

JAARSTUKKEN 2020 (CONCEPTVERSIE VERSPREIDING  
AAN GEMEENTEN)  
15 APRIL 2021

## INHOUD

<b>1 ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
1.1 Inleiding	5
1.2 Ontwikkelingen programma Verkeer & Vervoer	5
1.3 Mijlpalen	6
1.4 Financieel beeld en resultaat 2020	8
<b>2 JAARVERSLAG 2020</b>	<b>12</b>
<b>2.1 Programma Verkeer &amp; vervoer</b>	<b>12</b>
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	12
2.1.2 Amsteltram	14
2.1.3 Concessies	16
2.1.4 Beheer en onderhoud rail infrastructuur (BORI) en Meerjaren vervangingsprogramma metro (MVP)	18
2.1.5 Activa gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB)	19
2.1.6 Duurzaam & Slim	21
2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking	21
2.1.8 Apparaatskosten	24

<b>2.2 Overhead</b>	<b>24</b>
<b>2.3 Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>25</b>
<b>2.4 Paragrafen</b>	<b>26</b>
2.4.1 Paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing	26
2.4.2 Paragraaf Financiering	33
2.4.3 Paragraaf Bedrijfsvoering	37
2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen	38
<b>3 JAARREKENING 2020</b>	<b>40</b>
<b>3.1 Overzicht van baten en lasten</b>	<b>40</b>
<b>3.1 Overzicht van Baten en Lasten (vervolg)</b>	<b>41</b>
<b>3.2 Balans</b>	<b>41</b>
<b>3.3 Toelichting op de balans en waarderingsgrondslagen</b>	<b>42</b>
<b>3.4 Overzicht toevoegingen/onttrekkingen reserves en verrekening Vooruitontvangen BDU</b>	<b>47</b>
<b>3.5 Wet normering topinkomens (WNT)</b>	<b>48</b>
<b>3.6 Structurele en incidentele baten en lasten</b>	<b>49</b>
<b>3.7 Niet uit de balans blijvende verplichtingen</b>	<b>51</b>
<b>3.8 Sisa verantwoording</b>	<b>52</b>

<b>3.9 Baten en lasten per taakveld</b>	<b>54</b>
<b>3.10 Overige gegevens: Accountantsverklaring 2020</b>	<b>55</b>
<b>Bijlage: Afkortingenlijst</b>	<b>56</b>

## 1 ALGEMEEN

De Vervoerregio Amsterdam leidt de mobiliteitsopgave in de drukste regio van ons land. Als gemeenschappelijke regeling van en voor vijftien gemeenten zorgen we er samen voor dat zoveel mogelijk mensen op hun manier comfortabel, snel en duurzaam kunnen reizen. Als opdrachtgever, beleidsmaker en adviseur lopen we voorop in nieuwe ontwikkelingen voor hoogwaardige mobiliteit. Zo dragen we bij aan een bereikbare en vitale regio, nu en in de toekomst.

### 1.1 INLEIDING

Het afgelopen jaar was voor de hele wereld een bijzonder jaar. Het is inmiddels een cliché dat 2020 vooral in het teken stond van de COVID-19 pandemie. De Vervoerregio heeft samen met de gemeenten en andere partners proactief geopereerd om in 2020 zoveel mogelijk voor elkaar te krijgen. En dat lijkt goed gelukt: in 2020 is in de regio doorgebouwd en aangelegd aan de projecten die de Vervoerregio bekostigt, daarmee zijn veel projecten afgerond en is de Investeringsagenda in gelijke mate als voorgaande jaren benut. De Amstelveenlijn is eind 2020 opgeleverd en met vereende inspanningen tussen Rijk, concessieverleners, vervoerders en veel andere samenwerkingspartners is het aanbod van OV in 2020 in heel Nederland in stand gebleven, onder meer door een forse financiële rijksbijdrage.

Uiteraard betekent de aanhoudende pandemie en onzekerheid over de toekomst dat we niet op de oude weg door kunnen blijven gaan. In 2021 kunnen de meeste activiteiten van de Vervoerregio doorgang blijven vinden, nog redelijk in de luwte van de toekomstige ontwikkelingen, onder meer door een rijksbijdrage in de vorm van de beschikbaarheidsvergoeding OV die ook in 2021 wordt uitgekeerd. Tegelijkertijd zijn we al met elkaar aan het nadenken en overleggen hoe de Vervoerregio in kan spelen op openbaar vervoer vanaf 2022 en op de mobiliteitsontwikkelingen na de pandemie.

De COVID-19 pandemie zorgde voor een enorme daling in het aantal reizigers. De vervoerders hebben hun omzet zien verdampen. In de eerste maanden waarin het virus zich over Nederland heeft verspreid, zijn als gevolg van de maatregelen die de verspreiding zoveel mogelijk tegen moest gaan, de reizigers massaal thuis gebleven, waarmee het

openbaar vervoer 85% minder reizigers had. In de maanden erna is de reizigersstroom enigszins terug gekomen, maar inmiddels is duidelijk dat de effecten van COVID-19 nog jaren de vraag naar openbaar vervoer zullen beïnvloeden.

De Vervoerregio heeft in 2020 hierop gereageerd door zoveel mogelijk investeringen die het toekomstige reisgedrag kunnen faciliteren, hoe onzeker de toekomst ook, toch door te zetten, met het motto 'anticyclisch investeren'. Deze investeringen zijn gevat in de zogenaamde "bestuursopdracht". Deze opdracht kreeg in september 2020 vorm en is december 2020 aan de Regioraad ter vaststelling voorgelegd. In deze opdracht borduren we voort op nieuwe mobiliteit, met als belangrijke thema's zero emissie busvervoer, doorstroming van het OV, snellere fietsroutes, verkeersveiligheid, en spitsmijden.

In de voorliggende Jaarstukken 2020 geven we aan wat we in 2020 hebben bereikt en daarvoor hebben gedaan en wat dat heeft gekost. De indeling van de Jaarstukken volgt de opzet van de Programmabegroting 2020; de Jaarstukken bestaan uit het Jaarverslag (inclusief de programmaverantwoording en de paragrafen) en de Jaarrekening (financiële verantwoording).

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

### 1.2 ONTWIKKELINGEN PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

Het programma Verkeer en Vervoer is onderverdeeld in een aantal subprogramma's. In de achtereenvolgende paragrafen van deel 2.1 worden de behaalde doelen, activiteiten en daarvoor ingezette middelen weergegeven.

De Investeringsagenda Mobiliteit wordt in paragraaf 2.1.1 toegelicht. Vanaf 2019 zijn de Investeringsagenda's van de modaliteiten (auto, fiets, weg, verkeersveiligheid) samengevoegd in één Investeringsagenda Mobiliteit, waarmee het accent van modaliteit naar mobiliteit (de reis van deur tot deur) is verschoven. Met 90 kleine en grote projecten die vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit zijn opgezet, is de verkeersdoorstroming

verbeterd, zijn veel faciliteiten bij de stations opgeknapt, zijn rijksmiddelen binnen gehaald om verkeersveiligheidsmaatregelen te financieren. In de gelijktijdig met deze Jaarstukken aangeboden verslag 'Investeringsagenda mobiliteit 2020' worden de in dit verslagjaar opgeleverde projecten beschreven.

Enkele projecten in de Investeringsagenda Mobiliteit hebben te maken met de problematiek rond om **stikstofdepositie** in natuurgebieden met name aan de noordkant van de regio. Zo heeft de het project KANS (Knoop A10-N247-S116) vertraging opgelopen, omdat extra onderzoek moet worden verricht hetgeen mogelijk leidt tot meerkosten. Ook bij de voorbereiding van de Zaanse projecten Guisweg en Avant kunnen vergunningprocedures leiden tot vertraging en hogere kosten. In de huidige planning van deze projecten wordt dit meegenomen, waarmee de financiële gevolgen beperkt kunnen worden.

In paragraaf 2.1.2 staat de Amsteltram centraal. In december 2020 is de Amstelveenlijn succesvol en binnen budget opgeleverd. In 2020 is het contract met de aannemer getekend en gestart met de uitvoering van de Uithoornlijn.

In paragraaf 2.1.3 worden de ontwikkelingen bij de concessies beschreven. De vervoerders hebben het in 2020 zwaar te verduren gehad. Door de COVID-19 maatregelen is het reizigersaantal drastisch afgenomen. Dankzij de bijdrage van het Rijk kon het lijnennet grotendeels in stand worden gehouden. De toekomst blijft echter onvoorspelbaar, zolang niet duidelijk is hoe het reizigersvervoer zich na de pandemie structureel zal ontwikkelen. Dat is ook de reden waarom de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland is uitgesteld.

De instroom van een deel van de elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden is tot 2021 vertraagd vanwege leveringsproblemen omdat de productie van enkele onderdelen door COVID-19 tijdelijk was stilgelegd.

Het beheer en onderhoud van de railinfra voor metro en tram in Amsterdam is ondergebracht in BORI/MVP (zie paragraaf 2.1.4). In 2020 is veel energie gestoken in de voorbereiding om vanaf 2022 tot een effectievere aansturing van het beheer en onderhoud via een vernieuwd governance-model te komen. Daarnaast zijn in 2020 definitieve afspraken gemaakt om tot financiële afronding van enkele grote projecten te

komen, waaronder het project Signalling & Control, dat nu in 2021 wordt afgerond waar dit voordien in 2020 was gepland.

Op het gebied van de strategische activa van het GVB (zie paragraaf 2.1.5) is doorgegaan met de bouw en aanschaf van metro- en trammaterieel (M7 en 15G) en is op trams levensduurverlengend onderhoud gepleegd. Ook zijn de eerste elektrische bussen in Amsterdam gaan rijden.

In het laatste jaar dat Duurzaam en slim (paragraaf 2.1.6) nog als apart subprogramma bestaat, voordat deze projecten in de Investeringsagenda Mobiliteit worden opgenomen, zijn enkele duurzaamheidsprojecten op de kaart gezet die ontwikkelingen op het gebied van Smart mobility en Zero emissie ondersteunen en mogelijk maken.

In paragraaf 2.1.7 wordt beschreven hoe onderzoek, studies en samenwerking in het gelijknamige subprogramma OSS in 2020 vorm heeft gekregen. Met partners in en om de Vervoerregio is samengewerkt in verschillende projecten en op landelijk niveau is naar oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken gezocht, onder meer door deelname aan de koepelorganisaties DOVA en KpVV.

In paragraaf 2.1.8 tenslotte wordt onder de Apparaatskosten de personele inzet op de bovenstaande subprogramma's verantwoord. De kosten van deze inzet zijn binnen de beschikbaar gestelde budgetten gebleven.

## 1.3 MIJLPALLEN

### **5 maart Doortrappen van start**

Begin maart is het programma Doortrappen gestart. Dit programma richt zich op de veiligheid van fietsende ouderen.

### **9 maart Week van het verkeer**

De week van het Verkeer is in 2020 groots aangepakt in de vervoerregio Amsterdam. Tijdens de week van het verkeer vinden extra verkeersactiviteiten plaats op basisscholen.

### **11 maart ondertekening gunning Uithoornlijn**

Op 11 maart is de gunning van de Uithoornlijn getekend. Tijdens een feestelijke bijeenkomst tekenden Gerard Slegers als verantwoordelijk portefeuillehouder en Jil Ligterink, directeur bij Dura Vermeer Divisie Infra het contract voor de aanleg van de Uithoornlijn.

### **1 april start nieuwe secretaris-directeur Vervoerregio Amsterdam**

Per 1 april treedt Thea de Vries in dienst bij de Vervoerregio als nieuwe secretaris-directeur. Tijdens bijzondere Regioraadsvergadering op 17 maart 2020 maakte de raad kennis. De raadsleden konden online vragen stellen. Dit leidde tot haar benoeming en start op 1 april.

### **3 april 5000 zonnepanelen op daken Amsterdamse metrostations**

Op vrijdag 3 april 2020 zijn de zonnepanelen op de daken van Amsterdamse metrostations officieel in gebruik genomen. Door de COVID-19-maatregelen vond het evenement online plaats. Met dit initiatief dragen gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en GVB bij aan verduurzaming van de stad.

### **10 juni oplevering fietsenstalling station Rai**

De fietsenstalling Rai is dit voorjaar geopend. De fietsenstalling is onderdeel van de renovatie van het gehele station Rai.

### **2 juli eerste circulaire abri in Landsmeer**

In de Gemeenten Edam-Volendam, Landsmeer en Waterland wordt het bestaande halte-meubilair (ook wel bushokjes) vervangen. De stijl en kwaliteit van de bushokjes verschilde eerder nogal per gemeente. Vrijwel alle materialen zijn herbruikbaar als de haltes aan het eind van hun levensduur zijn.

### **3 juli Vervoerregio stelt aanbesteding Zaanstreek-Waterland uit**

De Vervoerregio stelt de aanbesteding van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland met 1,5 jaar uit door de ontwikkelingen in het OV als gevolg van de COVID-19-crisis.

### **6 juli opening Cuypersstrap**

De monumentale hal van Amsterdam Centraal Station heeft nu een snelle, droge, binnendoor verbinding met het ondergelegen metrostation. Met de Cuypersstrap kunnen

reiziger sneller en comfortabel overstappen tussen metro, trein en bus. Voorzitter van de Vervoerregio Sharon Dijkma, opende de trap voor het publiek.

### **10 juli Samenwerken aan een sociaal veilig OV**

Het niveau van veiligheid in het openbaar vervoer behouden en waar mogelijk verbeteren door samenwerking in de sector. Met dat doel tekenden alle 28 partijen uit de ov-sector het Landelijk convenant Sociale Veiligheid in het ov.

### **15 juli start publiekscampagne wielrenners Ronde Hoep**

Om te voorkomen dat er verkeersonveilige situaties ontstonden werd wielrenners vanaf 16 juli met duidelijke bewegwijzering gevraagd een klein blokje om te fietsen. Slechts 150 meter extra op de pedalen, waarmee wielrenners een groot verschil kunnen maken in het realiseren van een veiligere leefomgeving voor de bewoners in de gemeente Ouder-Amstel.

### **24 augustus feestelijke oplevering Fietsinfrastructuur langs Amstelveenlijn**

Na een ruime periode van omfietsen, was het zover, de fietspaden langs de Amstelveenlijn zijn weer open. Wethouder Ellermeijer reikt bananen uit aan fietsers voor de campagne "gaan met die banaan".

### **24 september Werkgeversafspraken over spreiden werktijden en vervoer**

Ruim 20 grote organisaties in Metropoolregio Amsterdam ondertekenen werkgeversverklaring: spreiden van werktijden en vervoermiddelen tijdens en na COVID-19. Die spreiding zorgt voor merkbaar minder drukte in de trein, bus en tram, op de weg en op de fietspaden.

### **28 september Vervoerregio Amsterdam investeert 235 miljoen euro extra**

Vervoerregio Amsterdam investeert 235 miljoen euro extra om Amsterdam en omliggende regio klaar te stomen voor de toekomst. Investerings- en ov-projecten, zero emissiebussen en reizen buiten de spits, moet de mobiliteit in de regio na 'corona' opnieuw vormgeven, het openbaar vervoer weer aantrekkelijk maken en de economie stimuleren.

#### **13 oktober Vervoerregio wil iederéén laten reizen**

Vervoerregio Amsterdam investeert de komende vijf jaar 40 miljoen euro in het toegankelijk maken van haltes voor reizigers met een motorische en/of een visuele beperking. Zo moeten de komende jaren haltes toegankelijker, reisinformatie begrijpelijker en OV-coaches meer mensen met een beperking helpen zelfstandig de bus, tram of trein te pakken.

#### **4 november oplevering knooppunt Ouderkerkerlaan**

De verbreding van het viaduct was het laatste project vooruitlopend op de werkzaamheden aan de A9. Deze was nodig om de capaciteit van het onderliggend wegennet te vergroten en te zorgen voor een goede doorstroming tijdens de werkzaamheden aan de A9. De Vervoerregio investeerde 8,4 miljoen van de in totaal 11,5 miljoen euro aan dit project. Naast de weg zijn ook de busbanen aangepakt en ontstaat een comfortabel overstappunt van bus op tram.

#### **13 november 1 miljard euro voor doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn**

Een nationale alliantie van zeven partijen (Vervoerregio, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol) heeft een akkoord bereikt voor het leveren van een substantiële bijdrage van 1,025 miljard euro voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn.

#### **25 november Ruim 70 miljoen euro voor vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan**

Station Amsterdam Lelylaan is toe aan een grondige vernieuwing. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vervoerregio, gemeente Amsterdam, NS en ProRail investeren daarom gezamenlijk ruim 70 miljoen euro in verschillende aanpassingen. Dit is besloten bij het bestuurlijk overleg MIRT op 25 november. Met de aanpassingen wordt het station een levendig, aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt.

#### **13 december oplevering Amstelveenlijn**

Met het symbolisch overhalen van een lichtschakelaar en een spectaculaire lichtshow is zondagmiddag 13 december de vernieuwde Amstelveenlijn (lijn 25) in gebruik genomen tezamen met de spiksplinternieuwe 15G trams. De ombouw van de Amstelveenlijn is binnen tijd en binnen budget afgerond.

### **1.4 FINANCIËEL BEELD EN RESULTAAT 2020**

Tabel 1 bevat het overzicht van begrote en gerealiseerde baten en lasten over 2020. Volgens de regelgeving van de BBV is het resultaat per definitie nihil zolang de uitgaven minus inkomsten van de Vervoerregio volledig worden gedekt door de inzet van de BDU. Voor de resultaatbepaling wordt namelijk zowel het deel BDU uit het lopende jaar als het deel dat uit het BDU-saldo van de voorgaande jaren wordt benut, als baten gezien.

Als gekeken wordt naar het meer- of minderverbruik van de begrote inzet per subprogramma, heeft de Vervoerregio in 2020 € 14,6 mln overgehouden. Daarnaast is € 68,8 mln niet uitgegeven omdat projecten en afrekeningen naar 2021 zijn doorgeschoven (zie tabel 3).

Van dit totaal van € 83,4 mln aan niet in 2020 uitgegeven budget, blijft € 0,6 mln beschikbaar in de reserves en neemt het beschikbare saldo BDU uit voorgaande jaren met € 82,8 mln meer toe dan werd begroot na de begrotingswijziging bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020.

Als de niet in 2020 benutte € 83,4 mln wordt uitgesplitst naar lasten en baten, is dit terug te zien in lager dan begrote lasten van € 60,9 mln en hoger dan begrote ontvangen baten van € 22,5. Deze afwijkingen worden hierna toegelicht.

Eerst nog een algemene opmerking: de gerealiseerde onderbenutting van het budget was bij het opstellen van de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage niet in die mate voorzien. De niet bij de



Bestuursrapportage signaleerde afwijkingen betreffen geen doelen die niet bereikt zijn of worden, maar deels afrekeningen die voor eind 2020 als afgerond beoogd waren en uiteindelijk niet in 2020 plaats hebben gevonden en deels opleveringen van projecten die over de jaargrens heen getild zijn.

#### Toelichting op de begrotingsafwijkingen

##### Lasten € 60,9 mln lager dan begroot

Bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020 is de begroting gewijzigd op basis van de toen bekende inzichten. Het lastenbudget en de baten werden bij deze rapportage verhoogd met ruim € 130 mln, voornamelijk als gevolg van het opnemen van de beschikbaarheidsvergoeding OV. Daarbij werd gemeld dat er onzekerheid bestond of een bedrag van nog eens € 44,3 mln wel tot uitgaaf zou komen in 2020.

Uiteindelijk is de afwijking bij het opstellen van de jaarrekening 2020 uitgekomen op een overschrijding van de begroting ad € 7,0 mln bij het subprogramma Concessies OV en een onderbesteding bij de overige (sub)programma's ad € 67,9 mln.

- De overschrijding bij de concessies OV is het saldo van meer lasten ad € 23,6 mln en minder uitgaven ad € 16,6 mln.  
Er is € 23,6 mln meer uitgegeven dan begroot als gevolg van een bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020 nog niet bekende hoogte van de rijksuitkering van de Beschikkingvergoeding OV van de concessie Amstelland-Meerlanden, die aan de vervoerder is doorbetaald.  
Daarnaast is een begroot bedrag van € 16,6 mln in 2020 (nog) niet uitgegeven aan diverse onderdelen van de concessies OV, deels door de nog niet geformaliseerde herijking van de concessie Amsterdam in combinatie met de teruggelopen opbrengsten in het OV, deels omdat de bonussen voor 2018 en 2019 nog niet zijn vastgesteld. Deze laatste budgetten ad € 5,5 mln voor de maximaal uit te keren bonussen worden naar de begroting 2021 doorgeschoven.

De lager dan begrote uitgaven in 2020:

- Investeringsagenda mobiliteit € 19,5 mln. Dit betreft projecten die in 2020 niet zijn opgeleverd, zoals:

- Ondergrondse fietsenstalling Leidseplein Amsterdam verstraagd
- Capaciteitsuitbreiding N201 - A9 (zuid) Amstelveen
- Fietsroute luchthaventerrein Schiphol
- Fietspad Oostelijke Poeloever Amstelveen

Bij de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage was aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 37 mln zou bedragen.

- Amsteltram € 12,8 mln. Bij de oplevering van de Amstelveenlijn in december 2020 zijn risicobuffers vrijgevallen die niet meer noodzakelijk waren en zijn eindafrekeningen met uitvoerder en gemeente doorgeschoven naar 2021. De meevallers voor 2020 waren niet voorzien bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage, mede omdat de testfase toen nog niet was afgerond.
- BORI/MVP € 6,4 mln. Dit betreft een extra post in de beschikking 2020 aan Metro en Tram als buffer zodat geplande uitgaven voor 2021 naar voren gehaald kunnen worden als die mogelijkheid zich zou voordien. Deze buffer werd bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage in stand gehouden om te voorkomen dat bij het aanspreken ervan de begroting ontoereikend zou zijn. Uiteindelijk is geen gebruik van deze mogelijkheid gemaakt.
- Investerings activa GVB € 20,6 mln. Dit heeft grotendeels betrekking op de afronding van het project Signalling & Control, die eind 2020 was voorzien, en de investeringskosten voor aanschaf M7 en 15G metro- en trammaterieel die enigszins vertraagd zijn en daardoor naar 2021 verschuiven. Bij de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage was de verwachting dat beide projecten in 2020 tot afronding en afrekening zouden komen.
- Duurzaam en slim € 3,9 mln. Zoals in de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage al werd verwacht, zijn de uitgaven voor de projecten Laadinfrastructuur elektrische bussen voor de concessie Amsterdam en het project Cofinanciering laadpalen niet in 2020 tot afronding gekomen.
- Onderzoek, studie en samenwerking € 3,1 mln. Een aantal uitgaven is uiteindelijk in 2020 niet doorgedaan, ongeveer de helft van deze begrote uitgaven betreft

vertraagde uitvoering van projecten die naar 2021 doorlopen en komt terug in het voorstel om het budget naar 2021 over te hevelen. Het andere deel betreft valt vrij ten gunste van het saldo BDU.

- Op de overige begrotingsposten (Apparaatskosten, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen) is € 1,6 mln minder uitgegeven dan begroot, waaronder de kosten van inzet voor personeel en circa € 0,5 mln als afboeking van enkele oude gereserveerde posten.

#### Baten € 22,5 mln hoger dan begroot

- De hoger dan begrote opbrengsten hebben vooral betrekking op de hiervoor genoemde uitkering van de beschikbaarheidsvergoeding OV die € 23,6 mln hoger is dan in de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020 was opgenomen.

In de afzonderlijke paragrafen in het jaarverslag wordt nader ingegaan op alle afwijkingen.

#### Effect op het saldo vooruitontvangen BDU (tabel 2)

De grootste inkomstenbron van de Vervoerregio is de Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer (in het vervolg in deze jaarstukken kortweg aangeduid als BDU). Het verschil tussen de jaarlijks ontvangen BDU en de werkelijke uitgaven wordt verrekend met de BDU die in voorgaande jaren is ontvangen en nog niet uitgegeven.

Door het voordelig verschil in de exploitatie ten opzichte van de (gewijzigde) begroting kan worden volstaan met een inzet van € 19,2 mln uit dit saldo BDU. Deze inzet is € 84,4 mln minder dan berekend bij de gewijzigde begroting in de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020.

Daarmee blijft een saldo van € 160,0 mln BDU beschikbaar voor de meerjarenbegroting en als buffer voor optredende risico's die nog niet in de begroting zijn opgenomen.

**Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)**

(Sub-)Programma	Jaar-rekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e burap)	Jaar-rekening	Vershil (jaarrek. vs 2e burap)
	2019	2020	2020	2020	2020
Investeringsagenda	123.797	140.000	156.590	137.056	19.534
Amsteltram	120.313	88.796	97.817	85.024	12.792
Concessies	100.622	101.244	235.639	242.612	-6.973
Beheer en Onderhoud Rail	110.596	143.226	138.040	131.669	6.371
Investeringen Activa	4.453	8.046	29.368	8.784	20.584
Duurzaam en Slim	1.161	14.370	5.109	1.189	3.920
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	6.410	8.176	10.654	7.510	3.144
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	7.147	8.651	8.025	7.645	380
<b>Lasten Verkeer en Vervoer</b>	<b>474.499</b>	<b>512.509</b>	<b>681.241</b>	<b>621.490</b>	<b>59.752</b>
<b>Lasten Overhead</b>	<b>9.048</b>	<b>9.209</b>	<b>9.950</b>	<b>9.320</b>	<b>631</b>
<b>Lasten Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>72</b>	<b>798</b>	<b>0</b>	<b>-496</b>	<b>496</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>483.619</b>	<b>522.516</b>	<b>691.192</b>	<b>630.313</b>	<b>60.879</b>
Investeringsagenda	919	17.214	15.521	16.105	584
Amsteltram	26.192	15.404	15.976	15.976	-0
Concessies	7.738	6.035	137.253	160.868	23.615
Investeringen Activa	0	0	0	0	0
Duurzaam en Slim	229	450	0	105	105
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.102	1.250	1.995	1.646	-349
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	47	306	206	94	-112
<b>Baten Verkeer en Vervoer</b>	<b>36.227</b>	<b>40.659</b>	<b>170.951</b>	<b>194.794</b>	<b>23.843</b>
<b>Baten Overhead</b>	<b>312</b>	<b>80</b>	<b>280</b>	<b>343</b>	<b>63</b>
Jaarbijdrage BDU	418.668	395.117	415.065	415.065	0
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	28.204	84.522	102.050	19.268	-82.783
Overige algemene inkomsten	1.055	798	1.765	360	-1.405
<b>Baten Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>447.927</b>	<b>480.437</b>	<b>518.881</b>	<b>434.692</b>	<b>-84.188</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>484.466</b>	<b>521.176</b>	<b>690.112</b>	<b>629.830</b>	<b>-60.281</b>
<b>SALDO VOOR MUTATIE RESERVES</b>	<b>847</b>	<b>-1.340</b>	<b>-1.080</b>	<b>-483</b>	<b>597</b>
Toevoeging aan reserves	-1.460	-60	-60	-60	0
Onttrekking reserves	613	1.400	1.140	543	-597
<b>Saldo mutaties reserves</b>	<b>-847</b>	<b>1.340</b>	<b>1.080</b>	<b>483</b>	<b>-597</b>
<b>Saldo resultaat</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Tabel 2 Ontwikkeling Saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)**

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Jaarrekening 2020	Vershil
<b>Beginstand 1-1-2020</b>	<b>207.450</b>	<b>91.224</b>	<b>179.246</b>	<b>179.246</b>	<b>0</b>
Beschikte jaarbijdrage BDU 2020 (niet projectgerelateerd deel)	418.668	412.331	415.065	415.059	-6
<b>Totaal Beschikbare BDU</b>	<b>626.118</b>	<b>503.555</b>	<b>594.311</b>	<b>594.305</b>	<b>-6</b>
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten IA mobiliteit in 2020	0	0	-1.564	-1.564	0
Inzet BDU 2020 (niet projectgerelateerd deel)	-446.872	-496.853	-517.116	-432.763	84.353
<b>Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'</b>	<b>179.246</b>	<b>6.702</b>	<b>75.632</b>	<b>159.979</b>	<b>84.347</b>

**Tabel 3: Geoomerkte bedragen 2020 (x € 1.000)**

(Sub-)Programma	Vershil lasten jaarrek. vs 2e burap	Vershil baten jaarrek. vs 2e burap	Saldo verschil lasten en baten jaarrek. vs 2e burap	Beklemd deel van de begroting 2020, over te hevelen naar 2021
	2020	2020	2020	
Investeringsagenda	19.534	584	20.118	18.739
Amsteltram	12.792	-0	12.792	12.792
Concessies	-6.973	23.615	16.642	5.518
Beheer en Onderhoud Rail	6.371	0	6.371	6.371
Investerings Activa	20.584	0	20.584	20.385
Duurzaam en Slim	3.920	105	4.025	3.917
Onderzoek, Studie en Samenw	3.144	-349	2.795	1.357
Apparaatskosten V&V	380	-112	269	0
<b>Verkeer en Vervoer</b>	<b>59.752</b>	<b>23.843</b>	<b>83.595</b>	<b>69.079</b>
<b>Overhead</b>	<b>631</b>	<b>63</b>	<b>694</b>	<b>0</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>496</b>	<b>-84.188</b>	<b>-83.692</b>	<b>0</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>60.879</b>	<b>-60.281</b>	<b>597</b>	<b>69.079</b>

Van het overschot 2020 is € 69,1 mln beklemd (zie tabel 3). Dat betekent ook dat van het saldo BDU eind 2020 ad € 160,0 mln een deel van € 69,1 mln geoomerkt is.

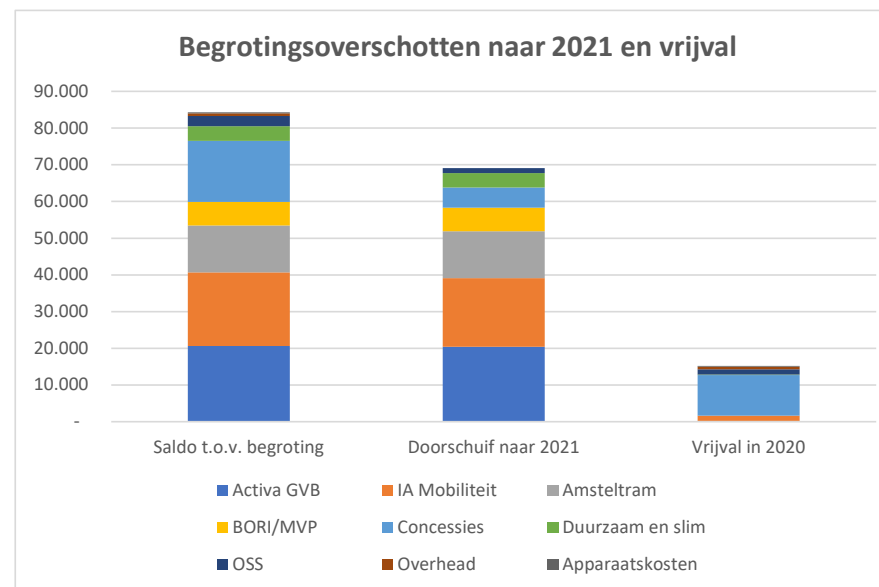
De in 2020 opgetreden onderbesteding heeft voor deze € 69,1 mln te maken met doorloop van projecten die nog niet geheel of niet volgens planning zijn gerealiseerd (Investeringsagenda mobiliteit, Amsteltram, Activa GVB, Onderzoek, Studies en Samenwerking), uitgavenposten die in 2021 alsnog benut worden (Concessies OV), bedragen die via convenanten meerjarig zijn vastgelegd (BORI/MVP) of meerjarige afspraken met uitvoerders zijn gemaakt (Duurzaam en Slim).

Aan de regioraad wordt voorgesteld deze bedragen naar de begroting 2021 over te hevelen. Indien de regioraad daar mee instemt, worden deze bedragen bij de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2021 opgenomen in de begroting 2021.

Grafisch weergegeven

De linkerkolom geeft aan welke budgetten niet zijn besteed in 2020, de middelste kolom laat zien wat voor 2021 (en verder) gereserveerd moet blijven, de rechterkolom geeft de daadwerkelijke vrijval over 2020 weer.

**Grafiek 1: Geoomerkte bedragen 2020 (x € 1.000)**



## 2 JAARVERSLAG 2020

De begroting van de Vervoerregio Amsterdam is ook in 2020 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 2020 volgt de indeling van de begroting 2020.

### 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. Alle maatregelen en projecten zijn opgenomen in de Investeringsagenda Mobiliteit. De Vervoerregio verlegt daarin de aandacht 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. Nieuwe thema's zoals Zero Emissie, voor iedereen toegankelijke mobiliteit en duurzaamheid spelen daarin een steeds grotere rol.

Met de jaarlijkse voortgangsrapportage over de Investeringsagenda die tegelijk met de Jaarstukken van de Vervoerregio verschijnt, wordt uitgebreid ingegaan op alle resultaten en effecten over 2020.

#### Wat hebben we bereikt?

2020 was een jaar waarin een groot aantal projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit is gerealiseerd. Het ging in totaal om meer dan 90 grote en kleine projecten die zijn

opgeleverd en in gebruik genomen. Hierbij gaat het om onder andere verkeersveiligheidsmaatregelen, fietspaden, haltevoorzieningen, en infrastructuur voor het openbaar vervoer, en ook om verkeersveiligheids campagnes en pilots met slimme mobiliteitsoplossingen.

Veel projecten hebben betrekking op het verbeteren van knooppunten. Zo zijn bij het Amsterdamse station RAI de vernieuwde stationshal en de fietsenstalling in gebruik genomen en heeft de gemeente Zaanstad bij station Zaandam de nieuwe bebouwing over het spoor, een fietspad en de fietsenstalling tegelijk geopend. Nieuwe fietsenstallingen werden recent ook gerealiseerd bij station Amsterdam Zuid, het station Rokin van de Noord/Zuidlijn en bij diverse haltes van het R-net in de hele regio. In totaal is de regio bijna 4.000 stallingsplekken 'rijker' geworden. De Cuyperspassage tussen het metro- en het treinstation bij Amsterdam CS ging afgelopen zomer open. Op het Amsterdamse Zeeburgereiland werd de uitgebreide en vernieuwde IJtramstalling geopend, waardoor nu ook de eerste gekoppelde trams op lijn 26 kunnen gaan rijden.

In de categorie middelgrote projecten is overal in de regio resultaat geboekt. Op de Amsterdamse Binnenring en op de verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid – Hoofddorp (HOVASZ) is een aantal deelprojecten opgeleverd. In Amstelveen werden de rotonde bij de Sportlaan en de nieuwe Knoop Ouderkerkerlaan in gebruik genomen, een project dat samenhangt met de vernieuwing van de in 2020 opnieuw in gebruik genomen Amstelveenlijn. Dit soort projecten vinden plaats op een corridor, en zijn vaak te beschouwen als een verzameling van meerdere kleine projecten. Deze projecten dragen vooral bij tot het optimaliseren van mobiliteitsnetwerken fiets, weg, openbaar vervoer en logistiek en verbeteren tegelijk de verkeersveiligheid. Belangrijke verbeteringen voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zijn gerealiseerd. De Westtangent in Amsterdam is in exploitatie genomen, waarmee de reistijd met minuten is verkort en er is een belangrijke stap gezet om de busbaan Schiphol Rijk af te maken.

De Vervoerregio levert bijdragen aan het veiliger maken van de infrastructuur op vier onderdelen: Duurzaam & Veilig, Veilige Fietsinfrastructuur, Veilige Schoolomgeving en aanpak van ongevallenlocaties. Deze activiteiten bestaan uit een reeks kleine projecten, die volgens verwachting zijn uitgevoerd, zoals de Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp, het fietspad in het Amsterdamse Bos bij de Bosrandweg en enkele ongevallenlocaties (black-spots). Diverse verkeersveiligheidsmaatregelen werden gerealiseerd in Purmerend

en de Haarlemmermeer en in Volendam met het nieuw ingerichte Europaplein. Gedragsbeïnvloeding wordt opgepakt in het programma Verkeer en Meer met bijdragen aan educaties en campagnes voor onder meer scholieren en ouderen.

We werkten in 2020 ook aan de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer: nieuwe duurzame haltevoorzieningen verschenen in Landsmeer, de Hempont kreeg een wachtvoorziening en bij een aantal R-nethaltes kwamen klokken en displays met wachttijden.

Bij een aantal grote projecten is weer een belangrijke mijlpaal bereikt. Zo is in Zaanstad de planuitwerking voor de Thorbeckeweg bijna afgerond en zijn er nu twee basisalternatieven voor de Guisweg. In Diemen is een start gemaakt met de werkzaamheden bij de onderdoorgang van het spoor bij station Diemen. Voor de aanpak van de Knoop Amsterdam Lelylaan zijn belangrijke stappen gezet, zo is in het najaar met het ministerie een afspraak over de gezamenlijke financiering gemaakt, zodat dit omvangrijke project nu uitgevoerd kan gaan worden. Voor het project Duinpolderweg is de scope aangepast: dit project gaat nu verder als de Nieuwe Bennebroekerweg in de gemeente Haarlemmermeer. Voor de verbindingen die deel uitmaken van de Sprong over het IJ is afgelopen jaar een advies uitgebracht door de commissie d'Hooghe, waardoor de samenwerkende partijen nu een nieuwe start kunnen maken met de planuitwerking.

Voor al deze projecten geldt dat het niet slechts gaat om verbeteringen die ten goede komen aan één vervoerswijze, we werken tenslotte aan de strategische opgave 'Van modaliteit naar mobiliteit', waarbij we tegelijk de verkeersveiligheid verbeteren.

#### Wat hebben we daarvoor gedaan?

De Vervoerregio leverde bij de meeste projecten financiële bijdragen, kennis en expertise. Daarnaast coördineerde de Vervoerregio de aanvragen voor rijksbijdragen aan projecten in onze regio, zoals bij de MIRT-afspraken over station Lelylaan, de uitbreidingen van station stallingen en verkeersveiligheidsgelden vanuit de nieuwe rijksimpuls voor verkeersveiligheid (SPV) waar alle inliggende gemeenten aanvragen voor hebben gedaan. De uitvoering van alle opgeleverde 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 kosteneffectiviteit. Bij sommige projecten verzorgt de

Vervoerregio ook de uitvoering in de voorbereidende fasen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de projecten Guisweg en de Aanpak Verkeersdruk op de Thorbeckeweg (AVANT) in Zaanstad. 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 Mobiliteit	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
IA Uitvoeringsbudgetten en studies	123.797	140.000	156.590	137.056	19.534
<b>Totaal lasten</b>	<b>123.797</b>	<b>140.000</b>	<b>156.590</b>	<b>137.056</b>	<b>19.534</b>
Bijdragen derden	919	-	-	665	665
BDU Absoluut	-	17.214	15.521	15.440	-82
<b>Totaal baten</b>	<b>919</b>	<b>17.214</b>	<b>15.521</b>	<b>16.105</b>	<b>584</b>
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.878	-122.786	-141.069	-120.951	20.118

#### Toelichting op tabel 4

Van het beschikbaar budget ad € 157 mln in 2020 is € 137 mln (87,5%) aan projecten daadwerkelijk uitbetaald.

Bij de uitvoering van de projecten over de jaarschijven is in sommige gevallen afgeweken van de planning. Projecten zoals de OostWest-As in Diemen en De Entree bij Amsterdam Centraal station konden door het rustige verkeersbeeld in de afgelopen maanden in een versneld tempo worden uitgevoerd. De aanpak van de N247 in Waterland is door de provincie Noord-Holland aanbesteed en er kan nu snel met de werkzaamheden worden begonnen, waardoor de eerste betaling naar voren kon worden gehaald.

Bij enkele projecten trad vertraging op. Project Zuidasdok is verder vertraagd en in afwachting van definitieve besluitvorming. Projecten zoals de brug over de Weespertrekvaart, OV-verbeteringen in Amsterdam, waaronder in de Rivierenbuurt en het Museumkwartier en de uitrol van Signalling & Control (S&C) op het metrosysteem

verschuiven naar 2021. Dit wordt onder andere veroorzaakt door complexere voorbereiding en vertraagde leveringen als gevolg van het werken in COVID-19-tijd. Deze komen op een later moment tot uitbetaling.

Per saldo is sprake van enige onderbesteding van € 20 mln (12,5%). Dit valt binnen de bandbreedte die daarover bij de prognose in de 2e Bestuursrapportage 2020 is afgegeven. De reden dat een dergelijke ruime bandbreedte wordt aangehouden is de onvoorspelbaarheid en afhankelijkheid van aanvragen en afrekeningen die elk jaar van de deelnemende gemeenten in de laatste maanden van het jaar worden ontvangen. De ene keer vinden deze nog in het verantwoordingsjaar plaats, de andere keer schuift dit door naar het volgende jaar.

Dit jaar betreft het projecten zoals:

- Ondergrondse fietsenstalling Leidseplein Amsterdam vertraagd, uitvoering nadert nu voltooiing
- Capaciteitsuitbreiding N201 - A9 (zuid) Amstelveen is uitgesteld
- Fietsroute luchthaventerrein Schiphol niet in uitvoering gegaan in 2020
- Fietspad Oostelijke Poeloever Amstelveen uitgestelde oplevering nu in mei 2021

Bij de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage was aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 37 mln zou bedragen.

De baten zijn, net als in voorgaande jaren, verantwoord in het programma Algemene Dekkingsmiddelen, met uitzondering van bedragen die geormerkt voor specifieke projecten zijn bijgedragen (het zogenaamde absolute deel van de BDU). In 2020 is de laatste tranche uit het programma Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) uitgekeerd. Dat programma is in 2010 gestart. De realisatie van projecten die met deze middelen worden bekostigd moeten uiterlijk in 2025 zijn voltooid. De middelen daarvoor zijn binnen de Investeringsagenda als verplichting in de komende jaren opgenomen.

#### Is er sprake van een geormerkt resultaat?

Over 2020 is een bedrag van € 20 mln van het beschikbaar budget niet besteed. Dit budget valt niet vrij: er rust een verplichting op dat bedrag, omdat de bijdragen voor de projecten via beschikkingen zijn toegezegd aan de partners/wegbeheerders. De € 20 mln wordt

vastgehouden voor deze projecten en als geormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2021. Daarmee heeft het resultaat 2020 geen effect op het meerjarig projectbudget.

#### 2.1.2 AMSTELTRAM

De Vervoerregio is opdrachtgever voor de uitwerking en de realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de bereikbaarheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

#### Wat hebben we bereikt en wat hebben we daarvoor gedaan?

##### *Amstelveenlijn:*

Tijdens de fase van Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO) die vanaf 1 september is gestart, moest door het project worden aangetoond dat uiterlijk bij live gang op 13 december sprake is van een werkend vervoersysteem. In de laatste twee weken van de OTO fase bleek aan het begin van het proefbedrijf het systeem te kampen met diverse kinderziekten aan het materieel, verstoringen in het wisselbeveiligingssysteem en bedienfouten van trambestuurders. Mede door de inzet van de testcrew en een intensieve samenwerking tussen GVB, de projectorganisatie van Metro en Tram en relevante opdrachtnemers is het gelukt om de problemen op te lossen en live te gaan.

Met gepaste trots is op zondag 13 december 2020 de exploitatie van lijn 25, in aanwezigheid van een beperkt aantal genodigden vanwege de coronamaatregelen, ingeleid met een feestelijke starthandeling op het opstel terrein in de Legmeerpolder. Daarmee was de bij het Uitvoeringsbesluit van eind 2015 gestelde bestuurlijke mijlpaal voor start exploitatie een feit.

Op 30 december 2020 heeft hoofdaannemer Vital het Verzoek tot Aanvaarding ingediend bij de projectorganisatie. Dit houdt in dat het werk conform de eindmijlpaal per 31 december 2020 is opgeleverd met enkele restpunten.

Het project is echter nog niet klaar. Voor live gang waren al een aantal restpunten en optimalisaties gepland om na 13 december nog uit te voeren. Mede op basis van de ervaringen van de eerste weken dienstregeling en een schouw van de Reizigers Adviesraad (RAR) blijken er nog wat optimalisaties nodig te zijn om tot een robuust werkend vervoer systeem te komen. Deze werkzaamheden worden in het eerste en tweede kwartaal van 2021 voltooid.

#### *Uithoornlijn:*

Op 11 maart 2020 is het hoofdcontract met aannemer Dura Vermeer getekend, kort daarna brak de COVID-19 crisis uit. Als gevolg van de beperkingen door coronamaatregelen heeft deze opstart op alternatieve wijze plaatsgevonden. In plaats van de geplande bouwweek waarin Dura Vermeer en projectteam Uithoornlijn maar ook projectpartners met elkaar de toekomstige samenwerking nader zouden gaan vormgeven, hebben de kennismakingen met elkaar in een digitale vorm plaatsgevonden. Ondanks de beperkingen is een goede aanvang gemaakt in de opstart van de samenwerking. Daarna is Dura Vermeer conform de planning gestart met werkzaamheden in het kader van het systeem- en voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp is mede vanwege COVID-19 vier weken later dan gepland opgeleverd. De opmerkingen uit de diverse reviews ten aanzien van het voorlopig ontwerp zullen tijdens de fase van het definitief ontwerp worden verwerkt. Mede op basis van de ervaringen bij de Ombouw Amstelveenlijn heeft voortschrijdend inzicht geleid tot een aantal scopewijzigingen die noodzakelijk zijn om tot een werkend vervoer systeem te komen.

Tevens hebben de eerste conditioneringswerkzaamheden plaatsgevonden door kappen van bomen op de voormalige spoorlijn waar straks de tram komt te rijden.

Wat heeft het gekost (en wat hadden we gedacht dat het zou kosten)?

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

Amsteltram	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
Amstelveenlijn	117.793	81.796	90.167	73.866	16.301
Uithoornlijn	2.520	7.000	7.650	11.159	-3.509
<b>Totaal lasten</b>	<b>120.313</b>	<b>88.796</b>	<b>97.817</b>	<b>85.024</b>	<b>12.792</b>
Bijdragen derden	26.192	15.404	15.976	15.976	-0
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>26.192</b>	<b>15.404</b>	<b>15.976</b>	<b>15.976</b>	<b>-0</b>
Saldo Amsteltram	-94.122	-73.392	-81.841	-69.049	12.792

#### Toelichting op tabel 5

##### *Amstelveenlijn:*

De kosten in 2020 zijn € 16,3 mln lager uitgekomen mede door bijstelling van de risicoreservering (€ 4,9 mln, zie ook de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020). Daarnaast wordt een eerder toegezegde bijdrage aan de S&C kosten pas in 2021 bij het project in rekening gebracht (€ 3,1 mln), zijn de indexatie kosten lager uitgevallen als gevolg van het niet indexeren van de compensatie overeenkomst ten aanzien van de ontwerporganisatie van de hoofdaannemer (€ 1,2 mln), is de risicoreservering nog verder terug gebracht (€ 2,2 mln) en is de eindafrekening van het hoofdcontract (€ 3,5 mln) en eindafrekening van de inzet van gemeente Amsterdam, RVE Metro en Tram, Eigendom & Beheer (E&B) (€ 1,4 mln) doorgeschoven naar 2021.

##### *Uithoornlijn:*

De kosten in 2020 zijn € 3,5 mln hoger uitgekomen mede door de in de 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage genoemde herziening van het termijnschema van de aannemer (€ 4,6 mln), de afrekening van de inzet van E&B (-/- € 0,4 mln) is verschoven naar 2021 en de VAT kosten zijn lager uitgevallen (-/- € 0,7 mln).

#### Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het positief (gesaldeerde) resultaat blijft binnen het subprogramma en heeft geen effect op het meerjarig programmabudget van de Amsteltram, omdat het uiteindelijke

projectresultaat ongewijzigd blijft. Het positief resultaat van de Amstelveenlijn zal worden gebruikt om de verwachte budgetspanning bij de Uithoornlijn op te vangen.

### 2.1.3 CONCESSIONS

2020 was een moeilijk jaar voor de OV-sector. Als gevolg van de COVID-19 pandemie is het aantal reizigers sterk afgenomen, en daarmee liepen ook de reizigersinkomsten fors terug. Na een terugval met circa 85% tijdens de eerste lockdown is het aantal reizigers eind 2020 uitgekomen op ongeveer 30 tot 40% ten opzichte van 2019. Vanuit de Vervoerregio is - samen met andere opdrachtgevende overheden - gelobbyd bij het Rijk voor een passend pakket van maatregelen. Dit heeft vorm gekregen in de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV).

De Vervoerregio Amsterdam is concessieverlener voor een viertal openbaar vervoerconcessies, te weten (met tussen haakjes de gereserveerde subsidiebijdrage over 2020):

- Amstelland-Meerlanden (€ 45,6 miljoen)
- Amsterdam (€ 20 miljoen, met name voor sociale veiligheid, de exploitatie is nagenoeg kostendekkend)
- Waterland (€ 19,3 miljoen)
- Zaanstreek (€ 12,5 miljoen)



#### Wat hebben we bereikt?

Door de BVOV is het aanbod van openbaar vervoer in 2020 voor een groot deel in stand kunnen blijven. Samen met de vervoerders is een enorme inspanningskracht geleverd om in 2020 het openbaar vervoer op een goede manier open te houden voor de reizigers met alle COVID-19 maatregelen die daarvoor benodigd waren. Ook heeft veel overleg met de gemeenten en adviesorganen plaatsgevonden over de gevolgen van de maatregelen. Voor 2021 is bereikt dat de BVOV wordt gecontinueerd tot en met het derde kwartaal. Over het resterende kwartaal van 2021 en over 2022 lopen de gesprekken met het Rijk.

Als gevolg van de COVID-19 pandemie is de aanbesteding Zaanstreek-Waterland vroegtijdig stopgezet, omdat er geen perspectief was op inschrijvers voor deze nieuwe concessie (die per 12 december 2021 zou moeten ingaan). Om het openbaar vervoer na 12 december 2021 te continueren, bereidt de Vervoerregio een noodmaatregel (noodconcessie) voor.



In de concessie Amsterdam zijn in 2020 de eerste elektrische bussen in gebruik genomen.

In Amstelland-Meerlanden was het de bedoeling dat een tranche elektrische bussen van 111 stuks per december 2020 zouden instromen, maar o.a. vanwege COVID-19 zal die instroom in 2021 plaatsvinden.

#### Wat hebben we daarvoor gedaan?

De Vervoerregio Amsterdam heeft voor al haar concessies in het najaar van 2020 (extreem) verkorte vervoerplanprocedures moeten doorlopen om het aanpassen van het vervoeraanbod te kunnen laten plaatsvinden. Alle formele adviesorganen zijn daarbij betrokken geweest. Tevens heeft het Dagelijks Bestuur uitgangspunten vastgesteld om richting te geven aan het naar beneden aanpassen van het vervoeraanbod.

Aan het begin van de uitbraak van COVID-19 heeft de Vervoerregio Amsterdam zich flexibel opgesteld richting vervoerders, daar waar het gaat om het acuut afschalen van het vervoeraanbod.

#### Wat heeft het gekost?

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

Concessies	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting		Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
			1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	
Amstelland Meerlanden	47.403	45.360	47.204	69.782	-22.577
Amsterdam (Exploitatie)	22.771	21.502	144.359	130.412	13.947
Waterland	18.242	19.433	30.498	29.518	980
Zaanstreek	11.768	12.628	13.315	12.495	820
CVV en buurtbussen	100	221	98	260	-162
Innovatiefonds	94	1.000	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland	-	-	140	138	2
R-net Uitvoeringskosten	244	1.100	25	7	18
<b>Totaal lasten</b>	<b>100.622</b>	<b>101.244</b>	<b>235.639</b>	<b>242.612</b>	<b>-6.973</b>
Bijdragen derden	7.738	6.035	137.253	160.868	23.615
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>7.738</b>	<b>6.035</b>	<b>137.253</b>	<b>160.868</b>	<b>23.615</b>
Saldo Concessies	-92.884	-95.209	-98.386	-81.744	16.642

#### Toelichting op tabel 6

Voor alle concessies geldt dat de bonus/malus over 2018 en 2019 nog niet is vastgesteld. In het dagelijks bestuur van maart 2021 zullen deze bonussen, malussen en boetes vastgesteld worden. Dit is geen vrijvallend budget, maar schuift daardoor naar 2021.

#### **Concessie Amstelland Meerlanden:**

De bonus/malus over 2018 en 2019 is nog niet vastgesteld. Dit betreft een bedrag van € 1,4 mln Dit is geen vrij geld maar schuift door naar 2021. De monitoringskosten ad € 0,2 mln zijn eveneens niet uitgegeven. Dit bedrag valt vrij. Verder is er een verschil van € 0,5 mln meerkosten doordat het dienstregelingjaar niet samenvalt met het kalenderjaar. De Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk is niet vastgelegd in een begrotingswijziging. Dit is een verschil van € 23,6 mln welke ook zichtbaar is in de baten.

#### **Concessie Amsterdam**

De bonus/malus over 2018 en 2019 is nog niet vastgesteld. Dit betreft een bedrag van maximaal € 2,1 mln. Dit is geen vrij geld maar schuift door naar 2021.

De monitoringskosten van € 0,5 mln zijn niet besteed in 2020. Dit budget kan vrijvallen.

De herijking 2019 is gerealiseerd, dit betreft een vrijval van € 11,3 mln. Voorgesteld wordt om dit vrijvallend geld beschikbaar te houden voor de transitieopgave.

#### **Concessie Waterland**

De bonus/malus over 2018 en 2019 is nog niet vastgesteld. Dit betreft maximaal € 1,2 mln. Dit is geen vrij geld maar schuift door naar 2021.

Verder is er een verschil van € 0,2 mln meerkosten doordat het dienstregelingjaar niet samenvalt met het kalenderjaar.

#### **Concessie Zaanstreek**

De bonus/malus over 2018 en 2019 is nog niet vastgesteld. Dit betreft maximaal € 0,8 mln. Dit is geen vrij geld maar schuift door naar 2021.

De monitoringskosten van € 0,04 mln zijn niet uitgegeven. Dit bedrag valt vrij.

Verder is er een verschil van € 0,14 mln meerkosten doordat het dienstregelingjaar niet samenvalt met het kalenderjaar.

Daarnaast is een boete opgelegd van € 0,12 mln voor de late inzet van ZE-midibussen.

#### Is er sprake van een geormerkt resultaat?

Het herijkingresultaat van de concessie Amsterdam bedroeg € 11,3 mln voor 2020. Voorstel aan de Regioraad is om dit bedrag in 2021 in te zetten voor de transitieopgave.

De nog niet uitbetaalde bonussen van alle concessies over 2018 en 2019 blijven gereserveerd voor de genoemde concessies. Dit is een bedrag van maximaal € 5,5 miljoen.

### 2.1.4 BEHEER EN ONDERHOUD RAIL INFRASTRUCTUUR (BORI) EN MEERJAREN VERVANGINGSPROGRAMMA METRO (MVP)

Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en regio. Om dit te bereiken verleent de Vervoerregio subsidie aan de gemeente Amsterdam voor het beheren en onderhouden van deze railinfrastructuur. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud als het vervangingsonderhoud. De gemeente fungeert als opdrachtgever richting GVB railservices.

#### Wat hebben we bereikt?

De Vervoerregio heeft samen met de gemeente Amsterdam en GVB gezorgd voor een goed presterende infrastructuur in termen van beschikbaarheid en veiligheid in 2020. Dit draagt bij aan een betrouwbare en veilige tram- of metroreis wat weer bijdraagt aan de mobiliteit van Amsterdam en regio.

De Vervoerregio is samen met GVB en gemeente bezig met het verbeteren van de governance van de concessie Amsterdam mede in combinatie met het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. In 2020 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen te herdefiniëren. Doel hierbij is om de sturing vanaf 2022 eenvoudiger en efficiënter te maken met als doel de reiziger beter te bedienen en de kosten te reduceren.

In 2020 heeft de Vervoerregio gezamenlijk met de gemeente Amsterdam en GVB de reguliere kosten voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur doorgelicht. Door de digitalisering, intensiever gebruik en de huidige organisatiestructuur staat het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur onder financiële druk. De drie partijen voorzien een uitdaging om de benodigde beheer en onderhoudsactiviteiten binnen het financieel kader te programmeren en moeten daarom een aantal activiteiten en programma's bijsturen. Dit gaat naar verwachting impact hebben op de betrokken organisaties, benodigde activiteiten in de toekomst en mogelijk de kwaliteit van het openbaar vervoer.

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. De betrokken partijen gebruiken de resultaten van dit onderzoek om de effectiviteit en efficiency verder te verbeteren. Dit wordt eveneens betrokken bij de invulling van de nieuwe governance per 1 januari 2022.

Door goede samenwerking hebben Vervoerregio en gemeente Amsterdam in 2020, onder voorwaarden, overeenstemming bereikt over de financiële afronding van de renovatie Oostlijn, kosten omtrent het programma tunnelveiligheid Oostbuis en de kosten van cybersecurity en het beheer en onderhoud van het nieuwe metrobeveiligingssysteem Signalling & Control (S&C). In 2021 worden deze posten afgewikkeld binnen de beschikbare bedragen van het meerjarig convenant.

#### Wat hebben we daarvoor gedaan?

In 2020 is er op diverse dossiers binnen het onderwerp intensief samengewerkt met de gemeente Amsterdam en GVB. Deze goede samenwerking legt de basis voor de nieuwe governance.

## Wat heeft het gekost?

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

BORI/MVP	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verskil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
Beheer & Onderhoud	68.678	143.226	138.040	131.669	6.371
Meerjaren Vervangingsprogramma	41.918	-	-	-	-
<b>Totaal lasten</b>	<b>110.596</b>	<b>143.226</b>	<b>138.040</b>	<b>131.669</b>	<b>6.371</b>
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Saldo BORI/MVP	-110.596	-143.226	-138.040	-131.669	6.371

### Toelichting op tabel 7

De Vervoerregio heeft voor 2020 een gemaximeerde subsidiebijdrage van in totaal € 138 mln beschikbaar gesteld. De definitieve vaststelling van de subsidiehoogte zal naar verwachting in Q3 2021 plaatsvinden. In deze € 138 mln is een bedrag gereserveerd van € 6,1 mln voor facturatieonzekerheid met betrekking tot het vervangingsonderhoud. Dit is een buffer voor als de uitvoering voorspoediger gaat en er daardoor budget naar voren (uit 2021 naar 2020) gehaald kan worden. Dit bedrag is in 2020 niet benut en verklaart daarmee de onderuitputting in 2020. Dit bedrag blijft wel beschikbaar binnen het convenant voor de resterende jaren.

### Is er sprake van een geormerkt resultaat?

De budgetten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur zijn vastgelegd in het convenant Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 ter hoogte van € 648 mln (prijsspeil 2013) en het convenant Meerjaren Vervangingsonderhoud Programma Metro 2015 tot en met 2031 ter hoogte van € 609,3 mln (prijsspeil 2014). Het resultaat van € 6,1 mln uit 2020 blijft daarom geormerkt beschikbaar voor het resterende budget uit de convenanten.

## 2.1.5 ACTIVA GEMEENTELIJK VERVOERBEDRIJF (GVB)

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te kunnen voeren. In dit kader subsidieert de Vervoerregio een aantal grote materieelbestellingen die GVB uitvoert. Het nieuwe materieel bestaat uit zowel trams, metro's als elektrische bussen. Deze bestellingen dragen bij aan de doelstellingen die de Vervoerregio heeft op het vlak van verminderen van CO2 uitstoot en het verbeteren van reizen.

### Wat hebben we bereikt (en wat hadden we willen bereiken)?

Ondanks belemmeringen gedurende de eerste lockdown als gevolg van COVID-19 is de levering van de nieuwe 15G tramvoertuigen in 2020 gestaag doorgegaan. Eigenlijk was het de bedoeling dat het vervoerbedrijf in het al eerder vorig jaar door de stad zou gaan rijden met de 15G. De oplevering van de 15G trams is vanwege corona vorig jaar, iets vertraagd. Gelukkig heeft dit geen effect gehad op de geplande datum waarop we de Amstelveenlijn in gebruik zouden nemen. De levering van de 15G voertuigen ligt begin 2021 in termen van geld en tijd weer op schema. Ook is de vergunningverlening voor de inzet van enkele en gekoppelde trams op het Amsterdamse net afgerond.. Met de beschikbare voertuigen is het de bedoeling om in het voorjaar 2021 te starten met inzet van 15G's elders op het netwerk.

De Regioraad heeft verder in mei 2020 besloten om, vanuit ruimte binnen het oorspronkelijke budget van € 209 mln, nog eens 9 extra 15G trams te bestellen vanuit de optieregeling die hoort bij het contract. Deze 9 trams waren nodig voor de vervanging van de bestaande trams. In december 2020 heeft het dagelijks bestuur besloten vooralsnog niet nog meer extra voertuigen bovenop deze 9 trams te bestellen. Dit blijft de komende jaren overigens nog wel mogelijk.

Omdat de instroom van de 15G weer op schema ligt en inzet op de rest van het netwerk aanstaande is, heeft het dagelijks bestuur in december 2020 besloten in te stemmen met het verzoek van GVB Activa om de trams van het type 11G/12G uit te stromen. Dit zal in de loop van 2021 plaatsvinden.

Een andere grote materieelbestelling die loopt is de aanschaf van de M7 metro. Van dit nieuwe voertuig is in 2019 de mock up gepresenteerd. Eind 2019 is de productie van de casco-onderdelen gestart en in 2020 is de productie voortgezet. De eerste nieuwe voertuigen worden in de zomer van 2021 verwacht.

Verder heeft de Vervoerregio in 2020 een besluit genomen over het verlenen van een subsidie voor het verlengen van de levensduur van de metro's type S1 en S2, zodat deze voertuigen in ieder geval tot 2024 inzetbaar zijn, wanneer de M7 serie volledig is ingestroomd.

Tenslotte zijn in 2020 de eerste 31 elektrische bussen in gebruik genomen die ingezet worden op de buslijnen 15, 22, 61 en 231. De bestuurders zijn zeer tevreden en de eerste signalen van de reizigers zijn positief. Er zijn momenteel nog 13 gelede elektrische bussen in bestelling die in de zomer van 2021 gaan rijden op de R-Netlijn 369 tussen Sloterdijk en Schiphol. Nog eens 31 bussen stromen begin 2022 in. Voor de vervanging van het resterende deel van de dieselbussen bereidt GVB een nieuwe aanbesteding voor.

#### Wat hebben we daarvoor gedaan (en wat hadden we gepland daarvoor te doen)?

De Vervoerregio verstrekt subsidie voor de kapitaallasten van de materieelbestellingen M7, 15G en de elektrische bussen.

Per 31 december 2020 zijn 30 15G voertuigen afgenomen door GVB. Met een verwachte instroom van 3 voertuigen per maand wordt de basisbestelling van in totaal 63 trams waarschijnlijk in 2021 afgerond. Daarnaast is er een optie voor 9 extra voertuigen, die in 2022 volgen.

In 2020 hebben de eerste uitgaven aan kapitaallasten voor de eerste 31 elektrische bussen plaatsgevonden. De eerste uitgave voor de tweede serie van 13 bussen is door productievertraging als gevolg van COVID-19 vertraagd naar 2021.

#### Wat heeft het gekost?

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

Activa GVB	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
Strategische Activa	4.453	8.046	29.368	8.784	20.584
<b>Totaal lasten</b>	<b>4.453</b>	<b>8.046</b>	<b>29.368</b>	<b>8.784</b>	<b>20.584</b>
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Saldo Activa GVB	-4.453	-8.046	-29.368	-8.784	20.584

#### Toelichting op tabel 8

De uitgaven bedroegen € 8,8 mln, volgens de gewijzigde begroting € 29,4 mln.

De aanvullende subsidie voor introductiekosten van het beveiligingssysteem Signalling & Control (S&C) voor de metro van € 11,2 mln zijn door vertraging in het project als gevolg van COVID-19 nog niet uitgegeven. Door vertragingen in uitleveringen van 15G en M7 is de realisatie eveneens lager dan begroot voor een bedrag van € 9,6 mln. Doordat de oplevering van kleinere projecten bij GVB iets achterlopen is € 0,2 mln minder dan begroot vergoed aan GVB voor kapitaallasten. Dit bedrag valt in 2020 vrij maar zal in toekomstige jaren alsnog tot kapitaallasten leiden.

#### Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

De subsidie van € 11,2 mln S&C schuift door naar 2021, het jaar waarin dit project in gebruik wordt gesteld. De overige lagere verstrekte subsidies ten bedrage van € 9,4 mln voor Activa schuiven eveneens door naar 2021 en verder. Het zijn bekleemde bedragen voor investeringen in strategische activa.

## 2.1.6 DUURZAAM & SLIM

Het jaar 2020 was het laatste jaar dat het subprogramma Duurzaam & Slim als afzonderlijk subprogramma op de begroting stond. Vanaf 2021 is Duurzaam & Slim opgenomen in de IA Mobiliteit.

Het subprogramma Duurzaam & Slim kent verschillende onderdelen: Smart Mobility, Zero Emissie en OV-Coach. De nadruk ligt daarmee op het bevorderen van duurzaamheid en innovatie, door het investeren in ZE bussen, laadinfrastructuur en laadpalen voor particulieren alsmede door het bijdragen aan innovatieve pilots zoals MaaS Zuidas en Olli Fleet Challenge Marineterrein.

### Wat hebben we bereikt en wat hebben we daarvoor gedaan?

Zoals ook in de 2e Bestuursrapportage 2020 al werd gememoreerd was 2020 een bijzonder en turbulent jaar. Ook op het subprogramma Duurzaam & Slim heeft dat zijn impact gehad. De pilot Olli Fleet Challenge Marineterrein is uitgesteld omdat de doelgroep van de pilot niet bereikt kon worden. Doel van deze pilot is met name de interactie tussen reizigers en het zelfrijdende voertuig. De bijdrage aan de pilot MaaS Zuidas is in 2020 wel uitgekeerd. De voorbereiding van die pilot gaat nog door en de lancering staat gepland voor het eerste kwartaal van 2021. Ook zijn er in 2020 bijdragen gedaan aan Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE's) bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daardoor hebben we meer inzicht gekregen in hoe we mobiliteit al in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling een plek hebben kunnen geven.

Voor ZE Bus Amsterdam was in 2020 een uitgave van € 3,1 mln euro voorzien. Die bijdrage is in 2020 niet nodig geweest. Doordat de bestelling van het aantal bussen van batch drie lager uit kon vallen door de gevolgen van COVID-19 is deze extra bijdrage bovenop de bijdrage vanuit het subprogramma Activa niet nodig gebleken. Voor 2021 is voor de voorbereiding van de versnelde uitvoering van batches vier en vijf echter wel een hogere bijdrage voorzien. Het niet uitgegeven budget van 2020 wordt daartoe overgeheveld naar de IA Mobiliteit voor 2021.

De laadpalen zijn in 2020 wel volgens planning geplaatst, maar de bijdragen zijn nog niet afgerekend. Het budget van € 0,094 mln voor deze verwachte bijdragen aan het plaatsen

van laadpalen voor particuliere elektrische auto's in de hele regio wordt daarom doorgeschoven naar 2021.

In totaal wordt ongeveer € 3,9 mln overgeheveld naar 2021. Bijna € 3,2 mln daarvan is bestemd voor bovenstaande twee bijdragen aan ZE laadinfra en laadpalen.

### Wat heeft het gekost?

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

Duurzaam & Slim	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
MRA Smart Mobility	688	900	-	-0	0
IA Smart Mobility	79	1.470	1.075	989	86
OV coach	-	1.000	840	203	637
Zero emissie	-	11.000	3.100	-	3.100
Cofinanciering laadpalen	-	-	94	-	94
Overige	395	-	-	-3	3
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.161</b>	<b>14.370</b>	<b>5.109</b>	<b>1.189</b>	<b>3.920</b>
Bijdragen derden	229	450	-	105	105
<b>Totaal baten</b>	<b>229</b>	<b>450</b>	<b>-</b>	<b>105</b>	<b>105</b>
Saldo Duurzaam & Slim	-932	-13.920	-5.109	-1.084	4.025

### Toelichting op tabel 9

In totaal is er ruim € 1 mln uitgegeven in 2020, waarvan MaaS Zuidas met ruim € 0,9 mln de grootste uitgave was. In totaal was er ruim € 5 mln aan uitgaven voorzien.

### Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Op grond van voorgaande overwegingen wordt aan de regio raad voorgesteld het overschot van € 3,9 mln aan de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 toe te voegen.

## 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 (mobiliteits)vraagstukken die spelen in onze regio. Daarnaast voert de Vervoerregio zelf onderzoek uit om beleidsvorming te ondersteunen en huidig beleid en projecten te

monitoren en evalueren. Deze activiteiten vormen het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS). De vier penvoerderprojecten omvatten ieder een samenwerkingsverband met verschillende partners in de Metropoolregio Amsterdam:

1. MRA Regionaal Verkeersmodel VENOM (zie [website](#))
2. MRA Platform Smart Mobility (zie [website](#))
3. MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (zie [website](#))
4. MRA OV & Spoor coördinatie (zie [website](#))

Onder de niet-penvoerder projecten zijn verschillende landelijke en regionale samenwerkingsverbanden ondergebracht waar we als Vervoerregio actief aan deelnemen:

5. Kennisplatform Verkeer & Vervoer (zie [KpVV](#))
6. Nationaal Dataportaal Wegverkeer (zie [NDW](#))
7. Samenwerkingsverband van Decentrale OV-autoriteiten (zie [DOVA](#))
8. MRA elektrisch (zie [MRA-E](#))
9. Regionale Samenwerking Verkeersmanagement MRA
10. Amsterdam Bereikbaar (zie [website](#))

Daarnaast vallen onder de niet-penvoerder projecten diverse (beleids)onderzoeken, mobiliteitsplannen, (data) abonnementen en verschillende nationale en internationale lidmaatschappen (waaronder CROW, EMTA, POLIS en UITP).

### Wat hebben we bereikt en wat hebben we daarvoor gedaan?

**VENOM** is een regionaal verkeersprognosemodel voor strategische weg- en openbaar vervoerstudies, projecten en vraagstukken in de **Metropoolregio Amsterdam**. In de zomer van 2020 is de ontwikkeling van VENOM versie 2018 afgerond. Daarna is er gestart met de ontwikkeling van VENOM versie 2020. We hebben diverse nieuwe databronnen aangeboord, zoals bijvoorbeeld het aankopen van gekoppelde OV-chipkaartdata zodat reizigersstromen tussen verschillende vormen van OV (bijv. bus-trein-tram) gevolgd kunnen worden. Dit zorgt in de toekomst voor meer betrouwbare verkeersmodellen en

prognoses. Ook hebben we met verschillende partners bijgedragen aan een innovatief onderzoek genaamd "Urban Tools Next II" om andere manieren van modelleren te verkennen.

Doelstelling van het **MRA Platform Smart Mobility** is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen en opgaven van de partners van de MRA. Dit gebeurt door het vergaren en uitdragen van kennis op onderwerpen als Mobility as a Service (MaaS), Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility, Data, Smart infra en Logistiek. Het ontwikkelen van leidraden voor de partners zoals de leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility en de Datapedia en het opzetten en begeleiden van gewenste samenwerkingen zoals de Ovale Tafel Logistiek en Scale Up in Residence.

In 2020 is meer aandacht gekomen voor Smart Mobility en duurzaamheid in de Logistiek, zowel bij de overheden, de betrokken bedrijven als de kennisinstellingen in de MRA. Het MRA platform Smart Mobility is zichtbaarder geworden voor de partners als vraagbaak, adviseur en verbinder van kennis en mensen. Gemeenten hebben nu een tool beschikbaar waarmee ze handen en voeten kunnen geven aan Smart Mobility in gebiedsontwikkeling en om de basis op orde te krijgen voor data. De MRA is op landelijk niveau goed verbonden en stuurt mee aan de Smart Mobility ontwikkelingen.

In het programma **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid** (SBaB) werkt de Vervoerregio Amsterdam samen met partners van het Rijk en de MRA aan de opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. In het BO MIRT van 25 november 2020 zijn o.a. de volgende afspraken gemaakt tussen Rijk en MRA-partners over het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het MIRT-onderzoek ZWASH (Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp) is vastgesteld. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Schiphol en Hoofddorp en het aanleggen van de ontbrekende schakel in de metro Ringlijn tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg zijn als voorkeursalternatieven uitgesproken voor het ontlasten van treininfrastructuur, het creëren van een internationaal vestigingsklimaat op de kerncorridor en het stimuleren van extra woningbouw en werkgelegenheid aan de westkant van de MRA. De ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area (ABA) is vastgesteld, met daarin de tussenresultaten en -conclusies van het MIRT-onderzoek. ABA betreft het gebied Amsterdam IJburg, Almere, het tussengelegen gebied en het Markermeer-IJmeer. In de Uitvoeringsagenda zijn afspraken gemaakt over o.a. de aanpak

van Station Lelylaan en een pakket aan Corona-maatregelen, onder andere gericht op het meer spreiden van mobiliteit. Er is een Netwerkstrategie vastgesteld, die richting geeft aan de toekomstige besluitvorming over netwerkinvesteringen en helpt deze in samenhang en in de tijd te bezien. De onderzoeken naar ZWASH, ABA en de Netwerkstrategie zijn afgerond en hierover zijn afspraken gemaakt met het Rijk.

Het kernteam **Strategische OV- en Spoorcoördinatie** is de plek waar de regionale koers en strategische OV- en Spoorprojecten in de MRA wordt besproken en waar vanuit – indien nodig - wordt geadviseerd om deze koers bij te stellen. In 2020 hebben de volgende dossiers in BO MIRT aandacht gekregen: vertraging Zuidasdok, verbinding Randstad Noord-Nederland, diverse SBaB onderzoeken (ZWASH, MASH, Airport Sprinter) en de MIRT Verkenning 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor, de uitwerking van de regionale bouwstenen van het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) en het dienstregelingsmodel voor de OV SAAL corridor (Schiphol Amsterdam Almere Lelystad). Deze dienstregeling moet in 2029 gaan rijden. In oktober is een rapportage over de samenhang en risico's van de spoorprojecten in de Ruit van Amsterdam opgeleverd. En tot slot zijn in het kader van het Landelijke OV Toekomstbeeld de voorbereidingen getroffen voor het gezamenlijk vaststellen van een gedragen ontwikkelagenda met een duidelijk bestuurlijk statement.

### Mobiliteitsplannen

Met het opstellen van Mobiliteitsplannen werkt de Vervoerregio samen met gemeenten aan slimme bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals met de bouw van woningen en stedelijke transformatie. De plannen waar we als Vervoerregio bij zijn betrokken, hadden in 2020 vooral betrekking op de gemeente Amsterdam. De plannen voor Amsterdam Noord, Zuidoost, Nieuw-West en de toekomstige wijk Haven-Stad liggen nu in concept klaar. Het al eerder gestarte mobiliteitsplan Zeeburgereiland-IJburg is vastgesteld en wordt uitgevoerd.

Bij alle genoemde plannen is vanuit de Vervoerregio actief met de gemeente Amsterdam samengewerkt bij het opstellen van de plannen en de maatregelen. De voor 2020 geplande bestuurlijke besluitvorming van de gemeente Amsterdam heeft in de meeste gevallen nog niet plaatsgevonden door een vertraging in de strategische prioritering (onder andere als gevolg van COVID-19). De besluitvorming is nu voorzien voor 2021.

### Beleidsonderzoeken

Inhoudelijke onderzoeken waren met name voorzien op gebied van Zero Emissie Mobiliteit, Verkeersveiligheid, Inclusieve Mobiliteit en Bus Rapid Transit systemen. Belangrijkste resultaten waren bijvoorbeeld twee QuickScans op de mogelijkheden van een "Bus Rapid Transit" systeem in onze regio en naar de mogelijkheden van zogenaamde "Smart Grids". Een ander groot afgerond onderzoek is de Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid die is uitgevoerd in het kader van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Voor ondersteuning waren met name uitgaven begroot voor de onderwerpen Beleving, Uitwerking van de Strategische Opgaven en het Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit. Hier hebben we duidelijk gemerkt dat we een aantal zaken niet hebben kunnen oppakken als gevolg van COVID-19, met name onderwerpen waarbij contact met (kwetsbare) reizigers cruciaal waren. Evenementen gingen in 2020 voor het overgrote deel niet door of werden anders (digitaal) ingevuld als gevolg van COVID-19, zoals bijvoorbeeld het ZE evenement.

### Samenwerking met concessieverleners en -nemers

In **DOVA-verband** is veel aandacht besteed aan de gevolgen van de maatregelen om de verspreiding van het COVID-19-virus te beperken en zijn afspraken gemaakt met de andere opdracht gevende overheden en het Rijk over onder andere de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en ook over de uitwerking van de transitieplannen. Het **Governance-traject** is een vervolg op het adviesrapport om de governance met betrekking tot het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur en het meerjarig onderhoudsprogramma van metro anders te organiseren. Dit proces wordt in 2021 voortgezet. Vanwege de coronacrisis heeft het **OV Marketingbureau** dit jaar minder acties uitgevoerd om het aantal reizigers te laten groeien, waardoor in 2020 ook minder is uitgegeven.

## Wat heeft het gekost?

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

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
MRA verkeersmodel VENOM	459	517	517	378	139
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	423	1.136	1.136	546	590
MRA Smart Mobility	-	-	1.050	898	152
MRA Spoordossier	596	250	250	274	-24
OSS overige projecten	4.932	6.273	7.701	5.414	2.287
<b>Totaal lasten</b>	<b>6.410</b>	<b>8.176</b>	<b>10.654</b>	<b>7.510</b>	<b>3.144</b>
MRA verkeersmodel VENOM	253	320	320	181	-139
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	74	730	730	508	-222
MRA Smart Mobility	-	-	745	395	-350
MRA Spoordossier	514	200	200	225	25
OSS overige projecten	261	-	-	337	337
<b>Totaal baten</b>	<b>1.102</b>	<b>1.250</b>	<b>1.995</b>	<b>1.646</b>	<b>-349</b>
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-5.308	-6.926	-8.659	-5.863	2.795

### Toelichting op tabel 10

In 2020 is voor het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking sprake van een onderbesteding van € 2,8 mln. De resultaten van de vier penvoerderprojecten zijn geoormerkt (€ 0,2 mln), omdat het gaat om niet bestede bijdragen van externe partijen uit het samenwerkingsverband waaraan ook de Vervoerregio een afgesproken financiële bijdrage levert. De resultaten van de niet-penvoerderprojecten zijn deels geoormerkt. In 2020 is de oplevering van bepaalde projecten uitgesteld of heeft vanwege COVID-19 vertraging opgelopen. Er wordt voorgesteld om de budgetten van deze projecten naar 2021 over te hevelen. In totaal gaat het om een bedrag van circa € 1,4 mln.

### 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 2020

Voor de personele inzet op de taken in het primaire proces van de Vervoerregio was in 2020 € 7,8 mln beschikbaar. De inzet in 2020 bedroeg € 7,5 mln, niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn gebruikt. 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. In 2020 heeft de Regiraad ingestemd met dit voorstel.

## Wat heeft het gekost?

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

Apparaatskosten	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2020
Directe Personeelslasten	4.590	5.191	5.065	6.109	-1.044
Inhuur	2.556	3.460	2.960	1.536	1.424
<b>Totaal lasten</b>	<b>7.147</b>	<b>8.651</b>	<b>8.025</b>	<b>7.645</b>	<b>380</b>
Bijdragen derden	47	306	206	94	-112
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>47</b>	<b>306</b>	<b>206</b>	<b>94</b>	<b>-112</b>
Saldo Apparaatskosten	-7.099	-8.345	-7.819	-7.550	269

### Toelichting op tabel 11

Omdat effectuering van de verschuiving van inhuurbudget naar vaste formatie per 1 januari 2021 in de begroting wordt opgenomen, maar daadwerkelijk al medewerkers zijn aangenomen op deze nieuwe functies, is circa € 1,0 mln van het inhuurbudget in 2020 benut voor de arbeidscontracten.

## 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: Directie, Teammanagement, Strategie, Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

#### Wat hebben we bereikt en daarvoor gedaan in 2020

In de paragraaf Bedrijfsvoering (2.4.3) worden de belangrijke beleidsontwikkelingen beschreven op het gebied van bestuur en communicatie en van bedrijfsvoering (ICT, personeel, juridische zaken en financiën).



### Apparaatslasten (personele inzet)

Voor de personele inzet op de taken in het primaire proces van de Vervoerregio was in 2020 € 6,7 mln beschikbaar. De inzet in 2020 bedroeg € 6,3 mln, niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn gebruikt. 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. In 2020 heeft de Regioraad ingestemd met dit voorstel.

### Wat heeft het gekost?

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

Overhead	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verschil
					Gewijzigde Jaarrekening 2020
<i>Materiële kosten:</i>					
Bestuur & Ondersteuning	93	107	157	83	74
Communicatie	126	165	165	147	18
Bedrijfsvoering	2.485	2.353	2.753	2.603	150
Financiën	167	106	196	177	18
<i>Personele kosten:</i>					
Directe personeelslasten	3.895	4.946	5.147	4.474	673
Personeel van derden	2.282	1.533	1.533	1.835	-302
<b>Totaal lasten</b>	<b>9.048</b>	<b>9.209</b>	<b>9.950</b>	<b>9.320</b>	<b>631</b>
Baten overhead	312	80	280	343	63
<b>Totaal baten</b>	<b>312</b>	<b>80</b>	<b>280</b>	<b>343</b>	<b>63</b>
Saldo Overhead	-8.736	-9.129	-9.670	-8.976	694

### Toelichting op tabel 12

De kosten bij Bestuur en ondersteuning zijn lager uitgevallen als gevolg van het vrijwel geheel ontbreken van kosten van vergaderlocaties omdat veel raadsvergaderingen en bestuurlijke overleggen online hebben plaatsgevonden.

Ook door Covid-19 zijn een aantal personele uitgaven lager geweest waardoor een deel van de begroting niet is benut. Dit betreft met name organisatieontwikkeling, congressen en zakelijke reiskosten.

Circa € 0,3 mln van het budget voor vaste formatie in 2020 is benut voor de inhuur van externe medewerkers op vacatures (verschuiving). De totale personele kosten zijn circa € 0,3 mln onder de begroting gebleven.

## 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, dat op de balans van de Vervoerregio zichtbaar is en in komende jaren voor de uitvoering van de verkeer- en vervoerstaken kan worden besteed.

### Wat heeft het gekost?

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

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde Begroting 1e en 2e Burap 2020	Jaarrekening 2020	Verschil
					Gewijzigde Jaarrekening 2020
Lasten voorgaande jaren	72	-	-	-499	499
Rentelasten	-	798	-	3	-3
<b>Totaal lasten</b>	<b>72</b>	<b>798</b>	-	<b>-496</b>	<b>496</b>
BDU jaarbijdrage	418.668	395.117	415.065	415.065	-
BDU saldo voorgaande jaren	28.204	84.522	102.050	19.268	82.783
Rentebaten	1.110	798	1.765	1.840	-75
Overige baten voorgaande jaren	-55	-	-	-1.481	1.481
<b>Totaal baten</b>	<b>447.927</b>	<b>480.437</b>	<b>518.881</b>	<b>434.692</b>	<b>84.188</b>
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	447.855	479.639	518.881	435.189	83.692

### Toelichting op tabel 13

Het totaal saldo van lasten en baten is € 83,7 mln minder dan was begroot, omdat de bijdrage uit het saldo van de BDU uit voorgaande jaren voor dit bedrag minder hoefde te worden onttrokken.

Ten opzichte van 2019 is de BDU jaarbijdrage met € 3,6 mln afgenomen. Dat is slechts een ogenschijnlijke verlaging, omdat in 2020 een bedrag van € 16,1 mln bij het programma Investeringsagenda mobiliteit als bate is verantwoord. De basisbijdrage van de BDU is met ruim € 10 mln gestegen als gevolg van de indexatie.

## 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 Begroting en Verantwoording (BBV).

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

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 Grondbeleid is niet aan de orde omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

### 2.4.1 PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

#### Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio Amsterdam 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 afzonderlijke stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen.

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2020 € 90,9 mln, zijnde het saldo van de BDU ad € 160,0 mln en het bekleemde deel daarvan ad € 69,1 mln (zie paragraaf 1.4). De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

#### Kengetallen

Tabel 14: Kengetallen weerstandsvermogen

	Rekening 2019	Begroting 2020	Rekening 2020
Netto schuldquote	12,00%	8,10%	10,54%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	-0,30%	-0,05%	-0,18%
Solvabiliteitsratio	0,60%	0,25%	0,45%
Structurele exploitatieruimte	0,20%	-6,53%	2,37%

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. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie en is voorbehouden aan de taak Verkeer en vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van de BBV geormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote, ook al zou de verwachting zijn dat bij verstrekte busleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal 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 netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de busleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hoger dan begrote realisatie wordt veroorzaakt door een extra trekking op de buslening van Connexxion ad € 7,5 mln.

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 is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen 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).

Ook deze ruimte is bij de Vervoerregio gering, omdat bijna alle lastenbudgetten structureel van karakter zijn. De toekomstige BDU bijdragen zijn vrijwel geheel bestemd voor specifieke budgetten als de Investeringsagenda mobiliteit, de concessies en het beheer, onderhoud en meerjarige vervanging van de railinfrastructuur en rollend materieel.

## Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomangement) 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 verbeterlagen maken in risicomangement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie en missie van onze organisatie. Het Three Lines model is de Engelse term voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller).

## Belangrijkste risico's

### Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomangement) 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 verbeterlagen maken in risicomangement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie en missie van onze organisatie. Het Three Lines model is de Engelse term voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller).

## Belangrijkste risico's

De belangrijkste onderkende risico's zijn:

1. Gevolgen van de COVID-19 pandemie
2. Faillissement vervoerder
3. Rijksbezuinigingen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
4. Onvoldoende prijsindexatie BDU
5. OV-governance stadsvervoer Amsterdam
6. Ambities overstijgen budget
7. Kostenoverschrijding projecten
8. Informatietechnologie

De risico's zijn in de volgende tabel beknopt samengevat. Daaronder zijn de risico's nader toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ☒ = hoog risico of groot effect; ☒ = gemiddeld tot laag risico of effect.

	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor ...</i>	Maatregelen
1.	Het uitblijven van extra subsidie van het Rijk voor vervoerders tijdens de COVID-19 pandemie	Er ontstaan liquiditeitstekorten bij de vervoerders ↑	Het OV kan haar vitale functie niet meer volledig vervullen ↑	Transitieprogramma; lobby voor extra bekostiging door het Rijk; bijdrage aandeelhouders
2.	Externe factoren	Een vervoerder gaat failliet ↓	De concessie moet opnieuw worden aanbesteed ↓	Bussenlening; pandrecht op activa vervoerders; calamiteitenplan; OV-protocol COVID-19
3.	Beleidskeuzes op Rijksniveau	Er wordt bezuinigd op de BDU ↓	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang ↑	Begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen; ijveren bij het Rijk voor behoud of stijging BDU

4.	In de BDU onvoldoende prijscompensatie	Vervoerregio kan vervoerders niet compenseren voor loon- en prijsstijgingen ↓	Aanbod van het dienstpakket verschaalt ↓	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen
5.	Afspraken governance tussen Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zijn niet goed uitgewerkt	Verbetering van de samenwerking in de OV-keten komt onvoldoende tot stand ↑	Uitdagingen in de OV-keten en het mobiliteitssysteem worden niet effectief uitgevoerd ↑	Goed programma-management; vertrouwen en openheid; areaal nulmeting
6.	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Niet alle projecten vinden doorgang ↑	Bereikbaarheid in de regio vermindert; economische groei in de regio blijft achter ☒	Kaderstellende keuzes; prioriteringsmethodiek; extra financiële dekking door externe partijen
7.	Noodzakelijke scopewijzigingen in een gesubsidieerd project	De Vervoerregio wordt gevraagd aanvullende subsidie te verstrekken ↓	Er is minder geld beschikbaar voor andere projecten ↓	Grondige beoordeling grote gesubsidieerde projecten

	Als opdrachtgever voor eigen rekening en risico projecten uitvoeren	De kosten overstijgen het beschikbare budget ↓	Er is minder geld beschikbaar voor andere projecten ↑	Opnemen risicobudget; openheid over issues en voortgang
8.	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert ↑	Dienstverlening stagneert ↓	ICT-ondersteuning door externe partij; actieve bescherming en tests

## Toelichting op de risico's

### Ad 1. COVID-19

COVID-19 heeft zich in 2020 razendsnel verspreid. 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. De organisatie heeft maatregelen genomen om de effecten van COVID-19 in te dammen en te voorkomen, zoals veiligheids- en gezondheidsmaatregelen voor onze medewerkers, beperking van sociale contacten en vanuit huis werken.

Vanaf medio maart 2020 is sprake van een forse afname (circa 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. Van de belangrijkste risico's, gevolgen, de genomen en te nemen maatregelen is een inventarisatie opgesteld waarover de Regioraad in mei 2020 is geïnformeerd.

Het Kabinet vroeg naar aanleiding van de COVID-19 pandemie aan het OV om haar vitale functie te blijven vervullen vanaf, maar riep de bevolking tegelijkertijd op om zo weinig mogelijk gebruik te maken van het OV. Dit leidde uiteraard tot grote financiële tekorten in de sector. Het OV bleef rijden op een niveau van circa 50% van de normale dienstregeling. Voor het decentraal OV betroffen de eerste schattingen van de inkomstenderving, landelijk opgeteld, bedragen tot ongeveer € 100 mln per maand, de NS kwam tot vergelijkbare maandbedragen.

Er is vanaf maart 2020 intensief overleg gevoerd met het Rijk en de samenwerkende OV-bedrijven in de bestaande overlegstructuur van het Nationaal OV-Beraad (NOVB). Dit heeft op 13 mei 2020 geleid tot een financieel akkoord op hoofdlijnen in het NOVB. Dit akkoord ziet onder meer op een zogenoemde beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV), vergoeding van meerkosten in verband met de genomen COVID-19-maatregelen, het invoeren van het OV-protocol COVID-19 en beschikbaarstelling van noodzakelijke liquiditeiten. Hoe dit zich op termijn zal ontwikkelen is onduidelijk en het risico op de langere termijn is daardoor moeilijk in te schatten. Vooralsnog is er onzekerheid over het continueren van de BVOV vanaf het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 en over 2022 en volgende jaren. Daarom is in NOVB-verband een werkgroep gestart die vanuit verschillende mogelijke scenario's kijkt naar de vraag hoe we met concessies willen en kunnen omgaan in de komende jaren.

- Waarschijnlijkheid en impact: de omvang van de kosten voor de te nemen maatregelen is op het moment van opstellen van de jaarrekening 2020 nog niet bekend.
- Beheersmaatregelen: deze worden uitgewerkt door het crisisteam dat hiervoor is geformeerd.

### Ad 2. Faillissement vervoerder

De Vervoerregio heeft drie busleningen uitstaan in twee concessiegebieden (Waterland, Amstelland-Meerlanden) en heeft de optie er nog één af te gaan sluiten (Zaanstreek-Waterland). 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 de activa uitoefenen. 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 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. 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.

De Vervoerregio staat garant voor de leningen die GVB afsluit voor de aanschaf van strategische activa (trams en metro's). De Vervoerregio heeft zich per 31 december 2020 garant gesteld voor € 500 mln aan door GVB Activa B.V. afgesloten leningen. Van deze leningen heeft GVB Activa per balansdatum € 190 mln daadwerkelijk opgenomen.

- Waarschijnlijkheid en impact: het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Belangrijk argument hiervoor is de maatschappelijke zorgplicht en het hiervoor beschreven NOVB-akkoord. 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 kredietwaardigheidsrapportages.  
Met de verstrekte busleningen (per 31 december 2020 openstaand voor € 67,5 mln) is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven heeft bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. De inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen busleningen zouden zijn verstrekt. Toch 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. Voor het opvangen van de COVID-19-maatregelen is een OV-protocol COVID-19 in het leven geroepen.

#### Ad 3. 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 en voor het opvangen van de kosten die het gevolg zijn van de COVID-19-crisis.

- Waarschijnlijkheid en 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. De inzet en dynamiek is er juist op gericht om tot ruimere budgetten te komen. Gezien de economische ontwikkelingen is het onhoudbaar om vast te houden aan het huidige budget (anticyclisch investeren in tijden van crisis).
- 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.

#### Ad 4. 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.

- Waarschijnlijkheid en impact: De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatieregimes. 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 voor 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. Voor de bereikbaarheidsprojecten is de standaard afspraak conform de subsidieverordening dat na beschikken de indexering wordt gevolgd welke van toepassing is op de BDU. Met andere woorden: indien BDU-indexering op nul staat, is dit ook van toepassing op de projecten in de IA Mobiliteit.

#### Ad 5. OV-governance stadsvervoer Amsterdam

De Vervoerregio heeft de ambitie om de best bereikbare stedelijke regio van Nederland te zijn. Omdat de grenzen van automobilititeit bereikt zijn, ligt de focus op het openbaar vervoer en de fiets. Om mensen te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer en de fiets, investeert de Vervoerregio vooral in deze modaliteiten. De wens van de reiziger, in combinatie met een kostenefficiënte lifecycle benadering, staat centraal in de afwegingen en investeringen om het openbaar vervoer aantrekkelijk(er) te maken, uiteraard binnen de financiële en wettelijke randvoorwaarden. Daarom kijkt de Vervoerregio nadrukkelijk breder dan alleen het beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur voor tram en metro: keuzes in het beheer en onderhoud hangen tenslotte samen met keuzes in de exploitatie, en hebben ook effect op andere modaliteiten. Onze overkoepelende visie op het regionale mobiliteitssysteem is uitgewerkt in het Beleidskader mobiliteit. Die visie vraagt om een hoogwaardig, duurzaam en inclusief OV-systeem.

De Vervoerregio, het GVB en de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte; Metro en Tram) staan samen voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit en OV. Een belangrijk voorwaarde om hieraan invulling te geven is een versterking van de samenwerking en governance in de Amsterdamse OV-keten. Uitgangspunt daarbij is het in maart 2020 verschenen advies van Pedro Peters. Uit de eerste verkenning bleek dat alle partijen van mening zijn dat de samenwerking en de huidige governance van de keten kunnen sterk verbeterd worden.

Dit vraagt om nauwe afstemming en op onderdelen integratie van taken tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam, die gezamenlijk wordt vormgegeven binnen

het programma OV-governance, met als streven dat het nieuwe governance-model op 1 januari 2022 geïmplementeerd is.

De rol van de Vervoerregio ten aanzien van beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur zal veranderen van subsidieverlener naar opdrachtgever, waarmee de Vervoerregio het financieel risico zal gaan dragen. Dit betekent dat de Vervoerregio het GVB direct zal aansturen op strategisch/bestuurlijk niveau, als systeemverantwoordelijke en financier van het OV. De verhoudingen tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zullen hierdoor veranderen. Daarbij horen nieuwe onderlinge afspraken over de toedeling van rollen, verantwoordelijkheden en taken.

- Waarschijnlijkheid en impact: De veranderingen in de governance hebben een flinke impact op de werkwijze van de Vervoerregio. Door het opdrachtgeverschap voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur wordt de Vervoerregio risicodragend. Dit verandert zowel het risicoprofiel als de werkwijze van de Vervoerregio. Als de samenwerking en governance in de OV-keten onvoldoende tot stand komt, bestaat een risico dat door een ineffektieve of onvoldoende geborgde werkwijze niet goed wordt gestuurd en de verbeteringen en ontwikkelingen in de OV-keten en het mobiliteit-systeem niet effectief worden uitgevoerd of onvoldoende gerealiseerd.
- Beheersmaatregelen: De overgang van het opdrachtgeverschap wordt in de komende periode juridisch ingeregeld. Dit is echter slechts een onderdeel van de verandering die we als samenwerkende partijen in de Amsterdamse OV-keten moeten doormaken: er zijn scherpe afspraken nodig over wie waarop kan worden aangesproken en er is aandacht nodig voor de cultuur en werkwijze die met de veranderende rolverdeling samenhangt. Onderdeel van de voorbereiding is een nulmeting van de staat van het areaal. De nulmeting ligt aan de basis van afspraken over bekostiging van een toekomstvast BORI/MVP contract en het asset management van de railinfrastructuur.

#### Ad 6. Ambities overstijgen budget

Het verkeer- en vervoerbeleid wordt bekostigd uit de BDU. Daarmee worden mobiliteitsprojecten binnen de 15 gemeenten gesubsidieerd en uitgaven 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, wat invloed heeft op het moment van uitvoeren. Daarbij is er een goede beheersing 'bij de voordeur' van alle activiteiten. Alle opgaven die zijn opgenomen in het Werkplan en programmering liggen in het verlengde van de beleidsdoelstellingen.

- Waarschijnlijkheid en 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 achterblijvende economische groei in de regio tot gevolg kan hebben, of het niet gelijk oplopen met de ruimtelijke ontwikkeling in de regio.
- Beheersmaatregelen: wij acteren hier met een mix van accepteren, prioriteren en mitigeren. Enerzijds hebben we te maken met de verwachtingen van onze gemeenten, Provincie Noord Holland en vervoerders. Zij zullen altijd meer openbaar vervoer en beter materieel en infrastructuur wensen of een hogere financiële bijdrage van de Vervoerregio. Die verwachtingen kunnen wij niet altijd waarmaken. Waar geen ambtelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden, zal de Regioraad op basis van haar budgetrecht kaderstellende keuzes maken. Daarnaast ontwikkelen we een prioriteringsmethodiek, die helpt bij de spanning tussen ambities en beperkt budget. Voor bereikbaarheidsmaatregelen zijn er heldere spelregels, waarbij de essentie is dat andere partijen, gekoppeld aan belang, ook zorg moeten dragen voor een belangrijk deel van de dekking.

#### Ad 7. Kostenoverschrijding projecten

In het geval van infrastructurele projecten, waarvoor het Dagelijks Bestuur een subsidiebeschikking heeft afgegeven, is de subsidieontvanger de risicodragende partij. De Vervoerregio is subsidieverstrekker en loopt daardoor geen financieel risico. Desondanks gebeurt het soms dat de Vervoerregio wordt gevraagd om een onvoorziene overschrijding additioneel te bekostigen. Dit is dan doorgaans een majeure kwestie, zoals een aanpassing bij het veiligheidssysteem van de metro of de bekostiging van noodzakelijke scope-wijzigingen in het project Renovatie Oostlijn voor stationsrenovaties en vluchtwegmaatregelen.

- Waarschijnlijkheid en impact: Op pakweg 400 projecten komt het ongeveer het 1 à 2 keer per jaar voor dat er discussie ontstaat over de bekostiging van een projectonderdeel, doorgaans als gevolg van een noodzakelijke scopewijziging. De financiële impact kan dan aanzienlijk zijn.
- Beheersmaatregelen: In deze gevallen is doorgaans sprake van voortschrijdend inzicht. Als de Vervoerregio de scopewijziging bij aanvang van het project voorgelegd had gekregen, dan zou dat inhoudelijk waarschijnlijk niet tot bezwaren hebben geleid en zou het werk in de subsidiebeschikking zijn opgenomen. Bij dergelijke situaties wordt doorgaans een aanvullende subsidie verstrekt, die qua goedkeuring en besluitvorming het reguliere subsidieproces doorloopt.

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

- Waarschijnlijkheid en impact: De projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn (samen Amsteltram) zijn projecten in eigen beheer en hier draagt de Vervoerregio zelf het risico voor eventuele overschrijdingen. In het beschikbaar budget - zoals vastgesteld in de Regioraad - is een afdoende risicoreservering opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd over de top 5 risico's. Het budget voor risico's is opgenomen in de begroting van het laatste jaar van het project, in casu 2024.
- Beheersmaatregelen: Binnen het subprogramma Amsteltram onderscheiden we twee projecten, namelijk Ombouw Amstelveenlijn en Uithoornlijn. Waar de Amstelveenlijn al operationeel is, staat de Uithoornlijn aan het begin van de realisatiefase. De methodiek van risicomanagement is voor beide projecten gelijk. Beide projecten kennen een eigen risico-onderbouwing aangezien de fasen waarin de projecten zich bevinden verschillend zijn. In de raming is rekening gehouden met risico's. Als op een later moment blijkt dat er sprake is van een ontoereikend budget door onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd worden.



#### Ad 8. Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor 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.

- Waarschijnlijkheid en 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 een dienstverleningsovereenkomst 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 en recovery, beschikbaarheid en continuïteit. De ICT omgeving wordt proactief 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.

#### Interne beheersing

De Vervoerregio is in transitie, nadat medio 2018 een reorganisatie is doorgevoerd. De organisatie is de afgelopen jaren gegroeid, waarop aanpassing van de structuur een logisch gevolg is. De reorganisatie is technisch gezien afgerond. De volgende stap is gericht op het versterken van de onderlinge samenwerking en de verbinding te leggen tussen de verschillende disciplines. Tegelijkertijd is aandacht nodig voor de menskant die voor een groot deel bepalend is voor het succes van de organisatie. Dan hebben we het over de bedrijfscultuur ofwel het DNA van de organisatie.

In 2018 is met de reorganisatie de verbijzonderde interne controle in het leven geroepen. In 2020 is deze functie verder inhoudelijk vormgegeven en is aanvullend opzet, bestaan en werking van de interne beheersing onderzocht. Hiermee is voorgesorteerd op de rechtmatigheidsverantwoording 2021. Om te komen tot een adequaat systeem van interne beheersing met een daarop gebaseerde rechtmatigheidsverantwoording, heeft de Vervoerregio haar visie en ambitie geformuleerd en een Beleidsdocument interne beheersing opgesteld met de bestuurlijke kaders en randvoorwaarden waarbinnen de Vervoerregio de interne beheersing regelt.

Ter voorbereiding op de rechtmatigheidsverantwoording is een nulmeting / quick scan rechtmatigheid uitgevoerd die inzicht geeft waar de organisatie staat als het gaat om de bouwstenen van interne beheersing die het fundament zijn voor het borgen van de rechtmatigheidsverantwoording. Dit inzicht en de visie en ambitie van bestuur en directie op het gebied van integrale interne beheersing vormen de basis voor beleid en het opstellen van een implementatieplan voor het doorvoeren van structurele verbeteringen.

#### 2.4.2 PARAGRAAF FINANCIERING

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn. De paragraaf geeft inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

##### **Solvabiliteit en Financieringsbehoefte**

De belangrijkste inkomstenbron van de Vervoerregio zijn middelen die van het Rijk worden ontvangen, waarvan de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer de voornaamste is. Deze inkomsten worden gebruikt om middelen uit te keren aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Deze niet bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk maar worden doorgeschoven naar latere jaren. Op de balans is het

nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruit ontvangen doeluitkering. Het saldo van deze spaarpot/ buffer 'niet uitgegeven BDU' bedroeg op 1 januari 2020 € 179,2 mln en per 31 december 2020 € 160,0 mln. Dit saldo is voor de Vervoerregio de voornaamste bron van nog besteedbare middelen, hoewel een aanzienlijk deel van deze middelen (te weten € 69,1 mln) beklemd is uit hoofde van geormerkte bijdragen die zijn doorgeschoven naar komend jaar. Verder kent de Vervoerregio nauwelijks Eigen Vermogen, waardoor de solvabiliteit van de Vervoerregio erg laag is.

### **Covid-19 en financiële onzekerheden**

Het staat buiten kijf dat de openbaar vervoerbedrijven geconfronteerd worden met enorme operationele en financiële opgaven als gevolg van Covid-19 maatregelen. Niet in de laatste plaats door sterk teruglopende reizigersopbrengsten. Ook de Vervoerregio wordt in deze geconfronteerd met grote onzekerheden, zoals bijvoorbeeld onzekerheid over de hoogte en duur waarmee het Rijk beschikbaarheidsvergoedingen voor het OV blijft verstrekken. De ontwikkelingen op dit vlak kunnen dus ook grote consequenties hebben op de exploitatie alsook eventuele financieringsbehoefte van de Vervoerregio.

### **Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid**

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen.

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het rijk.

### **Exploitatie analyse en liquiditeitspositie**

De belangrijkste inkomsten in 2020 waren de € 428,9 mln Brede Doeluitkering (BDU) en de € 154,6 mln regionale Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) waarvan in het kader van COVID-19 maatregelen 80% als voorschot in 2020 van het rijk werd

ontvangen. Verder zijn er voor € 25,2 mln bijdragen van gemeenten en derden aan diverse projecten geweest.

Het totaal aan lasten bedroeg in 2020 € 630,3 mln, waarvan € 154,6 mln de 1-op-1 doorbetaling van voormelde BVOV gelden aan de concessiehouders betrof. Per saldo was sprake van een voorzien exploitatietekort van € 19,3 mln, welk bedrag is onttrokken aan het saldo 'niet bestede BDU' uit voorgaande jaren.

Niet alle baten en lasten staan synchroon aan geldelijke inkomsten en uitgaven (liquiditeiten) omdat baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarin de prestatie is geleverd, terwijl bij liquiditeiten het moment van betaling en ontvangst van belang is.

Het liquiditeitssaldo (incl. tegoeden van schatkistbankieren) bedroeg op 1 januari 2020 € 164,7 mln en op 31 december 2020 € 152,0 mln, waarmee de liquiditeit is afgenomen met € 12,7 mln.

Deze mutatie in het liquiditeitssaldo is vooral verklaarbaar door enerzijds cash-uitgaven die geen exploitatielasten vormen:

- een extra trekking van € 7,5 mln door Connexxion op de verstrekte buslening;
- een schuldsaldo dat ultimo 2020 € 27 mln lager is (vnl. lager crediteurensaldo);
- het interen op het BDU saldo met € 19,3 mln;

En anderzijds cash-ontvangsten die niet tot baten in de exploitatie leiden:

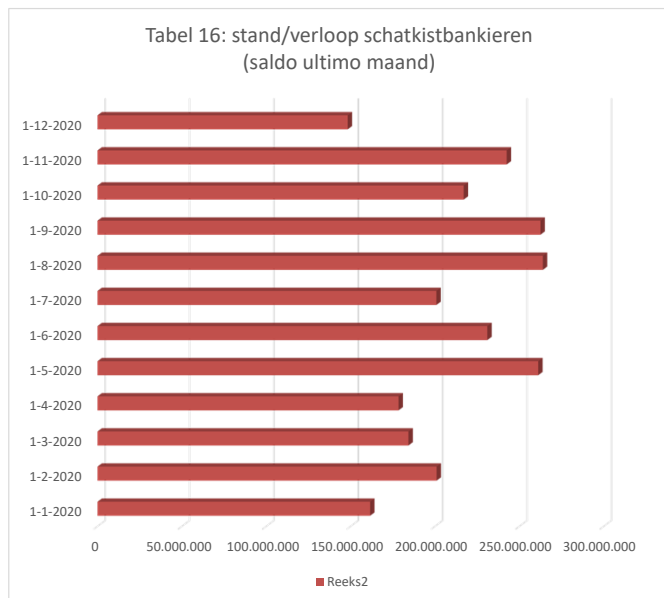
- ontvangen aflossingen op busleningen in 2020 ad € 8,8 mln;
- een ontvangen terugbetaling van GVB Activa ad € 32 mln inzake eerder gedane voorschotbetalingen.

In de volgende tabel is op hoofdlijnen de relatie geschetst tussen het liquiditeitssaldo en het saldo BDU-fonds ultimo 2020:

Tabel 15: Verhouding Liquiditeitsaldo en saldo BDU-fonds (x € 1.000)

Liquiditeitsaldo ultimo 2020:		<b>152.028</b>
<i>Ultimo 2020 uitstaande vorderingen (nog te ontvangen):</i>		
Verstrekke busleningen	67.528	
Div. vorderingen	37.103	
Totaal ultimo 2020 nog te ontvangen:		104.631
		256.659
<i>Ultimo 2020 verplicht/verschuldigd (nog te betalen):</i>		
Crediteuren	-2.862	
Div. nog te betalen (transitoria)	-92.658	
		-95.521
<b>Totaal beschikbare middelen ultimo 2020:</b>		<b>161.138</b>
Bestaande uit:		
Saldo BDU fonds:		159.979
Bestemmingsreserves:		1.160

Tabel 16: Stand/verloop schatkistbankieren (x € 1.000)



## Financiële instrumenten:

### Leningen en vorderingen/schulden (algemeen)

In 2020 zijn geen leningen aangetrokken voor de financiering van activiteiten van de Vervoerregio. Ten aanzien van kortlopende vorderingen en schuldposities (debiteuren en crediteuren) geldt dat bij het betalen van facturen de wettelijke betaaltermijnen worden gehanteerd.

### Verstrekke Bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor busleningen. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van reeds verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De buslening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer én biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De leningen leiden tot nu toe niet tot een financieringsbehoefte, omdat de niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren voldoende liquiditeiten opleveren. Per 31 december 2020 bedraagt het uitstaande saldo van verstrekke busleningen € 67,5 mln. De busleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies, waardoor de Vervoerregio beperkt risico loopt.

### Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor leningen van het GVB voor investeringen in activa, voor de volgende maximale bedragen:

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

GVB Activa heeft per 31 december 2020 in totaal € 190 mln opgenomen van de onder 1 genoemde faciliteiten (€ 150 mln vastrentende lening en € 40 mln RCF faciliteit).

De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen, waarmee het GVB in staat wordt gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar indien de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de financiële instellingen in rekening brengen (mogelijk) lager.

#### **Liquiditeitsprognose**

Ten tijde van de Programmabegroting 2020 werd aanvankelijk een liquiditeitstekort gedurende 2020 verwacht, waardoor er vanuit werd gegaan dat gedurende 2020 behoefte zou zijn aan externe financiering ter grootte van € 60 mln. Zoals in de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020 al werd gemeld, is bedoelde externe financiering gedurende 2020 niet nodig gebleken.

De actualisatie van de liquiditeitsprognose vanaf 2021 op basis van de uitkomsten 2020 zal in de 1<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2021 worden opgenomen, deze verschijnt gelijktijdig met de Jaarstukken 2020.

#### **Renterisiconorm en kasgeldlimiet:**

Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar en is voor 2020 bij ministerieel besluit vastgesteld op 8,2% ten aanzien van het totaal aan lasten in de begroting. Voor de Vervoerregio bedraagt de kasgeldlimiet € 43 miljoen. Tot op heden heeft de Vervoerregio geen externe financiering aangetrokken. Als er leningen mochten worden aangetrokken om bijv. busleningen te verstrekken (zie hiervoor) dan worden deze leningen in dezelfde ordergrootte, maar met een risico-opslag, doorgezet naar de aanvrager. Omdat deze methodiek ervoor zorgt dat de karakteristieken

van de aangetrokken en de verstrekte lening (v.w.b. looptijd, leningsvorm) gelijk blijven, is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig.

#### **Rentelasten:**

In de Programmabegroting 2020 werd nog een rentelast van € 0,8 mln verwacht die samenhangt met de verwachte benodigde externe financiering. Omdat uiteindelijk in 2020 geen externe financiering nodig is gebleken, kende de Vervoerregio in 2020 ook geen rentelasten (uitgezonderd een gering bedrag aan fiscale rente in relatie tot naheffingen).

#### **Renteresultaat en Rentevisie:**

De Vervoerregio heeft over 2020 in totaal € 1,8 mln aan rentebaten die bestaan uit rentevergoedingen ad € 0,9 mln over de verstrekte busleningen en een zogeheten marktconformiteitsopslag ad € 0,9 mln die de Vervoerregio bij GVB Activa BV in rekening brengt als vergoeding voor haar garantstelling voor de aflossingsbetalingen van GVB Activa BV aan haar externe financiers.

Omdat er thans geen sprake is van aangetrokken rentedragende financiering heeft de Vervoerregio geen specifieke rentevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of evenzo door haar verstrekte gelden, anders dan dat in algemene zin verwacht wordt dat de markrentes het komende jaar nog op historisch laag niveau zullen blijven.

#### **Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden:**

De Vervoerregio rekent geen rente toe aan bestemmingsreserves/eigen vermogen of taakvelden.

### 2.4.3 PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

#### Bestuur & communicatie

Het jaar 2020 stond voor een groot deel in het teken van de enorme gevolgen van het coronavirus op de sector. Dit had ook gevolgen voor de bestuurlijke overleggen (regioraad, dagelijks bestuur, portefeuillehoudersoverleg, commissies en staven) van de Vervoerregio. Alle bestuurlijke overleggen zijn in 2020 digitaal verlopen. De regioraad is in 2020 vijf keer bij elkaar geweest. Alle keren was dit een hybride bijeenkomst. De regioraadsleden waren digitaal aanwezig en de technisch voorzitter en de leden van het dagelijks bestuur zaten in de raadszaal. Het publiek kon de vergaderingen via de livestream op de website volgen.

In de eerste regioraad van 2020 is de nieuwe secretaris-directeur, Thea de Vries, benoemd. In de regioraad van 15 december hebben de leden afscheid genomen van Sharon Dijkma als voorzitter en lid van het dagelijks bestuur. Zij is op 16 december benoemd tot burgemeester van Utrecht.

De komst van de nieuwe secretaris-directeur heeft bijgedragen aan het versterken van de zichtbaarheid van de Vervoerregio Amsterdam, onder meer door optredens in de media, bij symposia en andere publiciteitsmomenten.

De Vervoerregio heeft in haar externe communicatie laten zien dat ze kansen creëert om duurzaam en innovatief de crisis uit te komen. Bijvoorbeeld met communicatie over het coronapakket, het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en de opening van lijn 25.

In 2020 is gestart met een positioneringstraject om te bepalen hoe de Vervoerregio zich moet positioneren en profileren. De uitkomst heeft geleid tot de rol van aanvoerder van de mobiliteitsopgave.

Via projectcommunicatie en het in 2020 gelanceerde het reizigerspanel [praatmee.vervoerregio.nl](https://praatmee.vervoerregio.nl) hebben we bijgedragen aan het vergroten van burgerparticipatie. De websites [vervoerregio.nl](https://vervoerregio.nl) en [wijnemenjemee.nl](https://wijnemenjemee.nl) zijn ingezet om bestuurlijke besluiten te communiceren en verhalen te vertellen over het werk van de Vervoerregio. Op de website [werkenbij.vervoerregio.nl](https://werkenbij.vervoerregio.nl) staan vacatures van de organisatie

en filmpjes over het werk van collega's. In 2020 zijn er 32 vacatures via de werken bij website gepubliceerd.

De sociale mediakanalen (twitter, facebook, linkedin en instagram) hebben eveneens bijgedragen aan de zichtbaarheid van de Vervoerregio. Doordat er veel berichten zijn gedeeld op de verschillende platforms is het aantal volgers gestegen.

Tenslotte hebben we onze Public Affairs verder geprofessionaliseerd. Er is een lobbyplan vastgesteld van waaruit ondersteuning is geleverd aan de dossiers MIRT/Groefonds, BDU, inclusieve mobiliteit, sociale veiligheid en internationaal spoor. Ook zijn er acties opgezet om de Vervoerregio te positioneren in de bestuurlijk-politieke arena zoals het werkbezoek van het Nationaal fietsberaad, een evenement met de Europese Commissie over duurzame mobiliteit, een bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger over inclusieve mobiliteit en de overhandiging van een petitie over dit onderwerp aan de Tweede Kamer. Daarnaast is de voorbereiding gestart voor gesprekken met relevante kandidaat-Kamerleden voor de Tweede Kamerverkiezingen in 2021.

#### ICT en Informatievoorziening - Terbeschikkingstelling Microsoft Surface en bureaustoelen

In 2017 hebben medewerkers een iPad in bruikleen gekregen ter ondersteuning van het uitvoeren van werkzaamheden. De iPad bevorderde het papierloos werken bij onder andere het vergaderen. Vanwege het einde van de levensduur van de iPads, de gevolgen van COVID-19 en de nieuwe manier van werken, is in 2020 aan alle medewerkers een Microsoft Surface in bruikleen gegeven. Dit device heeft een diagonaal beeldschermgrootte van 13 inch en wordt gebruikt als tablet én laptop.

Door het gebruik van een volwaardige Windows 10 installatie en het gebruik van een docking is de Microsoft Surface ingezet als volwaardige mobiele werkplek die aan alle gestelde arbo-eisen voldoet.

De budgetpost staat onder druk vanwege de groei van de organisatie. De uitgaven zijn ten laste van de Bestemmingsreserve ICT gebracht.

Vrijwel alle medewerkers werkten vanaf 16 maart 2020 vanuit huis en doordat dit een structureel karakter heeft gekregen, is aan alle medewerkers een bureaustoel ter beschikking gesteld om een gezonde werkplek thuis in te richten. In 2021 zal er vanuit de organisatie een op maat (per medewerker) traject aangeboden worden, zodat de werkplek thuis arbo-technisch goed ingericht is.

#### **Personeel - Opleidingsprogramma**

In samenwerking met o.a. opleidingsbureau Schouten, biedt de Vervoerregio een uitgebreid incompany opleidingsprogramma. Vanaf maart 2020 zijn trainingen waar mogelijk digitaal en/of hybride aangeboden. Vaardigheidstrainingen werden uitgesteld. Om toch persoonlijke ontwikkeling te faciliteren werd een samenwerking gestart met New Heroes waardoor 124 e-learnings aan medewerkers konden worden aangeboden.

#### **Juridische Zaken - Inzet juridische dienstverlening**

In 2020 is de Vervoerregio Amsterdam ondersteund door de huisadvocaat bij 2 arbeidsrechtelijke vraagstukken. Hierdoor zijn de kosten voor juridische dienstverlening hoger uitgevallen dan vooraf geraamd. In voorgaande jaren is de ondersteuning van de huisadvocaat bij arbeidsrechtelijke vraagstukken niet nodig geweest.

#### **Financiën**

Ook de financiële processen, sturing en informatievoorziening hebben zich aan moeten passen aan het werken vanuit de thuislocaties van de medewerkers. Het is daarbij gelukt om tijdig de P&C-documenten aan de Rekeningcommissie en de Regioraad aan te bieden. Naast de Kadernota 2021, Ontwerp- en definitieve Begroting 2021, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Bestuursrapportage 2020 en de Jaarstukken 2019 is aanvullend op de standaard cyclus en als antwoord op de ontwikkelingen rond COVID-19 in december 2020 een 1<sup>e</sup> Begrotingswijziging 2021 ter vaststelling aan de Regioraad aangeboden, waarmee de financiële invulling van de bestuursopdracht door de Regioraad is bekrachtigd.

Daarmee heeft het begrotingsproces in 2020 ondanks de onzekerheid van de gevolgen van COVID-19 tot een realistische begroting 2021 geleid. Ook is in deze documenten sterk aandacht geschonken aan de meerjarige budgetontwikkeling.

In deze tijd van thuiswerken, waarin het minder natuurlijk is dat collega's elkaar op de werkplek opzoeken, is Financiën erin geslaagd om vroegtijdig te ondersteunen bij besluitvormingsprocessen en projectmatig financiële ondersteuning te verlenen. Bovendien hebben we onze leveranciers nog steeds ruim op tijd kunnen betalen.

Als voorbereiding op de rechtmatigheidsverantwoording die het dagelijks bestuur vanaf 2021 bij de verantwoording in de Jaarrekening op moet nemen, hebben concerncontroller en team Financiën samengewerkt om tot een degelijke inventarisatie van de verbeterpunten in de rechtmatigheid te komen. Ook zijn goede stappen gezet in het uitvoeren van tussentijdse interne controles als onderdeel van het beheersingsmodel 'Three Lines of Defense' (zie ook paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing).

Aan de Rekeningcommissie zijn enkele notities over de liquiditeitsontwikkeling aangeboden, die hebben geleid tot verbeterd zicht op de liquiditeitsbehoefte van de Vervoerregio. Conclusie is dat we met de recente ontwikkelingen blijvend de liquiditeitsontwikkeling moeten monitoren.

Tot slot is in 2020 veel energie gestoken in het optimaliseren van onze fiscale rechtmatigheid door het integreren van fiscaliteit in besluitvorming en het toetsen van financiële processen en het toepassen en opvolgen van fiscale aanbevelingen op het gebied van loonbelasting en BTW.

#### **2.4.4 PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN**

De Vervoerregio is een samenwerking van 15 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Formeel heeft de Vervoerregio geen verbonden partijen. Daartoe is namelijk vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie.

Wel neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Voor een groter geografisch gebied dan de vervoerregio vindt daar afstemming plaats op het gebied van mobiliteit en de inbreng richting het Rijk (via het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het Bestuurlijk overleg MIRT).

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van Openbaar Vervoer wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale opdrachtgevende overheden in het Samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal OV Beraad. Intensievere samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In de toelichting bij het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) worden de landelijke en regionale samenwerkingsverbanden genoemd waar de Vervoerregio personele inzet voor levert en zowel inhoudelijk als financieel aan bijdraagt.

### 3 JAARREKENING 2020

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

#### 3.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

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

(Sub-)Programma	Jaar- rekening Baten	Jaar- rekening Lasten	Jaar- rekening SALDO	Primitieve begroting Baten	Primitieve begroting Lasten	Primitieve begroting SALDO	Gewijzigde begroting na 2e burap Baten	Gewijzigde begroting na 2e burap Lasten	Gewijzigde begroting na 2e burap SALDO	Jaar- rekening Baten	Jaar- rekening Lasten	Jaar- rekening SALDO	Verschil jaarrek. vs 2e burap SALDO
	2019	2019	2019	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
<b>Programma Verkeer en Vervoer</b>													
Investeringsagenda	919	123.797	122.878	17.214	140.000	122.786	15.521	156.590	141.069	16.105	137.056	120.951	20.118
Amsteltram	26.192	120.313	94.122	15.404	88.796	73.392	15.976	97.817	81.841	15.976	85.024	69.049	12.792
Concessies	7.738	100.622	92.884	6.035	101.244	95.209	137.253	235.639	98.386	160.868	242.612	81.744	16.642
Beheer en Onderhoud Rail	0	110.596	110.596	0	143.226	143.226	0	138.040	138.040	0	131.669	131.669	6.371
Investerings Activa	0	4.453	4.453	0	8.046	8.046	0	29.368	29.368	0	8.784	8.784	20.584
Duurzaam en Slim	229	1.161	932	450	14.370	13.920	0	5.109	5.109	105	1.189	1.084	4.025
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.102	6.410	5.308	1.250	8.176	6.926	1.995	10.654	8.659	1.646	7.510	5.863	2.795
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	47	7.147	7.099	306	8.651	8.345	206	8.025	7.819	94	7.645	7.550	269
<b>Totaal Programma Verkeer en Vervoer</b>	<b>36.227</b>	<b>474.499</b>	<b>438.272</b>	<b>40.659</b>	<b>512.509</b>	<b>471.850</b>	<b>170.951</b>	<b>681.241</b>	<b>510.290</b>	<b>194.794</b>	<b>621.490</b>	<b>426.695</b>	<b>83.595</b>
<b>Overhead</b>	<b>312</b>	<b>9.048</b>	<b>8.736</b>	<b>80</b>	<b>9.209</b>	<b>9.129</b>	<b>280</b>	<b>9.950</b>	<b>9.670</b>	<b>343</b>	<b>9.320</b>	<b>8.976</b>	<b>694</b>
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>													
Jaarbijdrage BDU	418.668			395.117			415.065			415.065			
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	28.204			84.522			102.050			19.268			
Overige algemene dekkingsmiddelen (incl. rente)	1.055	72		798	798		1.765			360	-496		
<b>Totaal Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>447.927</b>	<b>72</b>	<b>-447.855</b>	<b>480.437</b>	<b>798</b>	<b>-479.639</b>	<b>518.881</b>	<b>0</b>	<b>-518.881</b>	<b>434.692</b>	<b>-496</b>	<b>-435.189</b>	<b>-83.692</b>
<b>TOTAAL voor mutatie reserves</b>	<b>484.466</b>	<b>483.619</b>	<b>-847</b>	<b>521.176</b>	<b>522.516</b>	<b>1.340</b>	<b>690.112</b>	<b>691.192</b>	<b>1.080</b>	<b>629.830</b>	<b>630.313</b>	<b>483</b>	<b>597</b>
Toevoeging aan reserves		1.460			60			60			60		
Onttrekking reserves	613			1.400			1.140			543			
<b>Saldo mutatie reserves</b>	<b>613</b>	<b>1.460</b>	<b>847</b>	<b>1.400</b>	<b>60</b>	<b>-1.340</b>	<b>1.140</b>	<b>60</b>	<b>-1.080</b>	<b>543</b>	<b>60</b>	<b>-483</b>	<b>-597</b>
<b>TOTAAL na mutatie reserves</b>	<b>485.079</b>	<b>485.079</b>	<b>0</b>	<b>522.576</b>	<b>522.576</b>	<b>-0</b>	<b>691.252</b>	<b>691.252</b>	<b>0</b>	<b>630.373</b>	<b>630.373</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>



### 3.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN (VERVOLG)

Het Jaarverslag (hoofdstuk 2) bevat per subprogramma een analyse van de afwijking en tussen begroting (na wijzigingen) en de realisatie over 2020.

### 3.2 BALANS

Tabel 18a: Balans, activa (x € 1.000)

#### Balans, onderdeel Activa

Activa	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>A1 Vaste activa</b>		
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	60.010.405	67.528.000
<b>Totaal Vaste activa</b>	<b>60.010.405</b>	<b>67.528.000</b>
<b>A2 Vlottende activa</b>		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	3.821.344	5.074.142
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	161.564.139	148.284.646
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	-143.219	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	-244.171	166.181
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	8.824.037	-0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.142.012	3.743.477
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	337.000	202.000
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	35.132.558	31.660.470
<b>Totaal Vlottende activa</b>	<b>212.433.699</b>	<b>189.130.916</b>
<b>Totaal Activa</b>	<b>272.444.104</b>	<b>256.658.916</b>

Tabel 18b: Balans, passiva (x € 1.000)

#### Balans, onderdeel Passiva

Passiva	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>P1 Vaste passiva</b>		
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	1.642.573	1.159.794
<b>Totaal Vaste passiva</b>	<b>1.642.573</b>	<b>1.159.794</b>
<b>P2 Vlottende passiva</b>		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	18.907.791	2.862.374
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	179.246.028	159.978.525
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	1.709.818	1.965.856
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	70.937.893	90.692.367
<b>Totaal Vlottende passiva</b>	<b>270.801.531</b>	<b>255.499.122</b>
<b>Totaal Passiva</b>	<b>272.444.104</b>	<b>256.658.916</b>
Niet uit de balans blijvende verplichtingen:	per 31-12-2019	per 31-12-2020
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen GVB Activa BV (totaal leningen max. € 725 mln zijnde max. € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 400 mln rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 mln in optie ('accordion'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	75.000.000	190.000.000

### 3.3 TOELICHTING OP DE BALANS EN WAARDERINGSGRONDSLAGEN

#### 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 aanschaf ten laste van de exploitatie gebracht indien en voor zover de omvang beneden € 250.000 op jaarbasis blijft.

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

Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2019	opname 2020	aflossing 2020	Eindsaldo 2020
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-21	9.029.519		4.228.076	4.801.443
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	53.898.685	7.517.595	4.130.336	57.285.943
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21	5.906.239		465.625	5.440.614
<b>Totaal lening</b>			<b>68.834.443</b>	<b>7.517.595</b>	<b>8.824.037</b>	<b>67.528.000</b>

De door de Vervoerregio verstrekte leningen zijn gewaardeerd tegen 'verkoijingsprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen. (Nb. Er is hier nu geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid).

Langlopende uitgaande leningen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer dienen te worden geclassificeerd onder de financiële vaste activa. De uitgaande lening aan Connexxion kent een looptijd van 2017 tot 2032 en daarbij staat de gehele looptijd het rentepercentage vast. De totale hoofdsom bedraagt € 100 mln. In 2020 heeft de tweede opname plaatsgevonden ter grootte van € 7,5 mln, waarmee in totaal € 69,5 mln van de hoofdsom is opgenomen.

De uitgaande leningen aan EBS kennen een looptijd van 2015 resp. 2018 (ZE) tot 2021. Daarbij wordt één keer per jaar het rentepercentage herzien. Beide leningen zijn daarmee

langlopend van aard volgens het verslaggevingsstelsel van de commissie BBV. Dientengevolge zijn de leningen gereclassificeerd; het tot en met 2019 gepresenteerde kortlopende deel wordt niet meer afzonderlijk weergegeven. De cijfers 2019 in de tabel A1331a zijn daarop aangepast.

#### A2 Vlottende Activa

##### **A221 Vorderingen op openbare lichamen**

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
Gemeenten	231.017	678.810
Publiekrechtelijke Lichamen	1.224.202	1.069.291
Rijk	2.366.125	3.326.042
Waarvan		
Belastingdienst	2.438.120	3.326.042
<b>Totaal Activa</b>	<b>3.821.344</b>	<b>5.074.142</b>

De vorderingen zijn gewaardeerd tegen 'verkoijingsprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen. (Nb. Er is in voormelde saldi geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid).

##### **A223a Rekening courant verhouding met het Rijk**

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
BNG Schatkistbankieren	161.564.139	<a href="#">148.284.646</a>
<b>Totaal Vlottende activa</b>	<b>161.564.139</b>	<b>148.284.646</b>
<b>Totaal Rekening courant Rijk</b>	<b>161.564.139</b>	<b>148.284.646</b>

De rekening-courant betreft het totaal van de liquiditeiten die bij het Rijk zijn weggezet in het kader van het Schatkistbankieren.

### Wet Fido: drempelbedragen en realisatie per kwartaal

In het kader van de Wet Fido (Wet Financiering decentrale overheden) wordt onderstaande informatie opgenomen:

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
Verslagjaar					
(1)	Drempelbedrag	3.795			
Kwartaal 1 Kwartaal 2 Kwartaal 3 Kwartaal 4					
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	2.054	2.410	2.674	2.799
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	1.741	1.385	1.121	996
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
Verslagjaar					
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	522.516			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	22.516			
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van €250.000	Drempelbedrag	3795,032			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
Kwartaal 1 Kwartaal 2 Kwartaal 3 Kwartaal 4					
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	186.931	219.354	245.983	257.479
(5b)	Dagen in het kwartaal	91	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	2.054	2.410	2.674	2.799

### A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>Openbaarvervoer</b>	<b>50.058</b>	<b>0</b>
EMTA	50.058	
<b>Publiekrechtelijke lichamen</b>	<b>-294.229</b>	<b>0</b>
Provincie Noord-Holland	-295.073	
<b>Overig</b>	<b>-294.229</b>	<b>166.181</b>
Debiteuren privaatrechtelijke partijen	844	166.181
<b>Totaal Overige vorderingen</b>	<b>-244.171</b>	<b>166.181</b>

De vorderingen zijn gewaardeerd tegen 'verkoopprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering. (Nb. Er is in voormelde saldi geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid).

### A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar

Omschrijving lening(deel) (in euro's)	Datum ingang	Datum Aflossing	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-21	4.228.076	-
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	12-12-32	4.130.336	-
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	12-12-21	465.625	-
<b>Totaal Overige uitzettingen</b>			<b>8.824.037</b>	<b>0</b>

(Kasgeld)lening(delen) aan de Gemeente Amsterdam, EBS en Connexxion met looptijd op balansdatum korter dan één jaar en gewaardeerd tegen 'verkoopprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen. (Nb. Er is in voormelde saldi geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid).

De aflossingen welke binnen 12 maanden opvraagbaar zijn worden met ingang van 2020 niet meer gepresenteerd onder kortlopende vorderingen. Zie toelichting onder Leningen aan openbare lichamen (tabel A1331a).

#### A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	<a href="#">3.142.012</a>	<a href="#">83.316</a>
<b>Totaal Liquide middelen</b>	<b>3.142.012</b>	<b>83.316</b>

Deze post betreft de direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG).

#### A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2019	toevoeging 2020	ontvangsten 2020	Eindsaldo 2020
<b>Bosgeld</b>	<a href="#">337.000</a>	-	135.000	<a href="#">202.000</a>
<b>Totaal nog te ontvangen</b>	<b>337.000</b>	<b>0</b>	<b>135.000</b>	<b>202.000</b>

#### A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>rechten</b>	<b>1.194.078</b>	<b>31.642.036</b>
<b>01 Verkeer en Vervoer</b>	<b>648.574</b>	<b>83.317</b>
Gemeente Almere	17.010	17.010
Gemeente Amsterdam	282.170	-5.689
Gemeente Haarlemmermeer	71.995	12.495
Ministerie BZK	59.500	
Provincie Noord-Holland	144.552	
rechten < €50.000	13.847	
Schiphol Group	59.500	59.500
<b>02 Openbaar vervoer</b>	<b>531.095</b>	<b>31.519.635</b>
Connexxion rente & fee	98.315	
detacheringsbijdrage	12.904	
Dova, inz. BTW		181.421
EBS rente lening	17.771	
GVB rente NWB	30.713	
publiekrechtelijke lichamen	68.379	
rechten < €50.000	130.413	
rente		417.015
Schiphol inz. Buitenveldertunnel	172.600	
BVOV- GVB		24.192.800
BVOV- Connexxion		4.730.400
BVOV- EBS		1.998.000
<b>09 Overhead</b>	<b>14.410</b>	<b>39.084</b>
Overhead	14.410	
rechten < €50.000		13.847
vorderingen < 50.000		25.237
<b>voortbetaalde bedragen</b>	<b>33.938.480</b>	<b>18.433</b>
<b>01 Verkeer en Vervoer</b>	<b>333.849</b>	
vorderingen < 50.000	333.849	
<b>02 Openbaar vervoer</b>	<b>33.560.785</b>	
GVB bevoorschotting 2019	1.538.285	
GVB voortbetaald inz. Lening	32.000.000	
rechten < €50.000	22.500	
<b>09 Overhead</b>	<b>43.846</b>	<b>18.433</b>
Huur waarborgsommen	18.433	18.433
vorderingen < 50.000	25.412	
<b>Eindtotaal</b>	<b>35.132.558</b>	<b>31.660.469</b>

De overige vorderingen van de Vervoerregio zijn alle gewaardeerd tegen 'verrijingsprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering. (Nb. Er is in voormelde saldi geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid).

## P1 Vaste Passiva

### P112 Bestemmingsreserves

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Bij: toevoegingen	Af: onttrekking	Eindsaldo 2020
Best Reserve vervanging ICT	242.573	60.000	270.000	32.573
Best Reserve Boetegelden	<b>1.400.000</b>	-	<b>272.779</b>	1.127.221
<b>Totaal Passiva</b>	<b>1.642.573</b>	<b>60.000</b>	<b>542.779</b>	<b>1.159.794</b>

Dit betreft door de regiораad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten. Bestedingen in het verslagjaar voor het bestemde doel zijn ten laste van deze reserves gebracht.

Aan de reserve vervanging ICT is de reguliere jaarlijkse dotatie toegevoegd. De onttrekking bestaat uit de dekking van de aanschaf van laptops (type Surface), ter vervanging van de eerder beschikbaar gestelde l-pads. Deze uitgaven zijn bij het programma Overhead als last opgenomen.

De bestemmingsreserve boetegelden is in 2018 gevormd door geïncasseerde Malus-bedragen vanuit de concessies. Besloten is deze niet terug te laten vloeien in het (generieke) saldo BDU, maar in te zetten voor het project OV coach (€ 1 mln) en compensatie voor opbrengstendering van lijn 55 (ad € 0,4 mln). Ter dekking van de uitgaven in 2020 op deze twee onderdelen, die bij de lasten van het programma Verkeer en vervoer zijn verantwoord, valt dit bedrag vrij uit de bestemmingsreserve Boetegelden.

## P2 Vlottende Passiva

### P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>Gemeenten</b>	<b>15.378.125</b>	<b>1.995.559</b>
Gemeente Amsterdam Dienst Metro	10.722.033	
Gemeente Amsterdam Verkeer en Openbare Ruimte	4.507.792	
schulden < 1mln.	148.300	1.995.559
<b>Publiekrechtelijke Lichamen</b>	<b>372.086</b>	<b>138.985</b>
schulden < 1mln.	372.086	138.985
<b>schulden derden</b>	<b>3.157.581</b>	<b>727.830</b>
schulden < 1mln.	3.157.581	727.830
<b>Eindtotaal</b>	<b>18.907.791</b>	<b>2.862.374</b>

De overige vlottende schulden zijn opgenomen voor de nominale waarde, de looptijd van deze posten is minder dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een standaard betaaltermijn van twee weken.

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

### P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	388.852	527.736
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	37.110	8.417
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mobility	616.114	568.115
Vooruitontv. bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	57.678	276.274
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	610.064	503.453
Vooruitontv. bijdragen 3en ABA	0	81.860
<b>Totaal Vooruitontvangen bijdragen</b>	<b>1.709.818</b>	<b>1.965.856</b>

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

Deze post bestaat volledig uit in rekening gebrachte en ontvangen bijdragen van derden in meerjarige samenwerkingsprojecten, waarbij het niet uitgegeven deel van de bijdragen als vooruit ontvangen bijdragen zijn opgenomen en daarmee beschikbaar zijn voor toekomstige jaren. Voor de projecten waarbij de Vervoerregio ook een afgesproken jaarlijkse bijdrage levert, is deze bijdrage verrekend door deze als last onder het subprogramma OSS op te nemen.

### P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2019	Eindsaldo 2020
<b>01 Verkeer en Vervoer</b>	<b>20.378.768</b>	<b>13.108.321</b>
Gemeente Amsterdam, dienst Metro en Tram	19.369.623	9.483.750
GVB Exploitatie B.V.		1.231.565
CROW		861.960
Connexxion	259.677	328.858
Havenbedrijf Amsterdam NV		198.895
Min. IenM/ILT Ov. Ontv.		124.426
Ministerie van I & W		107.326
Verkeer en Openbare Ruimte		93.000
Sweco Nederland BV		82.504
SWOV		80.000
Gemeente Amsterdam	85.000	
Diverse verplichtingen < € 50.000	664.468	516.037
<b>02 Openbaar vervoer</b>	<b>49.694.373</b>	<b>76.169.794</b>
Project Renovatie Oostlijn (ROL) 2017	27.329.290	27.329.290
GVB activa	15.940.906	16.241.091
GVB expl.	3.004.120	22.021.470
Connexxion	2.185.665	7.586.760
EBS	720.139	2.947.132
BORI	379.965	-118.190
Diverse verplichtingen < € 50.000	134.288	162.241
<b>04 Economie</b>	<b>65.196</b>	<b>0</b>
Diverse verplichtingen < € 50.000	65.196	0
<b>05 Regionale woningmarkt</b>	<b>4.899</b>	<b>0</b>
Diverse verplichtingen < € 50.000	4.899	0
<b>Overhead</b>	<b>124.181</b>	<b>548.392</b>
PQR		261.708
Diverse verplichtingen < € 50.000	124.181	286.684
<b>Overig</b>	<b>670.477</b>	<b>865.859</b>
Loonheffingen	516.633	681.217
Pensioenpremies	143.443	200.964
Diverse verplichtingen < € 50.000	10.401	-16.322
<b>Totaal overlopende passiva</b>	<b>70.937.893</b>	<b>90.692.367</b>

### 3.4 OVERZICHT TOEVOEGINGEN/ONTTREKKINGEN RESERVES EN VERREKENING VOORUITONTVANGEN BDU

Tabel 19: Overzicht Toevoegingen en onttrekkingen Reserves (x € 1.000)

	Eindsaldo 2019	Bij: Toevoegingen 2020	Af: Onttrekking 2020	Eindsaldo 2020
Bestemmingsreserve vervanging ICT	242.573	60.000	270.000	32.573
Bestemmingsreserve boetegelden	1.400.000		272.779	1.127.221
<b>Totaal bestemmingsreserves</b>	<b>1.642.573</b>	<b>60.000</b>	<b>542.779</b>	<b>1.159.794</b>

De bestemmingsreserve 'vervanging ICT' is gevormd om grote ICT vervangingen te kunnen doen en aan deze reserve wordt jaarlijks € 60.000 gedoteerd. In 2020 is € 270.000 aan de reserve onttrokken ter dekking van de aanschaf van 'Surface'-laptops die de eerder beschikbaar gestelde I-pads vervangen. Deze uitgaven zijn bij het programma Overhead als last opgenomen.

De bestemmingsreserve 'boetegelden' is in 2018 gevormd door geïncasseerde Malus-bedragen vanuit de concessies. Besloten is deze niet terug te laten vloeien in het (generieke) saldo BDU, maar in te zetten voor het project OV coach (€ 1 mln) en compensatie voor opbrengstenderving van lijn 55 (ad € 0,4 mln). Ter dekking van de uitgaven in 2020 op deze twee onderdelen, die bij de lasten van het programma Verkeer en vervoer zijn verantwoord, valt dit bedrag vrij uit de bestemmingsreserve Boetegelden

Tabel 20: Ontwikkeling saldo Vooruitontvangen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Jaarrekening 2020	Vershil
<b>Beginstand 1-1-2020</b>	<b>207.450</b>	<b>91.224</b>	<b>179.246</b>	<b>179.246</b>	<b>0</b>
Beschikte jaarbijdrage BDU 2020 (niet projectgerelateerd deel)	418.668	412.331	415.065	415.059	-6
<b>Totaal Beschikbare BDU</b>	<b>626.118</b>	<b>503.555</b>	<b>594.311</b>	<b>594.305</b>	<b>-6</b>
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten IA mobiliteit in 2020	0	0	-1.564	-1.564	0
Inzet BDU 2020 (niet projectgerelateerd deel)	-446.872	-496.853	-517.116	-432.763	84.353
<b>Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'</b>	<b>179.246</b>	<b>6.702</b>	<b>75.632</b>	<b>159.979</b>	<b>84.347</b>

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2020 weer. De regel beschikte jaarbijdrage BDU geeft de in 2020 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regels Inzet BDU geven weer welke uitgaven in 2020 ten laste van de BDU zijn gebracht. Het totaal hiervan bedraagt € 434,3 mln (zijnde 1,5 mln inzet BDU oude projecten mobiliteit + 432,7 mln 'Inzet BDU 2020'). Dit totaal correspondeert met de volgende twee regels uit (tabel 17) 'Overzicht Baten en lasten' onder Algemene dekkingsmiddelen:

- Jaarbijdrage BDU: € 415,1 mln
  - Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren): € 19,2 mln
- Totale inzet BDU in 2020: € 434,3 mln

### 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 21) blijkt dat de secretaris-directeur en plaatsvervangend secretaris-directeuren, in 2020 allen onder de maximale bezoldigingsnorm van € 201.000 zijn gebleven.

**Tabel 21: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2019 en 2020**

Leidinggevende topfunctionarissen 2019 en 2020						
	Joustra, A.	Colthoff, A.P.	Paridon, N. van	Vries, T. de	Colthoff, A.P.	Paridon, N. van
	2019	2019	2019	2020	2020	2020
Functie(s)	Secretaris-directeur	Plv. secretaris-directeur	Plv. secretaris-directeur	Secretaris-directeur	Plv. secretaris-directeur	Plv. secretaris-directeur
Duur dienstverband	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12	01-04 / 31-12	01-01 / 31-12	01-01 / 31-12
Duur functievervulling	01-01 / 09-07	09-07 / 31-12	09-07 / 31-12	01-04 / 31-12	01-01 / 01-04	01-01 / 01-04
Omvang dienstverband (in fte)	1	1	1	1	1	1
Dienstbetrekking	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Vaste aanstelling	Tijdelijke arbeids-overeenkomst	Vaste arbeids-overeenkomst	Vaste arbeids-overeenkomst
<b>Bezoldiging (in €)</b>						
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	138.259	52.419	52.419	96.591	32.290	32.290
Beloningen betaalbaar op termijn	20.225	8.785	8.785	15.501	5.043	5.043
<b>Totaal bezoldiging</b>	<b>158.484</b>	<b>61.204</b>	<b>61.204</b>	<b>112.092</b>	<b>37.333</b>	<b>37.333</b>
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	194.000	93.545	93.545	151.025	49.975	49.975
Motivering indien overschrijding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

\*) Onder beloningen betaalbaar op termijn worden het afgedragen werkgeversdeel van de pensioenpremie verstaan.

\*\*) De opgave voor de adjunct-directeuren in 2019 (linkerdeel) en 2020 (rechterdeel) betreft alleen de periode waarin zij de secretaris-directeur hebben vervangen.



### 3.6 STRUCTURELE EN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

#### Huidige gedragslijn structureel versus incidenteel:

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, zijn de BDU-ontvangsten als structureel van aard aangemerkt.

De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio zijn structureel, ergo de lastenbudgetten zijn structureel. Dus tellen de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en Onderzoek, Studie en Samenwerking ook mee als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, dan worden zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Met deze uitgangspunten worden thans alleen enkele losse projecten uit de Investeringsagenda mobiliteit en daarnaast alle eigen projecten onder het subprogramma Amsteltram als incidenteel aangemerkt. Deze projecten kennen namelijk voormelde 'additionele bijdragen' en daarnaast eindigen deze na enkele jaren, waarmee ook nog geen invulling aan eventueel daarbij vrijvallend budget is gegeven.

#### Begroting versus realisatie incidenteel in 2020

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien wat het effect is van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2020. Naast de hierboven aangegeven onderdelen Amsteltram en projecten gefinancierd met absolute BDU is in 2020 een andere component als incidenteel aan te merken: de door het Rijk uitgekeerde beschikbaarheidsvergoeding voor het OV. Deze is budgetneutraal, want wordt doorgesluisd naar de vervoerders.

De afwijkingen tussen begroting en realisatie 2020 alsmede tussen realisatie 2019 en realisatie 2020 worden veroorzaakt door schommelingen in de inkomsten en uitgaven bij de Amsteltram en wijzigingen in de samenstelling van de absolute BDU.

**Tabel 22: Overzicht incidentele baten en lasten 2019 en 2020**

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020	Jaarrekening 2020
<b>BATEN</b>				
Amsteltram	26.192	15.404	15.976	15.976
Concessies - BVOV	0	0	131.218	154.833
Absolute BDU	23.551	17.214	15.521	16.105
<b>Totaal incidentele baten</b>	<b>49.743</b>	<b>32.618</b>	<b>162.715</b>	<b>186.914</b>
<b>LASTEN</b>				
Amsteltram	120.313	88.796	97.817	85.024
SPUK BVOV	0	0	131.218	154.833
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	23.551	17.214	15.521	16.105
<b>Totaal incidentele lasten</b>	<b>143.864</b>	<b>106.010</b>	<b>244.556</b>	<b>255.962</b>
<b>SALDO INCIDENTEEL</b>	<b>94.122</b>	<b>73.392</b>	<b>81.841</b>	<b>69.049</b>

Tabel 23: Structureel begrotingssaldo 2019 en 2020

	Jaarrekening 2019	Primitieve begroting 2020	Begroting 2020	Jaarrekening 2020
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-27.357	-85.862	-103.130	-19.750
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-847	1.340	1.080	483
Saldo na bestemming	-28.204	-84.522	-102.050	-19.268
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	94.122	73.392	81.841	69.049
<b>Structureel saldo</b>	<b>65.918</b>	<b>-11.130</b>	<b>-20.210</b>	<b>49.781</b>

Het structureel begrotingssaldo laat zien wat het effect is van de incidentele uitgaven op het structureel saldo.

Daar waar in 2020 een saldo structureel tekort van € 20 mln werd begroot (die overigens in latere begrotingsjaren omslaat naar een positief structureel saldo – zie de Begroting 2021) is de realisatie van het structureel saldo evenals in 2019 positief. Dat wordt veroorzaakt door een onderbesteding in 2020 op de structurele begrotingsposten.

### 3.7 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 slechts de verplichtingen die in het boekjaar 2020 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. Daarbij kan worden gedacht aan langlopende huurverplichtingen, onderhoudsverplichtingen en subsidieverplichtingen. 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. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren 2021 tot en met 2030 tot (deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar en komen in dat jaar ten laste van de begroting IA Mobiliteit. Op deze wijze zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 450 mln vastgelegd. Dit is gespreid over de jaren, in 2021 voor circa € 135 mln, in 2022 voor circa € 60 mln, daarna jaarlijks aflopend.

Ook zijn in bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken gemaakt voor projecten die zich nog niet in de realisatiefase bevinden en die beslag kunnen leggen op het toekomstig budget van de IA Mobiliteit voor circa € 260 mln over de jaren 2021 tot en met 2029.

De Vervoerregio kent o.a. de volgende Niet uit de balans blijkende verplichtingen:

Niet uit de balans blijkende verplichtingen:	per 31-12-2019	per 31-12-2020
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen GVB Activa BV (totaal leningen max. € 725 mln zijnde max. € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 400 mln rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 mln in optie ('accordion'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	75.000.000	190.000.000
(2) Huurovereenkomst kantoorpand van Gemeente Amsterdam van 01-07-2014 tot 01-12-2022, met (aanvang) huursom ad € 615.900 op jaarbasis:	615.900	615.900

Voorts heeft Connexxion per 31 december 2020 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 30,5 mln voor busleningen, dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen nog € 30,5 mln kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

### 3.8 SISA VERANTWOORDING



Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties



Definitief SISA bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 12 februari 2021								
lenW	E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T) ivm "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen	Besteding (jaar T) ivm "Tussen concessievrerener en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen.	Subsidies concessievrerener conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend (Ja/Nee)?	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling
		Concessievrereners	<i>Aard controle n.v.t</i> <i>Indicator: E1/01</i>	<i>Aard controle n.v.t</i> <i>Indicator: E1/02</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/03</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/04</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/05</i>	<i>Aard controle R</i> <i>5Indicator: E1/06</i>
			1 Stadsvervoer Amsterdam	GVB				
			2 Waterland	EBS				
			3 Zaanstreek	EBS				
			4 Amstelland-Meerlanden	Connexxion				
			Kopie naam concessiehouder	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee)	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggeworerd voordeel	
			<i>Aard controle n.v.t</i> <i>Indicator: E1/07</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/08</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/09</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/10</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/11</i>	
			1 GVB			Ja		
			2 EBS			Ja		
			3 EBS					
			4 Connexxion					
			Kopie naam concessiehouder	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk)	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 minus het bedrag dat verantwoord is bij indicator 11 (artikel 10 lid 1 sub b van de regeling spuk)			
			<i>Aard controle n.v.t</i> <i>Indicator: E1/12</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/13</i>	<i>Aard controle R</i> <i>Indicator: E1/14</i>			
			1	€ 120.964.000				
			2	€ 9.990.000				
			3	€ 0				
			4	€ 23.652.000				
			Eindverantwoording (Ja/Nee)					
			<i>Aard controle n.v.t.</i> <i>Indicator: E1/15</i>					
			Nee					

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling Informatieverstrekking sisa - d.d. 12 februari 2021								
IenW	E20	Regeling stimuleringsverkeersmaatregelen 2020-2021 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)		
			<i>Aard controle R Indicator: E20/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E20/03</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04</i>		
			€ 0	€ 0	€ 0	Nee		
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid van de op te leveren en de opgeleverde verkeersveiligheidsmaatregelen per type maatregel (m1, m2, aantallen )	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk		
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08</i>		
IenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (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)
			<i>Aard controle R Indicator: E27A/01</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/06</i>
			€ 179.246,028	€ 428.934,723	€ 3.679,257	€ 451.881,483		€ 159.978,525
			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				
			<b>Omschrijving</b>	<b>Bedrag</b>				
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E27A/08</i>				
			1 Concessie OV Amsterdam infra BORI/MVP 2020 (beheer en onderhoud railinfrastructuur en materieel)	€ 131.921,005				

### 3.9 BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 24: Overzicht baten en lasten per taakveld (x € 1.000)

		Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting na 2e burap	Jaarrekening	Vershil jaarrek. vs 2e burap
Baten en lasten per taakveld (in € x 1.000)		2019	2020	2020	2020	2020
Lasten per taakveld						
	0.1 Bestuur	102	167	182	143	-39
	0.4 Overhead	8.913	9.042	9.718	8.620	-1.099
	0.5 Treasury	-	798	-	3	3
	2.1 Verkeer en vervoer	251.866	253.660	272.138	232.691	-39.447
	2.5 Openbaar vervoer	222.419	258.848	409.153	388.856	-20.297
	<b>Totaal lasten</b>	<b>483.300</b>	<b>522.516</b>	<b>691.192</b>	<b>630.313</b>	<b>-60.879</b>
Baten per taakveld						
	0.4 Overhead	390	80	280	618	338
	0.5 Treasury	1.038	798	1.765	1.840	75
	2.1 Verkeer en vervoer	27.791	17.410	18.177	18.071	-106
	2.5 Openbaar vervoer	8.056	6.035	137.253	161.099	23.846
	<b>Totaal baten</b>	<b>37.275</b>	<b>24.323</b>	<b>157.475</b>	<b>181.628</b>	<b>24.153</b>
Verrekening BDU						
	0.4 Overhead	-8.434	-7.789	-6.775	-5.824	951
	2.1 Verkeer en vervoer	-224.075	-236.250	-253.962	-214.621	39.341
	2.5 Openbaar vervoer	-214.363	-252.813	-271.900	-227.757	44.143
	<b>Totaal verrekening BDU</b>	<b>-446.872</b>	<b>-496.853</b>	<b>-532.637</b>	<b>-448.202</b>	<b>84.434</b>
Resultaatbestemming						
	0.10 Mutaties reserves	847	-1.340	-1.080	-483	597
	<b>Totaal Resultaatbestemming</b>	<b>847</b>	<b>-1.340</b>	<b>-1.080</b>	<b>-483</b>	<b>597</b>
<b>Resultaat na Resultaatbestemming</b>		<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>-</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>

\*) De toename ad € 151 mln van de gewijzigde begroting 2020 op het taakveld 2.5 Openbaar vervoer betreft voor € 131 mln de toegekende beschikbaarheidsvergoeding OV.



## BIJLAGE: AFKORTINGENLIJST

ABA	Amsterdam Bay Area
AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BDU V&V	Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
Burap	Bestuursrapportage
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
E&B	Gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Exploitatie en Beheer
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf (Amsterdam)
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOVASZ	verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp
IA	Investeringsagenda
MaaS	Mobility as a Service



MRA	Metropool Regio Amsterdam
MVP	Meerjaren Vervangingsplan (metro)
NOVB	Nationaal OV Beraad
OSS	Onderzoek, studie en samenwerking
OTO	Opleiden, Trainen, Oefenen
RAR	Reizigers Adviesraad
ROVT	Regionaal OV Toekomstbeeld
S&C	Signalling & Control
SAAL	Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
Sbab	Samen bouwen aan bereikbaarheid
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
VAT	Voorbereiding, administratie en toezicht
WNT	Wet Normering Topinkomens
ZaWa	Zaanstreek/Waterland
ZE	Zero Emissie
ZWASH	Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp