- Niveau 2:** endogene risico's behorend bij de projectopdracht en financieel vertaald in de prognose einde werk (PEW).
- Niveau 3:** endogene risico's op contract-niveau. Dit is een gedetailleerde vertaling van niveau 2, om risico gestuurd toetsen van de contracten mogelijk te maken.

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

Ombouw Amstelveenlijn:

- Planning wordt niet gehaald respectievelijk ondersteunt niet de kritische processen zoals start Opleiden Trainen Oefenen (OTO);
- Strawinskylaan halte en keervoorziening niet robuust en veilig;
- Inrichting van het opstelsterrein niet tijdig gereed.

In de prognose einde werk is rekening gehouden met risico's. Daarnaast is de onzekerheid op onvoorzien meegenomen voor € 5 mln.

Uithoornlijn:

- Omleidingscapaciteit voor bussen gedurende bouw Uithoornlijn is onvoldoende;
- Onvoldoende coördinatie van nevenopdrachtnemers op tracé Uithoornlijn;

In de laatste raming is rekening gehouden met risico's. Daarnaast is een onzekerheid op onvoorzien meegenomen van € 4 mln. Eind 2019 was de conclusie dat het beschikbare risicobudget op dat moment nog afdoende is tot aan 'einde uitvoering'. Indien op een later moment blijkt dat er sprake is van een ontoereikend budget vanwege onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd moeten.

- Euro's: Amsteltram: onvoorzien, € 9 mln. .

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

Voor de onderhoudskosten infrastructuur voor tram en metro infrastructuur heeft de Vervoerregio een meerjarig convenant met de gemeente Amsterdam afgesproken met een meerjarig subsidiebudget. Jaarlijks kunnen bedragen hoger of lager zijn dan oorspronkelijk begroot. De verwachting is dat het totale budget voldoende is voor de werkelijke kosten tijdens deze convenantperiode. Meerjarig is er wel sprake van spanning op het beschikbare budget, maar er zijn ook mogelijkheden voor optimalisatie of aanpassing van het voorzieningen-niveau.

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

- Kans & impact: op basis van ervaringen van de laatste jaren zien wij regelmatig (tijdelijke) overschrijdingen op onderhoud van de infrastructuur ten opzichte van de gereserveerde jaarbudgetten van het convenant. Diezelfde ervaring leert ons dat deze overschrijdingen niet hebben geleid tot budgetoverschrijdingen, omdat ze (nog) binnen het totale budget van de convenantperiode vallen.

- Beheersmaatregelen: in onze concessiebesluiten is het risico op overschrijding van onderhoudskosten in relatie tot de bijdrage bij de gemeente neergelegd. Momenteel vindt onderzoek plaats naar optimalisatie van de governance tussen de verschillende betrokken partijen.
- Euro's: n.v.t.

Ad f) Incourante leningen u/g

De Vervoerregio heeft twee busleningen uitstaan (Waterland, Amstelland-Meerlanden) en heeft de optie geboden er nog één af te gaan sluiten (Zaanstreek-Waterland). Het schuldrestant (het bedrag dat de Vervoerregio nog te vorderen heeft op Connexxion en EBS) per ultimo 2019 bedroeg € 68,4 mln. De rente en aflossing op deze leningen houdt de Vervoerregio in op de subsidiebijdrage aan deze vervoerders. Dit garandeert dat er nooit sprake zal zijn van een betalingsachterstand.

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

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

Ad g) Verlies beleggingsportefeuille

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

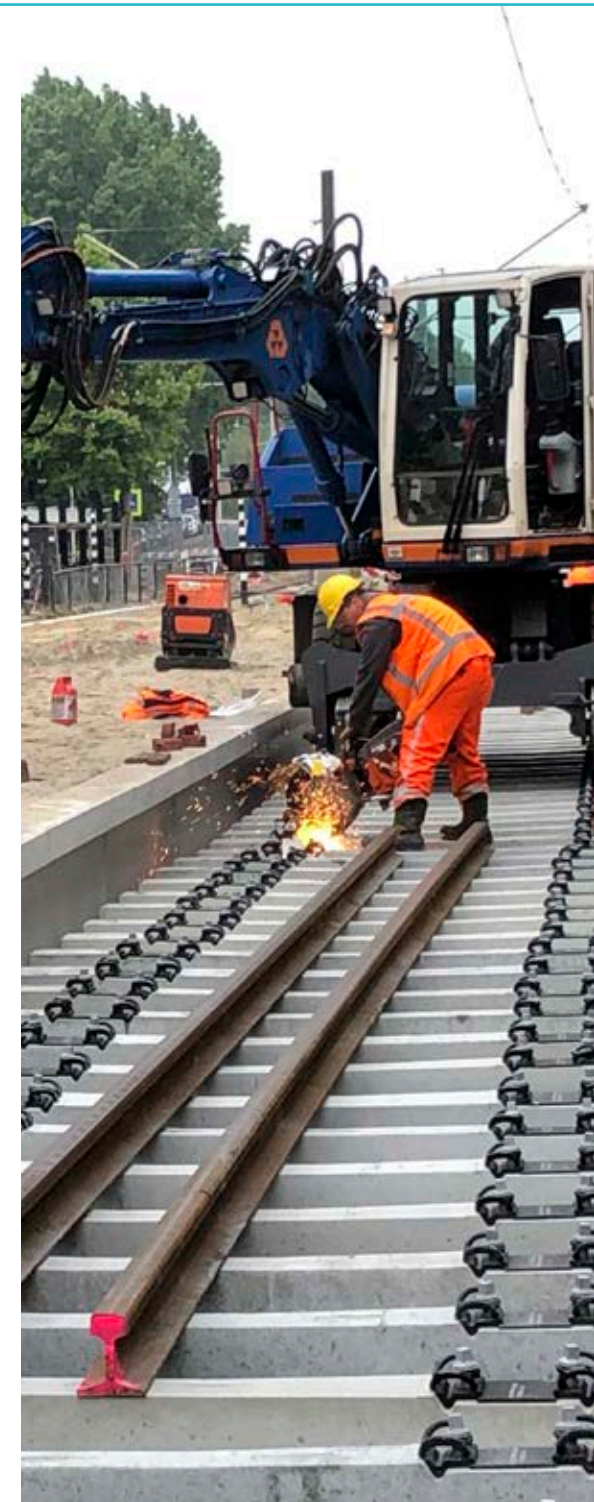
- Kans & impact: dit risico bestaat ultimo 2019 niet meer, omdat de laatste tranche van de beleggingsportefeuille in december is verkocht. Het bijbehorende koersverlies ad € 0,1 mln is onttrokken aan de opgebouwde risicoreserve.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft een koersrisicoreserve opgenomen van 4% van de portefeuillewaarde om negatieve rendementen als gevolg van rente ontwikkelingen op te vangen. Deze is ultimo 2019 afgebouwd naar nihil (ultimo 2018 € 0,528 mln. Het verschil tussen het opgebouwde saldo en het koersverlies over 2019 valt vrij ten gunste van de exploitatie (€ 0,428 mln).
- Euro's: € 0,1 mln

De Vervoerregio onderkent twee risico's die betrekking hebben op de interne organisatie. Het gaat om informatietechnologie en Personeel.

Ad h) Informatietechnologie

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

- Kans & impact: door de hoge automatiseringsgraad van instellingen - en daarmee ook van de Vervoerregio - is discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking een reëel risico. De impact schatten wij in op gemiddeld, aangezien onze dienstverlening niet direct gekoppeld is aan de beschikbaarheid van onze systemen.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft voor haar informatietechnologie (IT) een dienstverleningsovereenkomst (SLA) met een externe partij afgesloten. Deze partij is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt ervoor dat de omgeving up to date en bereikbaar blijft. Tevens biedt zij eerste- en tweedelijns support. De SLA bevat elementen als beveiliging, back up, beschikbaarheid en continuïteit. De ICT omgeving wordt pro actief beheerd en beschermd tegen bedreigingen van buitenaf en dataverlies. Dit gebeurt onder andere door kwetsbaarheidsscans uit te voeren, hersteltests van de back-up te





doen en alle kritische hardware zoals firewalls en netwerkverbindingen meervoudig uit te voeren.

► Euro's: n.v.t.

Ad i) Personeel

Naast wisselingen in bestuur en toezicht-houdend orgaan heeft de Vervoerregio ook te maken met wisselingen in sleutelposities. Hierbij valt te denken aan de secretaris-directeur en de concerncontroller. De concerncontroller wordt momenteel op interim basis ingevuld. De functie van secretaris-directeur wordt waargenomen door de twee adjunct-directeuren, tot de aantreding van de nieuwe secretaris-directeur per april 2020.

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

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

Ad j) Politiek - bestuurlijk

De Vervoerregio beweegt zich in een complexe politieke omgeving. De organisatiestructuur betreft een Gemeenschappelijke Regeling (GR) voor 15 gemeenten. Het dagelijks bestuur en de regioraad vormen de top van de organisatie. Bestuurlijke wisselingen, verkiezingen en overheidsbe-

leid hebben invloed op de richting en uitvoering van het beleid.

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

Ad k) Imago

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

- Kans & impact: de Vervoerregio heeft een goede reputatie (zo bleek uit de MRA evaluatie) maar kampt met een mindere naamsbekendheid. Haar plek in de regio (Amsterdam/Schiphol) en aansprekende projecten - zoals de Amsteltram en Noord/Zuidlijn - bieden daarentegen volop kansen.
- Beheersmaatregelen: belangrijk speerpunt voor de nieuw te werven secretaris-directeur is het vergroten van de naamsbekendheid van de Vervoerregio door middel van sterke externe profilering.
- Euro's: n.v.t.

Ad l) Faillissement vervoerder

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

Van een andere orde is het risico dat de Vervoerregio garant staat voor de leningen die GVB afsluit voor de aanschaf van strategische activa (trams en metro's). In paragraaf 2.1.5 is een toelichting gegeven op deze garantstelling. De Vervoerregio heeft zich per 31 december 2019 garant gesteld voor € 350 mln aan door GVB Activa B.V. afgesloten leningen. Van deze leningen heeft GVB Activa per balansdatum € 75 mln daadwerkelijk opgenomen.

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

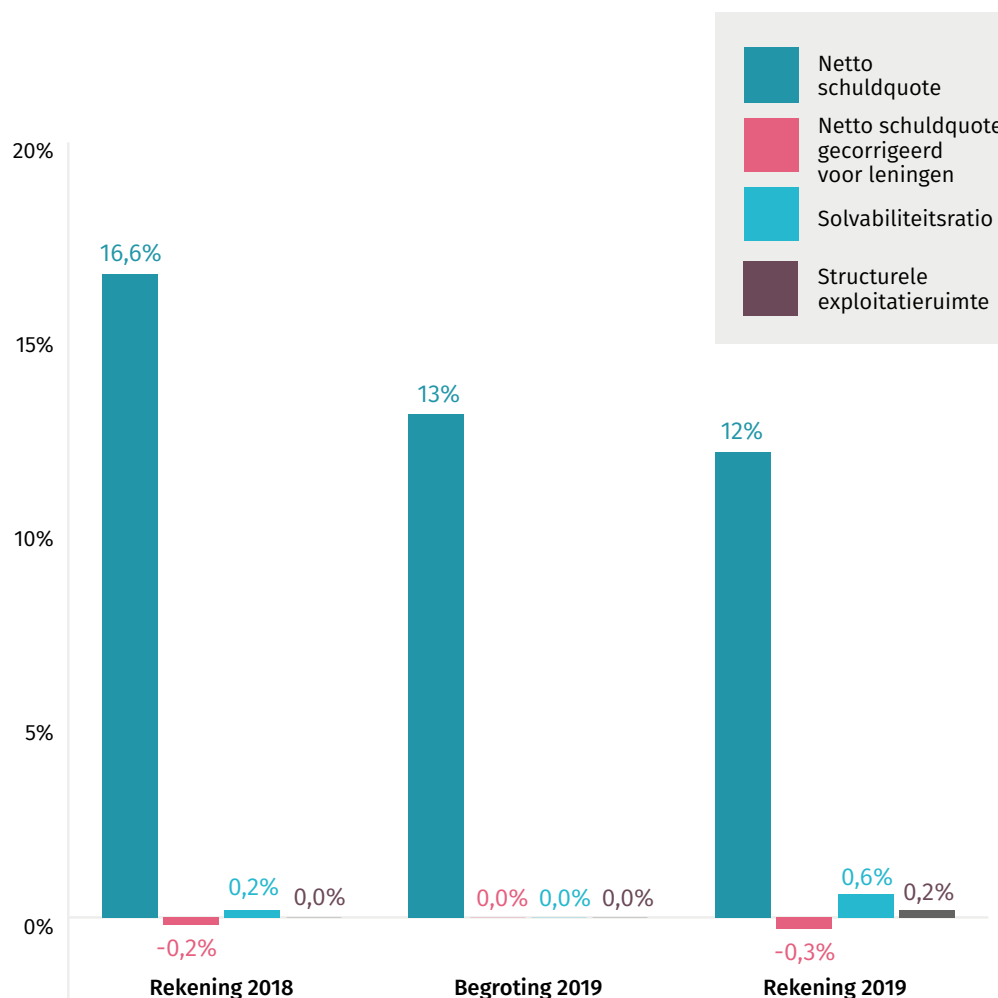
Het risico op faillissement van een streekvervoerder is altijd aanwezig. De kans hierop achten wij gemiddeld, mede op basis van rapportages kredietwaardigheid van Dun & Bradstreet (risicobeoordeling

2019 laag-matig voor één vervoerder, de andere vervoerder is in 2017 op kredietwaardigheid getoetst). Met de verstrekte busleningen (per 31 dec 2019 openstaand voor € 68 mln) is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven kennen bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. En de inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen busleningen zouden zijn verstrekt. Desalniettemin zal de impact van het wegvallen van het openbaar vervoer in de regio ongetwijfeld groot zijn.

- Beheersmaatregelen: om de dienstregeling te garanderen is een calamiteitenplan opgesteld. Als deze wordt ingezet, komen de betreffende kosten ten laste van de BDU.
- Euro's: n.v.t.

Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel 14: Kengetallen weerstandsvermogen



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

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

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt vooral bekostigd vanuit de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen vanuit de behaalde resultaten op te bouwen. De teller van deze ratio is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruitontvangen gelden. Dit is dan ook de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).

2.4.2 Paragraaf financiering

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

Financieringsbehoefte

De Vervoerregio ontvangt middelen van het rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer & Vervoer als belangrijkste inkomstenbron en keert deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2019 is door de Vervoerregio € 483,6 mln uitgegeven en € 1,5 mln gedoteerd aan de reserves. Van het rijk is € 418,7 mln ontvangen (Brede Doeluitkering). Daarnaast is € 38,0 mln ontvangen van derden als bijdrage aan diverse projecten. Per saldo was sprake van een exploitatietekort van € 28,2 mln. Dat bedrag is onttrokken aan de spaarpot / buffer die het saldo is van 'niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren'. Het saldo van de pot 'niet uitgegeven BDU' bedroeg op 1 januari 2019 € 207,5 mln; op 31 december 2019 is het saldo afgenomen met € 28,2 mln en bedraagt dan € 179,2 mln.

Liquiditeitspositie

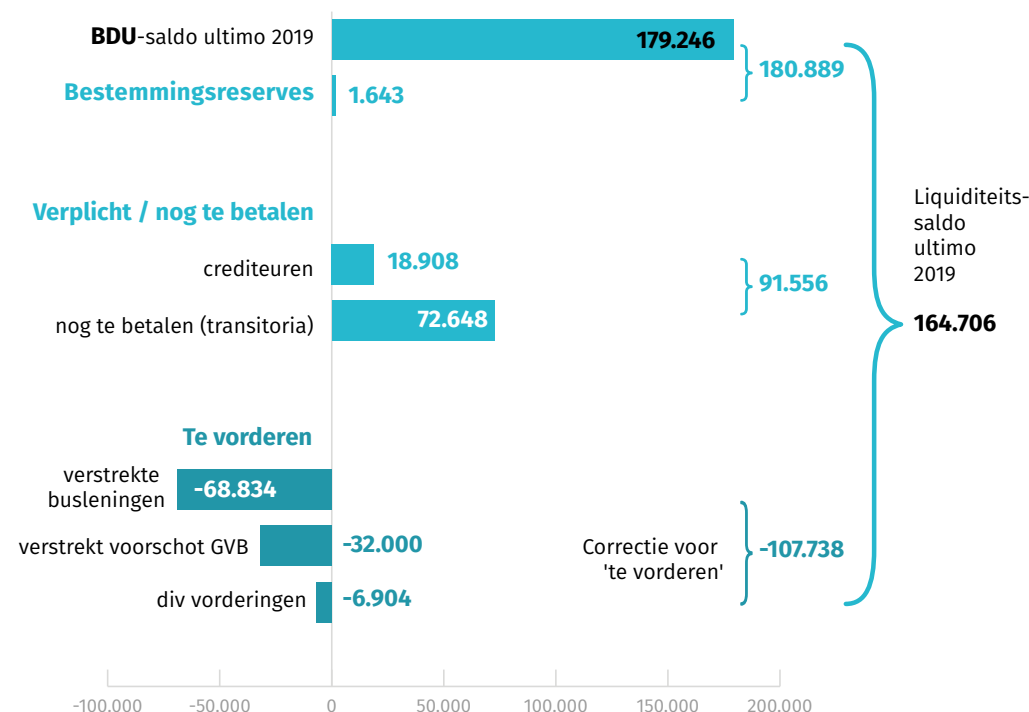
De omvang van de liquiditeitspositie wijkt af van het begrotingssaldo / BDU-saldo. Dit wordt veroorzaakt door:

1. Toepassing van het lasten/baten stelsel voor de begroting en rekening: lasten en baten worden toegerekend aan het jaar waarin de prestatie is geleverd.
2. Bij de liquiditeiten is het moment van betaling en ontvangst van belang.

Leningen

Leningen verstrekt of ontvangen (en aflossen daarop) door de Vervoerregio worden verantwoord op de balans en zijn niet direct van invloed op het begrotingssaldo (m.u.v. de rente over deze leningen). Leningen incl. aflossingen raken wel direct het liquiditeitssaldo. (3) Crediteuren en debiteuren: bij het betalen van facturen wordt de wettelijke betaaltermijn gehanteerd. Dit leidt er toe dat er een relatief constante omvang is van het door de Vervoerregio per saldo te betalen bedrag is. Deze omvang bedraagt circa 1/6 deel van de exploitatie-omvang (2 maanden doorlooptijd).

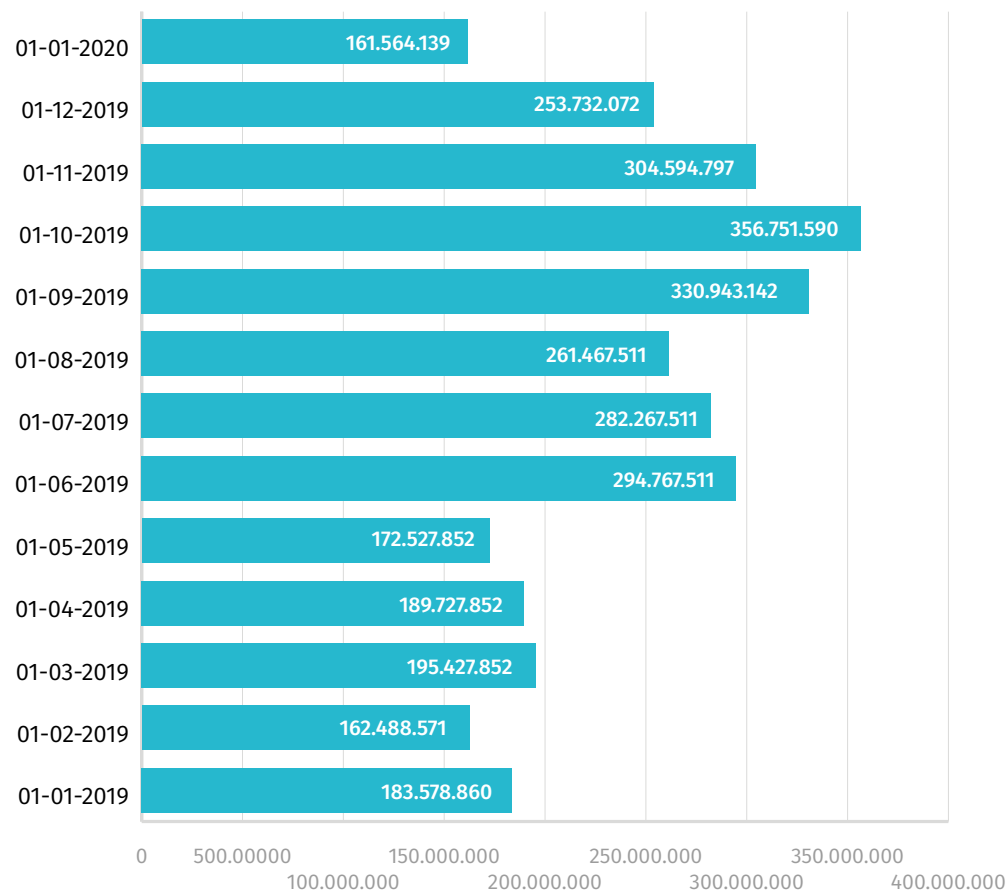
Tabel 15: Van BDU-saldo naar liquiditeiten (x € 1.000)



Het liquiditeitssaldo op 1 januari 2019 bedroeg € 187 mln. Eind 2019 was het liquiditeitssaldo € 164,7 mln; de liquiditeit is afgenomen met € 22,3 mln. Deze afname is het saldo van enerzijds toenames door aflossingen op de busleningen ad € 10,2 mln, verkoop van beleggingen ad

€ 12,3 mln en een netto terugbetaling ad € 20 mln van GVB Activa inzake voorschotbetalingen; anderzijds is sprake van interen op het BDU saldo van € 28,2 mln en afname van het overig werkkapitaal (saldo van overige kortlopende vorderingen en schulden) ad € 36,4 mln.

Tabel 16: stand/verloop schatkistbankieren

**Bussenlening**

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

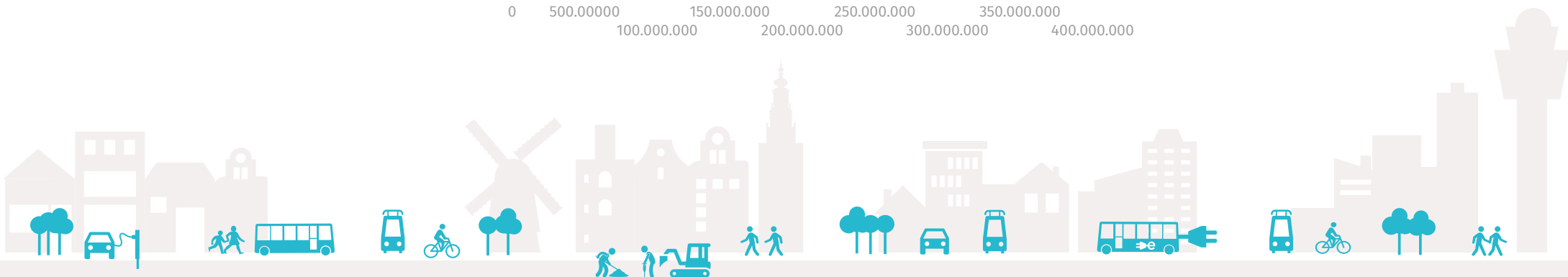
Voorschot GVB

In 2017 en 2018 zijn voor de aanschaf van metro- en trammaterieel voorschotten verleend van in totaal € 82 mln. In 2019 is de vorm van financieren omgezet van een investeringsbijdrage naar subsidiëring op basis van kapitaallasten. Met het wijzigen van deze beschikking is het betaalde voorschot van € 82 miljoen invorderbaar geworden, waarvan GVB Activa in 2019 € 50 miljoen heeft terugbetaald. Het restant zal in 2020 worden ingelost. De (tijdelijk) overtollige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het rijk (zie tabel 16).

In 2019 zijn geen (nieuwe) leningen aangetrokken voor de financiering van de reguliere activiteiten van de Vervoerregio. Ook op andere manieren zijn er geen leningen aangetrokken.

Beleggingsportefeuille

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



A photograph of a woman and a young child standing on a train platform. The woman is wearing a green parka and a purple scarf, and the child is wearing a brown parka and a striped scarf. They are both smiling and holding hands. The train car is red and has a glass door. The platform is made of light-colored tiles.

Financiële verantwoording, de jaarrekening

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

3.1 Programmarekening

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



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

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

Incidentele en structurele posten

Er wordt in de baten en lasten geen onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele posten. Qua karakter zijn alle uitgaven vanuit de BDU verkeer en vervoer structureel van aard.

Algemene toelichting op de baten

De kosten worden voor 92% gefinancierd vanuit de BDU. De resterende 8% van de baten bestaan voor het merendeel uit bijdragen van het Rijk voor de Amsteltram en een bijdrage van Schiphol voor de concessie Amstelland.

3.2 Balans en waarderingsgrondslagen

Balans, onderdeel Activa

Activa	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
A1 Vaste activa		
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	68.400.702	60.010.405
A1332c Financiële vaste activa: Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	0	0
Totaal Vaste activa	68.400.702	60.010.405
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	991.143	3.821.344
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het rijk	183.578.860	161.564.139
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	-143.219	-143.219
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	5.957.778	-244.171
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	23.016.672	8.824.037
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.398.078	3.142.012
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	337.000	337.000
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	52.500.353	35.132.558
Totaal Vlottende activa	269.636.665	212.433.699
Totaal Activa	338.037.367	272.444.104

Balans, onderdeel Passiva

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

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa:

De Vervoerregio Amsterdam bezit geen vaste activa als gebouwen, installaties of andere duurzame activa. Meubilair, computers, communicatieapparatuur en vergelijkbare kosten worden in het jaar van aanschaffen ten laste van de exploitatie gebracht.

A1331a: De leningen zijn gewaardeerd tegen hun nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar per 'leningjaar'.

A1332c: De uitzetting in het Kapitaalselectiefonds bij ASR werd gewaardeerd op de verkrijgingsprijs (historische kostprijs). In het kader van het verplichte schatkistbankieren is deze uitzetting met ingang van 2013 tot en met 2019 jaarlijks afgebouwd met 1/7e deel. In 2018 was de laatste af te lossen tranche daarom A225c Uitzettingen met een looptijd < 1 jaar. In 2019 is dit laatste deel van het fonds verkocht. Het koersverlies ad € 0,1 mln is in 2019 als last op het programma Algemene Dekkingsmiddelen genomen.

A2 Vlottende Activa

A221: De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

A223a: De rekening-courant betreft het saldo van de liquiditeitsverhouding met het rijk in het kader van het schatkistbankieren.

A223b: Het saldo met programma Jeugdzorg betreft verrekeningen van BTW/BCF.

A224: De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

A225c: (Kasgeld)lening(delen) aan de gemeente Amsterdam, EBS en Connexxion met looptijd op balansdatum korter dan één jaar en opgenomen tegen de nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar.

A23: De direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) Vervoerregio Amsterdam.

A29c: BOS-gelden gemeente Zaanstad.

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

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

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

P114: Deze post is zowel op 31-12-2018 als 31-12-2019 nihil, omdat de Vervoerregio geen algemene reserve mag aanhouden.

P2 Vlottende Passiva

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

P29b: Dit betreft de post Vooruitontvangen BDU, waarin de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren worden opgenomen. In paragraaf 3.4 is het verloop van deze post opgenomen.

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

P29d: De overige verplichtingen van de Vervoerregio.



3.3 Toelichting op de balans

Activa

A1331a Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)

Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27/04/15	15/05/21	9.029.519	4.801.443
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18/12/17	12/12/32	53.464.896	49.768.349
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31/08/18	12/12/21	5.906.288	5.440.614
Totaal lening			68.400.702	60.010.405

De aflossingen op de leningen worden periodiek verrekend met de concessiehouders.

A1332c Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Toevoeging	Onttrekking	Dividend	Eindsaldo 2019
ASR Kap.Rek TranchA	12.417.430		12.417.430		0
Totaal Uitzettingen	12.417.430	0	12.417.430	0	0

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

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

A221 Vorderingen op openbare lichamen

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

De vorderingen op de gemeenten betreffen bijdragen en/of te ontvangen doorbelastingen van onder andere de deelnemende partijen. De post Belastingen betreft de afdracht van (ondernemers-)BTW over het 4e kwartaal 2019 en de terugvordering van BTW op het BTW Compensatiefonds (BCF) over 2019. In het saldo is geen afdracht Vennootschapsbelasting opgenomen omdat de Vervoerregio geen activiteiten kent die vennootschapsbelastingplichtig zijn.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

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

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

A223b Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
R/C Stadsregio Amsterdam Regionale Samenwerking Jeugdhulpverlening	-143.219	-143.219
Totaal Vlottende activa	-143.219	-143.219
Totaal rekening courant (niet Rijk)	-143.219	-143.219

De rekening courant dienst Jeugdhulpverlening bestaat uit het resultaat van Jeugdhulp zorg en een deel nog te verrekenen BTW/BCF voor de Jeugdhulpverlening uit 2016.

A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Openbaarvervoer	5.959.593	50.058
Connexxion Openbaar vervoer NV		
EBS	10.366	
EMTA	45.304	50.058
Schiphol Nederland BV	5.903.923	
Publiekrechtelijke lichamen	-1.815	-294.229
NS Stations BV	-1.815	
Provincie Noord-Holland		-295.073
Olympia Uitzendbureau		844
Totaal Overige vorderingen	5.957.778	-244.171

A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar

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

GVB Activa B.V. heeft € 50 mln teruggestort in oktober 2019. Het restantsaldo ad € 2 mln is opgenomen onder A29d onder de post vooruitbetaalde bedragen ('GVB vooruitbetaald inz. Lening' ad € 32 mln). Deze post bestaat uit het genoemde restsaldo ad € 2 mln vermeerderd met het in 2019 verstrekte voorschot ad € 30 mln.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	3.398.078	3.142.012
KASbank	0	0
Totaal Liquide middelen	3.398.078	3.142.012

A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Bosgelden	337.000	337.000
Totaal nog te ontvangen	337.000	337.000

A29d Overige overlopende activa

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

De overlopende activa betreffen verrekening van de nog te ontvangen afrekeningen en bijdragen in projecten van de Vervoerregio, de nog te ontvangen rente per 31 december 2019 over de diverse liquide middelen en leningen, en vooruitbetaalde bedragen voor diverse programma's.



Passiva

P112 Bestemmingsreserves

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

De mutaties zijn in paragraaf 3.4 toegelicht.

P213 Overige vlottende schulden

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

De overige vlottende schulden betreffen uitbetalingen van subsidies die aan het einde van het jaar over 2019 zijn toegezegd maar nog niet zijn uitbetaald.

Ontwikkeling vooruitontvangen BDU	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.253	-409.285	-485.580	-446.872	38.708
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.383	140.525	179.246	38.721

Het overzicht van vooruitontvangen rijksmiddelen geeft het verloop van het BDU saldo in 2019 weer. De verdeling daarbinnen naar specifieke onderwerpen van het betreffende (BDU) programma is door de gewijzigde programma-indeling vanaf 2019 niet meer opgenomen. De regel beschikte jaarbijdrage BDU geeft de in 2019 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regel Inzet BDU geeft weer welke uitgaven in 2019 ten laste van de BDU zijn gebracht.

P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2018	Eindsaldo 2019
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	343.886	388.852
Vooruitontv. bijdragen 3en Infra - Amstelveenlijn	420.782	0
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	223.047	37.110
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mobility	0	616.114
Vooruitontv. bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	0	57.678
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	0	610.064
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	987.715	1.709.818

Het overzicht van vooruitontvangen middelen overige overheid geeft de specificatie naar vooruitontvangen middelen van gemeenten en overige publiekrechtelijke lichamen weer.

P29d Overige overlopende passiva

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

De overlopende passiva betreffen nog te betalen bedragen en afwikkeling van verplichtingen met betrekking tot specifieke projectkosten, studiekosten, onderzoekskosten en overige kosten, verdeeld naar nog te betalen bedragen per programma en nog te betalen overige algemene bedragen.



3.4 Overzicht toevoegingen/onttrekkingen reserves en verrekening vooruitontvangen BDU

Tabel 18: Overzicht Toevoegingen en onttrekkingen Reserves

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

Toevoegingen

Aan de reserve vervanging ICT is de reguliere jaarlijkse dotatie van € 0,06 mln toegevoegd. Conform raadsbesluit bij de 1e Burap 2019 zijn de over 2017 opgelegde boetes aan vervoerders ad € 1,4 mln in een bestemmingsreserve opgenomen. Daarbij heeft de regio raad besloten deze te bestemmen voor het inzetten van de OV-coach in 2020 (€ 1 mln) en het compenseren van de saldoreizigers op lijn 55 (€ 0,4 mln).

Onttrekkingen

Uit de reserve koersverschillen is weer een jaarlijks bedrag (1/7 deel van het oorspronkelijke bedrag) vrijgevalen in verband met de afbouw van de uitgezette middelen hiervoor. In 2019 is de laatste tranche van de uitzetting bij ASR afgewikkeld waarmee de bestemmingsreserve volledig kan worden onttrokken. De onttrekking aan de bestemmingsreserve vervanging ICT staat tegenover de in 2019 gedane uitgaven voor dit doel.

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

Ontwikkeling vooruitontvangen BDU	Jaarrekening 2018	Primitieve begroting 2019	Gewijzigde begroting 2019	Jaarrekening 2019	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2019
Beginstand	188.330	106.384	207.437	207.450	13
Beschikte jaarbijdrage BDU	406.372	395.284	418.668	418.668	0
Totaal beschikbare BDU	594.702	501.668	626.105	626.118	13
inzet BDU	-387.253	-409.285	-485.580	-446.872	38.708
Eindsaldo vooruitontvangen BDU	207.450	92.383	140.525	179.246	38.721



3.5 Wet normering topinkomens (WNT)

De Vervoerregio Amsterdam voldoet aan de vastgestelde normering van de bezoldiging van topfunctionarissen en publicatie daarvan in de jaarrekening, conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die per 2013 van kracht werd. Uit het overzicht (tabel 20) blijkt dat de secretaris en plaatsvervangend secretaris, in 2019 allen onder de maximale bezoldigingsnorm van € 194.000 zijn gebleven.

Tabel 20: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2018 en 2019

	A. Joustra 2018	A. Joustra 2019	A.P. Colthoff 2019	N. van Paridon 2019
Functie(s)	Secretaris	Secretaris	Plv. secretaris	Plv. secretaris
Duur dienstverband	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12
Duur functie vervulling	01-01 / 31-12	01-01 / 09-07	09-07 / 31-12	09-07 / 31-12
Omvang dienstverband (in fte)	1,0	1,0	1,0	1,0
Dienstbetrekking	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling
Bezoldiging (in €)				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	134.621	138.259	52.419	52.419
Beloningen betaalbaar op termijn	18.291	20.225	8.785	8.785
Totaal bezoldiging	152.912	158.484	61.204	61.204
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	189.000	194.000	93.545	93.545
Motivering indien overschrijding	nvt	nvt	nvt	nvt





3.6 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

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

Aan dergelijke verplichtingen wordt aandacht besteed bij de Begrotingsbehandeling. Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag, onderdeel concessies, is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen betreffen de overeenkomst voor het Beheer en Onderhoud van Rail en Infra (BORI), de aanschaf / vervanging van

groot materieel en de garantstellingen voor de leningen die GVB afsluit voor de aanschaf van strategische activa (trams en metro's). De Vervoerregio heeft zich per 31 december 2019 garant gesteld voor € 350 mln aan door GVB Activa B.V af te sluiten lening, waarvan per 31 december 2019 € 75 miljoen is opgenomen. Ook loopt er een langlopende verplichting van 1 juli 2014 tot 1 december 2022 met de gemeente Amsterdam voor de huur van het pand aan de Jodenbreestraat 25 te Amsterdam. De (aanvang) huurprijs van het gehuurde bedraagt 615.900 euro op jaarbasis.

3.7 Gebeurtenissen na balansdatum

De uitbraak van het COVID-19 virus heeft zich in 2020 razendsnel ontwikkeld. Maatregelen die door diverse overheden zijn genomen om het virus in te perken, hebben gevolgen gehad voor het werk en de taken van de Vervoerregio Amsterdam. Wij hebben een aantal maatregelen genomen om de effecten van het COVID-19 virus te bewaken en te voorkomen, zoals veiligheids- en gezondheidsmaatregelen voor onze medewerkers (zoals beperking van sociale contacten en vanuit huis werken). Vanaf medio maart is sprake van een forse afname (ca 85%) van het aantal reizigers in het OV en daarmee ook een afname van de reizigersopbrengsten. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven. Daarnaast kan sprake zijn van een afnemende werkzaamheden bij de mobiliteitsprojecten in de regio. Naast de reeds bekende effecten leidt de macro-economische onzekerheid tot verstoring van de economische activiteit en is het onbekend wat de gevolgen op langere termijn voor onze bedrijfsactiviteiten zijn. De schaal en duur van deze pandemie blijven onzeker, en kunnen verdere gevolgen hebben voor onze bedrijfsactiviteiten. De financiële effecten van de belangrijkste risico's, gevolgen, de genomen en te nemen maatregelen worden rond de zomer 2020 in kaart gebracht en in de tweede bestuursrapportage 2020 en de Begroting 2021-2024 in het najaar 2020 aan de regiораad ter vaststelling voorgelegd.

De jaarrekening 2019 is opgesteld op basis van de continuïteitsveronderstelling. Hoewel de COVID-19 crisis het werk en de taken van de Vervoerregio raakt, is er niet direct sprake van een grote inbreuk op de

financiële positie en - perspectief. Er is geen sprake is van materiële onzekerheid die ernstige twijfel kan doen rijzen over het vermogen van de Vervoerregio om de bedrijfsactiviteiten voort te zetten.





Bijlagen

B

Bijlage 1: SiSa verantwoording



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2019 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 16 januari 2020

lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU- bijdrage lenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU- bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/- reservering (jaar T)
		Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R	Aard controle R
			Indicatornummer: E27A / 01	Indicatornummer: E27A / 02	Indicatornummer: E27A / 03	Indicatornummer: E27A / 04	Indicatornummer: E27A / 05	Indicatornummer: E27A / 06
			€ 207.449.563	€ 418.668.265	€ 44.652.517	€ 491.524.318	€ 0	€ 179.246.028
		Vervoerregio's	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen				
			Omschrijving	Bedrag				
			Aard controle n.v.t.	Aard controle R				
			Indicatornummer: E27A / 07	Indicatornummer: E27A / 08				
	1	Concessie OV Amsterdam infra BORI/ MVP 2019 (beheer en onderhoud railinfrastructuur en materieel)	€ 117.703.000					

Bijlage 2: Baten en lasten per taakveld

Met ingang van de begroting 2018 hanteert de Vervoerregio Amsterdam de zogenaamde taakvelden als gevolg van veranderde BBV-regels. Alle gemeenschappelijke regelingen hanteren met ingang van de begroting 2018 zichtbaar taakvelden. Hiermee wordt beoogd de transparantie toe te laten nemen en gemeenschappelijke regelingen onderling vergelijkbaar te maken. De verdeling van de taakvelden, inclusief een toelichting over de reikwijdte van het taakveld, is in tabel 21 opgenomen.

Toelichting op tabel 21

Het taakveld 2.1 Verkeer en Vervoer omvat voornamelijk de sub-programma's Investeringsagenda, Duurzaam en slim en Onderzoek, studie en samenwerking. Taakveld 2.5 Openbaar vervoer omvat voornamelijk de subprogramma's Amsteltram, Concessies, BORI/MVP en Activa GVB.

Tabel 21: Overzicht baten en lasten per taakveld

Baten en lasten per taakveld (in €)			Realisatie 2018	Primitieve begroting 2019	Begroting 2019	Realisatie 2019	Verschil
Lasten per taakveld	0.1	Bestuur	94.157	167.000	167.584	101.687	-65.897
	0.4	Overhead	6.681.860	8.236.070	9.385.561	8.913.303	-472.258
	0.5	Treasury	504.521	-	-	-	-
	2.1	Verkeer en vervoer	110.656.548	252.742.000	262.563.632	251.866.265	-10.697.367
	2.5	Openbaar vervoer	288.240.625	197.182.010	248.482.582	222.418.865	-26.063.717
Totaal lasten			406.177.711	458.327.080	520.599.359	483.300.120	-37.299.239
Baten per taakveld	0.4	Overhead	93.226	-	249.556	390.291	140.735
	0.5	Treasury	1.060.257	-	966.126	1.037.659	71.533
	2.1	Verkeer en vervoer	2.866.613	51.189.000	28.599.701	27.791.108	-808.593
	2.5	Openbaar vervoer	15.093.728	6.000.000	6.660.710	8.055.859	1.395.149
Totaal baten			19.113.824	71.189.080	36.476.093	37.274.917	798.824
Verrekening BDU	0.4	Overhead	-6.187.055	-8.463.070	-9.797.463	-8.433.637	1.363.826
	2.1	Verkeer en vervoer	-107.789.935	-187.552.920	-233.963.931	-224.075.157	9.888.774
	2.5	Openbaar vervoer	-273.146.897	-191.182.010	-241.821.872	-214.363.006	27.458.866
Totaal verrekening BDU			-387.123.888	-387.198.000	-485.583.266	-446.871.799	38.711.467
Resultaatbestemming	0.10	Mutaties reserves	60.000	60.000	1.460.000	846.596	-613.404
Totaal Resultaatbestemming			60.000	60.000	1.460.000	846.596	-613.404
Resultaat na Resultaatbestemming			-	-	-	-	-

Bijlage 3: accountantsverklaring jaarstukken 2019



Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de regioaad van de Vervoerregio Amsterdam

Verklaring over de jaarrekening 2019

Ons oordeel

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening (pagina 43 tot en met 59) van de Vervoerregio Amsterdam een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de activa en passiva van de Vervoerregio Amsterdam op 31 december 2019 en van de baten en lasten over 2019, in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV);
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2019, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand gekomen, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen van de regioaad, opgenomen bepalingen.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de jaarrekening 2019 van de Vervoerregio Amsterdam ('de Vervoerregio') gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- het overzicht van baten en lasten over 2019 (programmarekening);
- de balans per 31 december 2019; en de toelichting met een overzicht van de gehanteerde waarderingsgrondslagen (deel 3.2);
- de toelichting op de balans en overige toelichtingen (deel 3.3 tot en met 3.7);
- de SiSa-bijlage met verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen (bijlage 1); en
- de bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld (bijlage 2).

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is het BBV.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), de controleverordening die is vastgesteld door de regioaad op 6 maart 2018 en het Controleprotocol Wet Normering Topinkomens (WNT) 2019 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

DQRCZZ64PHC4-41112684-35

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Fascinat Boulevard 350, 3065 WB Rotterdam, Postbus 8800, 3009 AV Rotterdam
T: 088 792 00 10, F: 088 792 95 33, www.pwc.nl

PwC is het merk waaronder PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (KvK 54225368), PricewaterhouseCoopers E.V. (KvK 34180289) en andere vennootschappen handelen en diensten verlenen. Op deze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Op leveringen aan deze vennootschappen zijn algemene inkoopvoorwaarden van toepassing. Op www.pwc.nl treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.



Onafhankelijkheid

Wij zijn onafhankelijk van de Vervoerregio Amsterdam zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Benadrukking van de onzekerheid in verband met de effecten van het coronavirus (Covid-19)

Wij wijzen op de toelichting opgenomen onder de "gebeurtenissen na balansdatum" in de toelichting op de jaarrekening (pagina 56) waarin het dagelijkse bestuur de mogelijke invloed en gevolgen van het coronavirus (Covid-19) op de organisatie en op de omgeving waarin de gemeenschappelijke regeling opereert alsmede de genomen en geplande maatregelen om met deze gebeurtenissen en omstandigheden om te gaan heeft beschreven. In deze toelichting is ook beschreven dat er nog steeds onzekerheden bestaan en dat het daarom op dit moment redelijkerwijs niet goed mogelijk is om de toekomstige effecten op de financiële positie en de financiële resultaten van de verschillende activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam in te schatten. Ons oordeel is niet aangepast met betrekking tot deze aangelegenheid.

Materialiteit

De reikwijdte van onze controle wordt beïnvloed door het toepassen van materialiteit. Het begrip 'materieel belang' wordt toegelicht in de sectie 'Onze verantwoordelijkheid voor de controle van de jaarrekening'.

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de bij onze controle toegepaste materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op €4.850.000 (2018: €4.026.000), waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie voor fouten 1% bedraagt en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado. Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2019.

Wij zijn met de regioaad overeengekomen dat wij aan de regioaad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de €250.000 (2018: €200.000) rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen, of in het kader van SiSa of WNT, relevant zijn.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2019 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Vervoerregio Amsterdam - DQRCZZ64PHC4-41112684-35

Pagina 2 van 6



Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat de jaarstukken andere informatie, die bestaat uit:

- deel 1: Algemeen;
- deel 2: het jaarverslag, waaronder de programmaverantwoording en de paragrafen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van dagelijks bestuur en de regioraad voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor:

- het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met het BBV; en voor
- de rechtmatige totstandkoming van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Rechtmatige totstandkoming betekent in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder provinciale verordeningen, opgenomen bepalingen; en
- een zodanige interne beheersing die het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur afwegen of de financiële positie voldoende is om de Vervoerregio in staat te stellen de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereide twijfel zou kunnen bestaan of de risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

De regioaad is als kaderstellend en controlerend orgaan op de Wet gemeenschappelijke regelingen verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de Vervoerregio.



Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Rotterdam, 30 juni 2020

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. A.E. Gerritsma RA



Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2019 van de Vervoerregio Amsterdam

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol dat is vastgesteld door regioraad op 6 maart 2018, het Controleprotocol WNT 2019, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat:
 - de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude,
 - baten en lasten alsmede de balansmutaties als gevolg van fouten of fraude niet, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand zijn gekomen.
- Het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing van de Vervoerregio.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de Vervoerregio.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het dagelijks bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het dagelijks bestuur gehanteerde afweging dat de Vervoerregio in staat is de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen aanvaardbaar is. Ook het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de Vervoerregio haar financiële risico's kan opvangen. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de Vervoerregio financiële risico's niet kan opvangen.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.



Wij communiceren met de regioraad onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.



Colofon



Vervoerregio
Amsterdam

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00

Fotografie

Arjen Vos
Wiebke Wilting
David Uiterwaal
Maurice Boyer
Gé Dubbelman
Stephan Valenta
Amanda Vlieger
Debby Lieuw-On
Jur Engelchor
Connexion
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, juni 2020 ©