



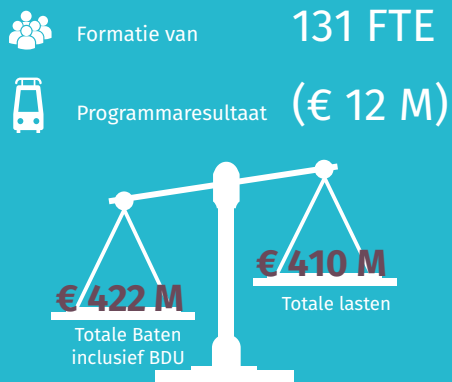
Vastgesteld door de regiораad 20 oktober 2020

Begroting 2021 en meerjarenraming 2022-2024

Hoogtepunten 2021



Kerncijfers:



5 Strategische opgaven

- Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen
- Naar een CO₂-neutraal mobiliteitsstelsel: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven

Wie

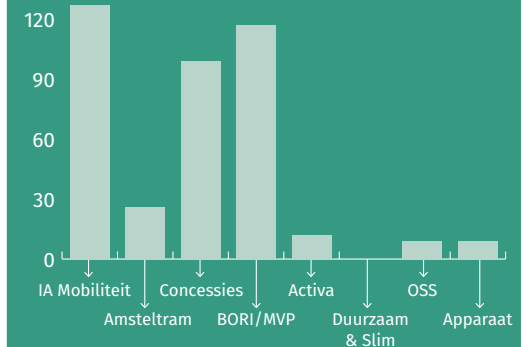
De Vervoerregio Amsterdam verbindt gemeenten en werkt aan een regio waar mensen vlot hun bestemming bereiken. De gemeenten:

Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad,

vormen samen de Vervoerregio Amsterdam



Financiële begroting



Inhoud

1 Inleiding	4	5 Bijlagen	44
2 Algemeen	5	Bijlage 1: Organogram Vervoerregio Amsterdam	45
3 Programmabegroting	12	Bijlage 2: indicatoren	46
Programma verkeer en vervoer	13	Bijlage 3: grafische weergave meerjarenperspectief 2021-2030	47
Investeringsagenda mobiliteit	13	Bijlage 4: cijfers bij grafische weergave meerjarenperspectief 2021-2030	48
Amsteltram	16	Bijlage 5: emu saldo 2020-2024	49
Concessies	17		
Beheer en onderhoud railinfrastructuur	18	6 Colofon	50
Activa GVB	19		
Duurzaam en slim	21		
Onderzoek, studie en samenwerking	22		
Apparaatskosten	23		
Programma overhead	24		
Programma algemene dekkingsmiddelen	26		
Paragrafen	27		
Paragraaf financiering	27		
Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	29		
Paragraaf bedrijfsvoering	36		
4 Financiële begroting	37		
Overzicht baten en lasten 2021	38		
Overzicht incidentele baten en lasten	39		
Ontwikkeling bdu-saldo 2021-2024 en meerjarenperspectief 2021-2030	40		
Overzicht baten en lasten per taakveld	41		
Uiteenzetting financiële positie	42		



Inleiding

Voor u ligt de Begroting 2021 van de Vervoerregio Amsterdam. Met deze begroting geeft de Vervoerregio inzicht in haar doelstellingen, de activiteiten die worden uitgevoerd om deze doelen te bereiken en de hiermee gepaard gaande kosten.

De begroting bestaat uit een algemeen deel, de programmabegroting met de paragrafen en de financiële begroting. In het algemeen deel wordt ingegaan op de achtergronden en uitgangspunten die aan de basis liggen van de begroting 2021. Ook wordt ingegaan op het financieel meerjarenperspectief. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op het programma Verkeer & Vervoer. Daarnaast zijn de programma's overhead en algemene dekkingsmiddelen opgenomen. De programmabegroting wordt aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen; in deze paragrafen wordt op thematisch vlak een doorsnee-inzicht geboden in de begroting. De thema's zijn financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing en bedrijfsvoering. De financiële begroting bevat op detailniveau de financiële gegevens en het meerjarenperspectief.

Als bijlage bij de begroting is een 10-jarige doorblik van het financieel perspectief opgenomen.



Algemeen

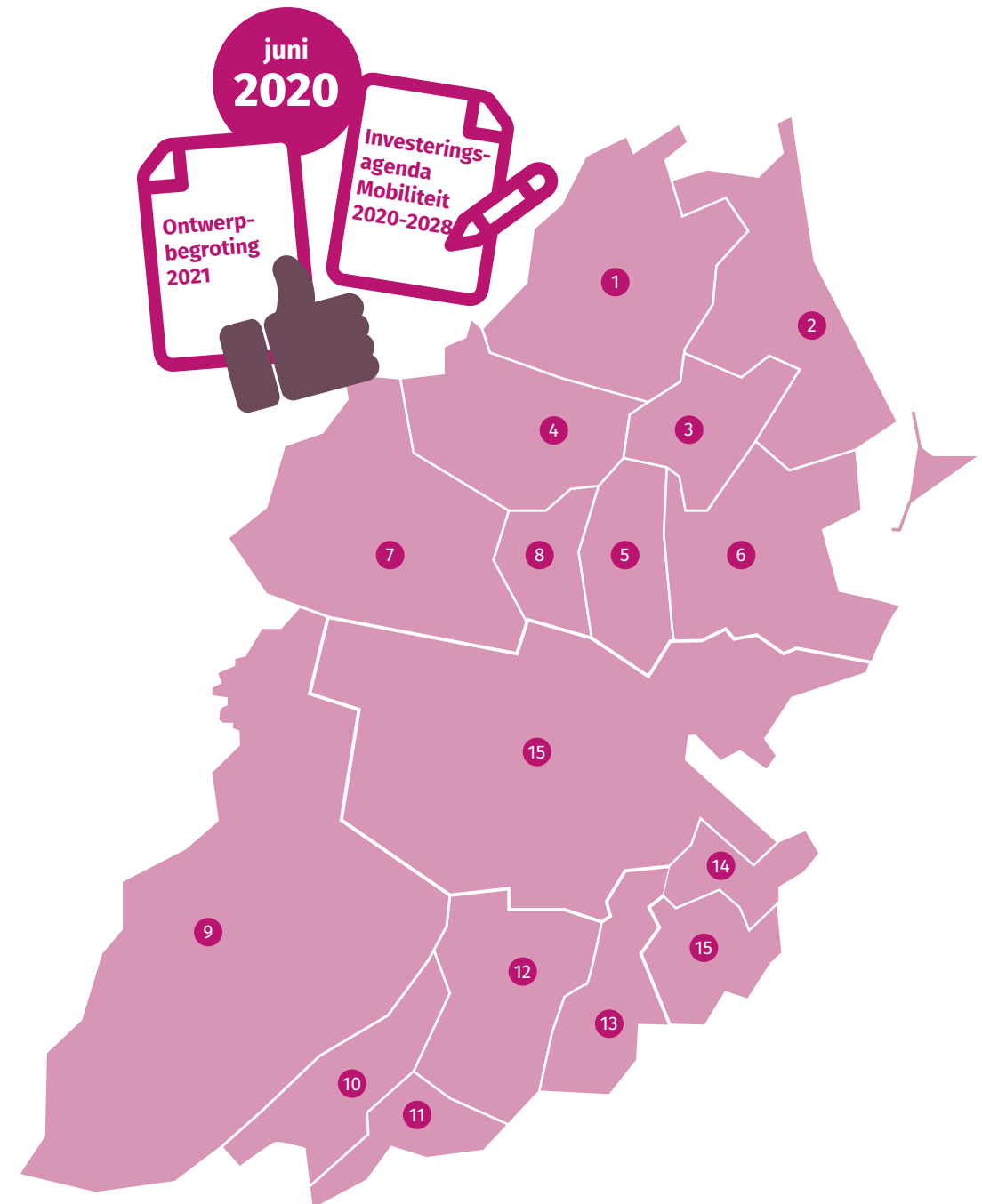
Op 30 juni 2020 heeft de regiораad de Ontwerpbegroting 2021 besproken. Deze is aan de vijftien gemeenten samen met de Investeringsagenda Mobiliteit 2020-2028 aangeboden voor de zienswijze procedure. Van drie gemeenten is een zienswijze ontvangen. In de afzonderlijke Reactienota wordt ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld en gemaakt. De zienswijzen hebben niet tot een wijziging op de begroting geleid.

Op het moment van opstellen van de begroting zijn de structurele effecten van de COVID-19-crisis nog steeds onzeker. Het rijk heeft aangegeven een soortgelijke beschikbaarheidsvergoeding als in 2020 te willen verstrekken voor de periode tot en met juni 2021. Over maatregelen na juni 2021 zijn alle partijen nog in overleg met het rijk.

Daaraan voorafgaand zullen we regelmatig de financiële collega's van de gemeenten, de rekeningcommissie en het portefeuillehoudersoverleg betrekken. Daarmee hopen we procesmatig alle relevante partijen zorgvuldig hun rol te geven bij het opstellen van deze maatregelen.

Ook andere wijzigingen op de Ontwerpbegroting 2021 zijn nog niet aan de orde, met uitzondering van verwerking van het voorstel om het subprogramma Duurzaam en Slim vanaf 2021 geheel te integreren met de Investeringsagenda Mobiliteit teneinde een bredere integrale afweging van te honoreren projecten mogelijk te maken.

In de aanbieding van de stukken aan de gemeenten voor de zienswijze en aan de regiораad in juni 2020 werd aangegeven dat de Vervoerregio wijzigingen in de begroting zou opnemen in een Nota van wijzigingen op de begroting. Omdat er gelet op bovenstaande overwegingen geen wijzigingen zijn, naast de genoemde integratie van budgetten, is deze Nota van wijzigingen niet opgesteld.



WATERLAND

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

ZAANSTREEK

7. Zaanstad
8. Oostzaan

AMSTELLAND - MEERLANDEN

9. Haarlemmermeer*
10. Aalsmeer
11. Uithoorn

12. Amstelveen
13. Ouder-Amstel

AMSTERDAM

14. Diemen
15. Amsterdam

Bestuurlijke speerpunten

De Vervoerregio werkt er hard aan om de best bereikbare regio van ons land te zijn en te blijven. In de afgelopen maanden zagen we een aantal belangrijke ontwikkelingen die dit mobiliteitssysteem mogelijk blijvend beïnvloeden. We staan daardoor voor grote opgaven, maar we zien ook kansen ontstaan om de transitie naar schone en veilige mobiliteit die voor iedereen beschikbaar en toegankelijk is, te versnellen.

Nog maar een paar maanden geleden zorgde de forse verkeerstoename van bewoners, werknemers en bezoekers ervoor dat onze verkeersnetwerken onder flinke druk stonden. Nu die druk tijdelijk is afgenomen, geeft dat adempauze om extra snelheid te maken met onze ambities. Kansen voor meer en vaker thuiswerken, flexibele werk- en schooltijden en gespreid over de dag reizen zijn nu meer dan ooit aanwezig. Dat zijn maatregelen die ons relatief weinig kosten en veel opleveren bij het scheppen van ruimte op de weg en in het openbaar vervoer. Maar we zien ook bedreigingen op ons afkomen: het openbaar vervoer zit nu nog niet voor de helft gevuld, mobiliteit is niet voor iedereen in gelijke mate beschikbaar en het is goed mogelijk dat de files weer toenemen. Ook dat geeft extra aanleiding om versneld aan de slag te gaan met het beperken van de druk op ons mobiliteitssysteem, soepele overstapvoorzieningen te realiseren, het verkeersveiliger inrichten van de omgeving voor fietsers en voetgangers en ruimte maken voor schone en stille mobiliteit. De context verandert (tijdelijk), onze doelen uit het Beleidskader Mobiliteit blijven hetzelfde.

Financieel perspectief:

De Vervoerregio heeft in de komende jaren een opgave om de ambities in lijn te brengen met de beschikbare middelen. Dit beeld monitoren we continu. Door een gedegen financieel beleid, een goede agendering en programmering en openheid naar de partners, zorgt de Vervoerregio ervoor dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet.

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2018 zagen we landelijk zelfs voor het eerst sinds lange tijd weer een stijging van het aantal verkeersdoden, gevolgd door een beperkte daling in het vorige jaar. Met het in december vorig jaar gesloten akkoord tussen bestuurders van het rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten ontstaat er nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' in de komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met zo'n strategisch plan voor onze regio en hebben deze zomer een gezamenlijk voorstel voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen in onze regio bij de minister ingediend voor cofinanciering.



Schone mobiliteit

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO2 vrij vervoerssysteem te beschikken is vorig jaar het beleid op dit punt nader uitgewerkt. Daarbij is een voorzichtige inschatting gemaakt van wat hiervoor nodig is en welke kosten hiermee gemoeid zouden zijn. We waren al eerder begonnen met de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. De ambitie wordt uitgebreid met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord. We kijken daarbij ook goed naar de kansen die er liggen bij de samenwerking met gemeentelijke programma's rond luchtkwaliteit en de autoluwe stad.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Dat doen we met korte termijnmaatregelen, zoals maatregelen die zorgen voor gespreid reizen over de dag, het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht. Om die bereikbaarheidsopgaven scherper in beeld te krijgen vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area'), of die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Nieuw is dat we in een regionaal mobiliteitsplan de maatregelen vanuit het landelijk gesloten Klimaatakkoord uitwerken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen rijk en regio.

Inclusieve Mobiliteit

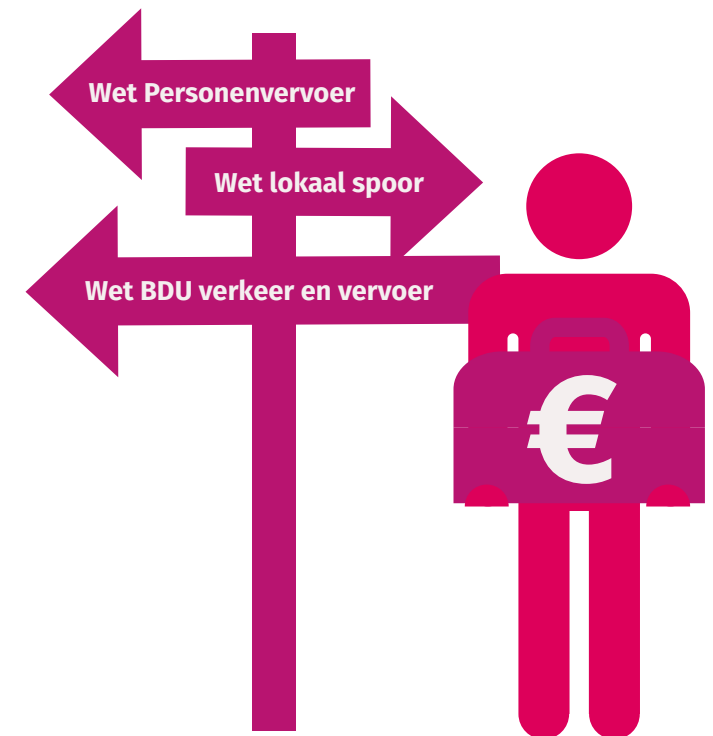
In mei 2020 stelde de regiораad het beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen en in de Investeringsagenda hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrenge van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het openbaar vervoer.



Samen keuzes maken

De Vervoerregio ontvangt vanuit het rijk middelen vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en vervoer. Deze middelen fluctueren rond de € 400 miljoen per jaar (incidentele bijdragen niet meegerekend). Met deze middelen moet de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen te vervullen (Wet lokaal spoor, Wet Personenvervoer en Wet BDU verkeer en vervoer). De Vervoerregio is zich ervan bewust dat er geïnvesteerd moet blijven worden in infrastructurele projecten. In combinatie met de uitgaven voor beheer en onderhoud van railinfrastructuur en de beoogde uitgaven voor (Zero-Emissie) investeringen zorgt dit voor druk op de beschikbare middelen. Daar staat tegenover dat het voor de Vervoerregio een uitdaging is om de uitgaven voor infrastructurele projecten per jaar goed in te schatten.

Onze betrokkenheid start steeds vroeger in het planvormingsproces van een opgave of bereikbaarheidsmaatregel. Die vroege betrokkenheid zorgt niet direct voor een hard beslag op de middelen, maar houdt er wel rekening mee dat uitgaven ooit gedaan moeten worden. De kosten van de totale ambitie komen zo in beeld. Wanneer al deze ambitie wordt afgezet tegen de beschikbare structurele financiële middelen (BDU-uitkering) geeft dit duidelijk weer dat de Vervoerregio keuzes zal moeten maken of een oplossing moet zoeken om de baten te vergroten. Het is noodzakelijk dat we als overheden gezamenlijke keuzes maken over welke projecten we als eerst willen uitvoeren, welke we uitstellen en welke we schrappen. Daarbij gaan we wel samen met onze partners op zoek naar extra financieringsmogelijkheden bij het rijk en Europa, want we zien op dit moment een aantal kansen om zo het investeringsbudget aan de inkomstenkant te vergroten.



Financieel meerjaren-perspectief

De middelen die voor het werk en taken van de Vervoerregio beschikbaar zijn, wijzigen niet substantieel. Er is wel sprake van een jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage BDU. Met als basis het prijspeil 2020 gaan we uit van een jaarlijkse bijdrage van € 414 mln. Tegenover dit stabiel niveau aan baten is in de tijd gezien een afname van de lasten zichtbaar; zo is in 2020 nog sprake van een lastenniveau van € 555 mln, vanaf 2021 daalt dit bedrag aanzienlijk. Zie hiervoor tabel 1.

Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Algemene dekkingsmiddelen	72	798	691	566	522	458
Overhead	9.048	9.560	9.663	9.713	9.663	9.663
Verkeer en vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	123.797	156.850	126.943	107.821	106.270	101.869
Amsteltram	120.313	97.817	26.486	79.133	5.601	4.057
Concessies	100.622	107.020	98.821	89.175	84.739	79.979
BORI/MVP	110.596	130.000	116.955	111.360	109.657	112.920
Acitva GVB	4.453	28.494	12.106	19.364	21.684	27.547
Duurzaam en slim	1.161	6.164	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.410	10.604	9.398	8.393	8.235	8.235
Apparaatskosten	7.147	8.525	8.554	8.474	8.474	8.474
Verkeer en Vervoer	474.499	545.473	399.262	423.721	344.661	343.082
Totaal lasten	483.619	555.832	409.617	434.000	354.846	353.203
Baten						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203
BDU saldo voorgaande jaren	28.204	103.405	-12.483	-12.642	-69.085	-67.600
rentebaten	1.110	798	691	566	522	458
overige baten	-55	0	0	0	0	0
Algemene dekkingsmiddelen	447.927	516.740	402.411	402.126	345.640	347.061
Overhead	312	80	0	0	0	0
Verkeer en vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	919	13.870	0	0	0	0
Amsteltram	26.192	15.404	0	25.673	3.064	0
Concessies	7.738	6.096	5.127	5.127	5.127	5.127
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0	0
Duurzaam en slim	229	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.102	1.995	1.998	993	935	935
Apparaatskosten	47	306	140	140	140	140
Verkeer en Vervoer	36.227	37.671	7.266	31.934	9.266	6.202
Totaal baten	484.466	554.492	409.677	434.060	354.906	353.263
Resultaat voor bestemming	847	-1.340	60	60	60	60
Toevoeging aan reserves	-1.460	-60	-60	-60	-60	-60
Onttrekking van reserves	613	1.400	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	-847	1.340	-60	-60	-60	-60
Resultaat	0	0	0	0	0	0

In de jaren tot 2021 was sprake van de inzet van het BDU-saldo voorgaande jaren om de begrote kosten te kunnen dekken. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Vanaf 2021 is er geen inzet vanuit het BDU-saldo voorgaande jaren nodig om de lasten te dekken: er is financiële ruimte. Deze financiële ruimte is toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren waardoor er een sluitende begroting ontstaat. De toename van het BDU-saldo vanaf 2021 (tabel 2) wordt veroorzaakt door de toevoeging van deze financiële begrotingsruimte.

Tabel 2 Ontwikkeling fonds BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting BURAP-1 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Beginstand	207.450	179.246	75.841	88.323	100.966	170.051
Beschikte jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203
Totaal Beschikbare BDU	626.118	591.783	490.043	502.526	515.169	584.253
Inzet BDU	-446.872	-515.942	-401.720	-401.560	-345.118	-346.603
Eindstand fonds BDU	179.246	75.841	88.323	100.966	170.051	237.651





Programma- begroting

De begroting van de Vervoerregio bestaat uit drie programma's. Deze programma's zijn Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene Dekkingsmiddelen. Binnen het programma Verkeer & Vervoer onderscheidt de Vervoerregio diverse subprogramma's. Deze dragen allen bij aan de strategische doelstellingen die zijn beschreven in het Beleidskader Mobiliteit.

In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven onderkend.

- ▶ Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen
- ▶ Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- ▶ Veilig en prettig van deur tot deur: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie
- ▶ Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
- ▶ Nabijheid van dagelijkse activiteiten: ondersteuning van verdichtingsopgaven

De activiteiten die binnen de subprogramma's worden ondernomen, dragen bij aan de realisatie van deze strategische opgaven.

Programma verkeer en vervoer

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbij horende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). Per subprogramma wordt aangegeven wat de Vervoerregio wil bereiken in 2021, wat ze daarvoor gaat doen en hoeveel kosten daarmee gemoeid zijn.

Investeringsagenda mobiliteit

Wat willen we bereiken in 2021?



De Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is daarmee de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert.

We werken en betalen mee aan de verbeteringen in de doorstroming van het OV, het verkeersveiliger maken van onze wegen, hoogwaardige fietsroutes en -stallingen bij stations en bij het verhelpen van knelpunten in het wegen-net. Bij de presentatie van de eerste Investeringsagenda Mobiliteit in 2019 waren de losse investeringsprogramma's voor fiets, OV, weg en verkeersveiligheid al samengevoegd en is aangekondigd dat we toewerken naar een nog sterkere samenhang in activiteiten, programma en begroting. Door de samenvoeging nu ook in de begroting door te voeren, brengen we de voor de hand liggende en gewenste samenhang aan en kunnen maatregelen in de toekomst vanuit een totaalprogramma gefinancierd en afgewogen worden. Zo stellen we niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal.

Binnen de investeringsagenda verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit. We doen dit vanuit het besef dat de uitvoering ervan inmiddels een aantal onzekerheden kent. Want we kennen de precieze gevolgen van de COVID-19-uitbraak voor onze investeringen nu nog niet: terwijl sommige projecten in uitvoering versnellen, zullen we ook rekening moeten houden met vertragingen bij projecten of het wegvallen van financieringsbronnen als gevolg van andere prioriteiten.

Wat gaan we daarvoor doen?



De Investeringsagenda Mobiliteit bevat een brede en omvangrijke lijst met initiatieven, projecten en maatregelen die per gemeente zijn gerangschikt en optellen tot een investeringsvolume van meer dan € 150 mln per jaar in de periode tot en met 2024. Veel van de belangrijke projecten die nu en in de komende tijd in uitvoering gaan zijn mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken. Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als de Amsterdamse Binnenring, Bereikbaarheid Waterland N247 of bij de aanleg van het

HOVASZ-project in Uithoorn, Aalsmeer en de Haarlemmermeer waarbij zowel belangrijke verkeersroutes met OV-fietsverbindingen tegelijk worden aangepakt en de verkeersveiligheid bij kruisingen wordt verbeterd. Maar ook de ongelijkvloerse oplossingen bij het spoor in Diemen en Zaanstad (Guisweg) en de OV-knooppunten, zoals Zaanstad, Amsterdam Lelylaan en de metrostations in Amsterdam in samenhang met de gebiedsontwikkeling zijn voorbeelden van samenhangende opgaven.

Het vergroten van de verkeersveiligheid kan onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig) en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Ook verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding in het programma 'Verkeer en Meer' leveren een bijdrage aan een verkeersveilige regio. Met het in december 2019 gesloten akkoord tussen bestuurders van het rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten ontstaat er een aanpak die erop gericht is om met extra inspanningen gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' in de komende tien jaar landelijk een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met zo'n strategisch plan voor onze regio en dienen dit eind van de zomer 2020 bij de minister in voor cofinanciering.

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO2 neutraal vervoerssysteem te beschikken is in 2019 het beleid op dit punt nader uitgewerkt. Daarbij is een voorzichtige inschatting gemaakt van wat hiervoor nodig is en welke kosten hiermee gemoeid zouden zijn. We waren al eerder begonnen met de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. De ambitie wordt uitgebreid met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord.

Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen en in de Investeringsagenda hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrenge van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het openbaar vervoer.

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Dat doen we met korte termijnmaatregelen, zoals het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht. Om die bereikbaarheidsopgaven scherper in beeld te krijgen vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area') of die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Nieuw is dat we in een Regionaal Mobiliteitsplan de maatregelen vanuit het landelijk gesloten Klimaatakkoord uitwerken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen rijk en regio.

Het Regionaal OV-toekomstbeeld voor Noord-Holland en Flevoland is afgelopen jaar gepresenteerd en wordt in maatregelen uitgewerkt. Dat geldt eveneens voor het Uitvoeringskompas BBROVA. Bij beide studies gaat het om het verbeteren van de vervoersrelaties in en om onze regio: van verbetervoorstellen op het landelijke spoor tot nieuwe verbindingen tussen Amsterdam en omliggende gemeenten als Hoofddorp en Haarlem. Voor de maatregelen uit deze programma's geldt dat ze hun weg vinden in de Investeringsagenda Mobiliteit.

Ieder jaar wordt via een Voortgangsrapportage verslag uitgebracht en verantwoording afgelegd over de realisatie van alle projecten en maatregelen van de Investeringsagenda Mobiliteit. Deze Voortgangsrapportage wordt tegelijk met de Jaarstukken aan de regio raad voorgelegd.

Toelichting op tabel

Alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, staan in de Investeringsagenda Mobiliteit opgenomen. De Investeringsagenda presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij de begroting vooral de beschikbare budgetten presenteert. Vanaf 2021 vormen de Investeringsagenda Smart Mobility, Investeringsagenda Zero-Emissie Mobiliteit, project OV-Coach en regeling Cofinanciering laadpalen, alle voorheen opgenomen in subprogramma Duurzaam en slim, integraal onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit. Het hiermee overgehevelde budget bedraagt in 2021 € 4,9 mln, in 2022 € 6,1 mln en in 2023 € 4,6 mln.

Wat mag dat kosten?

Tabel 3: IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Investeringsagenda Mobiliteit						
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	123.797	152.836	118.760	98.420	98.450	98.450
Verkeer en Meer		4.014	3.250	3.250	3.250	3.250
IA Smart Mobility		-	1.000	1.000	-	-
OV-coach		-	1.720	1.120	1.120	-
Zero Emissie		-	2.100	3.900	3.300	-
Cofinanciering laadpalen		-	113	131	150	169
Totaal lasten	123.797	156.850	126.943	107.821	106.270	101.869
Bijdragen derden	919	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	13.870	-	-	-	-
Totaal baten	919	13.870	-	-	-	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.878	-142.980	-126.943	-107.821	-106.270	-101.869

In de cijfers zoals opgenomen in de begroting 2021, is uitgegaan van de volgende grondslagen:

- ▶ Het totaal beschikbare budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit (exclusief de overgehevelde budgetten voor Investeringsagenda Zero-Emissie Mobiliteit, project OV-Coach en regeling Cofinanciering laadpalen) bedraagt € 124 mln in 2021. De ervaring leert dat er lopende het jaar goede nieuwe initiatieven of kleine projectmutaties aan de orde zijn, die snel gerealiseerd kunnen worden. Voor deze projecten, die direct naar de uitvoeringsfase gaan, nemen we binnen het budget een stelpost op van € 12 mln. Ook voor het totaal aan projectstudies in verkenningen of planstudiefase wordt een stelpost opgenomen, € 4 mln. Deze bedragen zijn gebaseerd op ervaringscijfers over de afgelopen jaren. Voor de overige bedragen is gekeken naar de projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit die in 2021 naar onze inschatting een beslag gaan leggen op de beschikbare middelen van de Vervoerregio. Het gaat daarbij om projecten die al in realisatie zijn, overeenkomsten zijn aangegaan of die in de komende maanden via een promotiebesluit in de realisatiefase terechtkomen.
- ▶ We geven invulling aan onze ambitie om juist nu te investeren in een bereikbare regio. Binnen het programma Investeringsagenda Mobiliteit hanteren we daarom overplanning. De onzekerheden zijn groot en op basis van eerder opgedane ervaring weten we dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer zullen komen. We monitoren continu hoe dit zich ontwikkelt, zodat we op tijd kunnen bijsturen.
- ▶ De totale omvang van de ambities en daarbij horende investeringen in deze investeringsagenda voor de komende jaren laat zien dat de Vervoerregio keuzes moet maken ten aanzien van het beschikbare budget. Het kan ertoe leiden dat we sommige opgaven later in de tijd moeten uitvoeren. Het toepassen van de prioriteringsmethodiek helpt hierbij. Samen met de partners kijken we intussen ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, zoals de eerdergenoemde Verkeersveiligheidsimpuls, de klimaatgelden en Europese Fondsen. Om ervoor te zorgen dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen, treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten.
- ▶ Vanaf 2021 wordt de Investeringsagenda Smart Mobility opgenomen als integraal onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit. Dit onderdeel van de agenda is erop gericht onderzoeken, pilots en projecten op het gebied van slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken in de vijftien vervoerregiogemeenten. Het gaat daarbij om projecten zoals een pilot met Mobility as a Service (MaaS), waarbij reizigers van en naar de Zuidas worden verleid om andere keuzes te maken dan het nemen van de auto tijdens de werkzaamheden rondom Zuidasdok en het project Mobilab waarin Vervoerregio, gemeente Amsterdam en provincie Noord-Holland samenwerken aan het vormgeven van een regionaal dataplatform voor mobiliteitsdata.



Amsteltram

Wat willen we bereiken in 2021?

De Vervoerregio is opdrachtgever voor de uitwerking en de realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstel-veenlijn 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 CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een efficiënter mobiliteitssysteem.

Wat gaan we daarvoor doen?

Amstelveenlijn:

Zoals gepland wordt de Amstelveenlijn in december 2020 in bedrijf genomen met de nieuw geleverde 15G tramstellen. In 2021 zal de definitieve oplevering en décharge van het project centraal staan waarbij het project zal worden overgedragen aan E&B van de gemeente Amsterdam.

Uithoornlijn:

Na oplevering van de diverse managementproducten in 2020, zullen de voorlopige en definitieve ontwerpen ten

behoefte van de bouw van de Uithoornlijn centraal staan. De ontwerpen zullen in 2021 onderworpen worden aan een grondige beoordeling door het projectteam, waarna de fysieke uitvoering van het project kan starten in 2022. De oplevering en in gebruik name van de Uithoornlijn staat gepland in 2024.

Wat mag dat kosten?

Tabel 4 Amsteltram | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Amstelveenlijn	117.793	90.167	12.229	41.744	-	-
Uithoornlijn	2.520	7.650	14.257	37.388	5.601	4.057
Totaal lasten	120.313	97.817	26.486	79.133	5.601	4.057
Bijdragen derden	26.192	15.404	-	25.673	3.064	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	26.192	15.404	-	25.673	3.064	-
Saldo Amsteltram	-94.122	-82.413	-26.486	-53.459	-2.538	-4.057

Toelichting op tabel

Amstelveenlijn: Het project zal volgens verwachting binnen budget worden opgeleverd.

Uithoornlijn: In de kosten van de Uithoornlijn is een bedrag van € 3,1 mln extra opgenomen voor de kostenindexatie van het hoofdcontract en de nog te contracteren leveranciers en aannemers.

Concessies

Wat willen we bereiken in 2021?

De Vervoerregio monitort of de vervoerders zich houden aan de afspraken die in de concessiedocumenten zijn vervat. Er worden boetes opgelegd of bonussen toegekend als hier aanleiding voor is. Ook toetst de Vervoerregio de voorstellen van vervoerders voor wijzigingen in het lijnennet aan de vervoerkundige eisen voor de concessies, de wensen van de gemeenten en van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio.

Wat gaan we daarvoor doen?

- Binnen de concessies zorgt de Vervoerregio voor de uitrol van Zero-Emissie bussen en de daarbij horende laadinfrastructuur. Het regionale bestuursakkoord Zero-Emissie schetst hiervoor de nodige kaders. De Vervoerregio treedt hier voornamelijk op als regisseur en financier.
- Na de grote wijzigingen in het lijnennet 2018 (bij de start van de Noord-Zuidlijn) zijn er in 2021 geen vergelijkbare grote wijzigingen te verwachten. Wel zijn relatief beperkte wijzigingen mogelijk, zodat het openbaar vervoer goed blijft aansluiten op de wensen van de reizigers en de vervoergroei. Voor de concessies Amsterdam en Amsteland-Meerlanden wordt een vervoerplan gepresenteerd met daarin voorstellen voor wijzigingen van de exploitatie. Deze vervoerplannen worden daarna uitgewerkt in een concrete dienstregeling. De concessies Zaanstreek en Waterland worden per december 2021 samengevoegd tot de concessie Zaanstreek-Waterland,

- Op 2 juli 2020 heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio het besluit genomen de aanbesteding van de concessie Zaanstreek – Waterland te beëindigen. Door de COVID-19-crisis wordt binnen de oorspronkelijk termijnen geen goede inschrijving verwacht. Er wordt een noodmaatregel genomen om de lopende concessies met 1,5 jaar te verlengen tot halverwege 2023.

- De begroting van DOVA (Decentrale OV-autoriteiten) voor 2021 is nog niet gereed. Voor het aspect OV-data is een beperkte kostenstijging te zien. Vooralsnog lijkt deze beperkte kostenstijging binnen de huidige begroting te passen. Over een eventuele aanpassing wordt u geïnformeerd via de bestuursrapportage.

Wat mag dat kosten?

Tabel 5 Concessies | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Amstelland Meerlanden	47.403	47.204	46.504	46.504	45.948	45.948
Amsterdam (Exploitatie)	22.771	23.395	18.235	9.989	5.809	1.049
Waterland	18.242	20.508	19.969	19.969	19.969	19.969
Zaanstreek	11.768	13.315	12.915	12.915	12.915	12.915
CVV en buurtbussen	100	98	98	98	98	98
Innovatiefonds	94	-	-	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.400	-	-1.400	-	-
R-net Uitvoeringskosten	244	1.100	1.100	1.100	-	-
Totaal lasten	100.622	107.020	98.821	89.175	84.739	79.979
Bijdragen derden	7.738	6.096	5.127	5.127	5.127	5.127
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	7.738	6.096	5.127	5.127	5.127	5.127
Saldo Concessies	-92.884	-100.924	-93.694	-84.048	-79.612	-74.852

Beheer en onderhoud railinfrastructuur

Wat willen we bereiken in 2021?

De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Het beheer en onderhoud van de metro – en tram infrastructuur wordt gesubsidieerd door de Vervoerregio en geregisseerd door de gemeente Amsterdam. De prestaties van het metro- en tramnetwerk zijn goed, de bijhorende kosten zijn echter hoog. Aandacht voor dit systeem en de betaalbaarheid ervan is de komende jaren daarom cruciaal. Voor het beheer en onderhoud railinfrastructuur (BORI) en het Meerjaren Vervangingsprogramma Metro (MVP) zijn convenant afspraken gemaakt ten aanzien van het totale programma. Het convenant BORI loop af in 2024 en het MVP- convenant in 2031. Hiermee draagt BORI/ MVP mee aan de beleidsdoelen zoals opgenomen in het beleidskader van de Vervoerregio.

Wat gaan we daarvoor doen?

Op basis van de aanbevelingen uit het onderzoek uit 2018 over de verhouding tussen de kosten en de geleverde prestaties maakt de Vervoerregio afspraken met de gemeente Amsterdam. Dit vanuit haar rol als beheerder over verbetering op het gebied van effectiviteit, financiële beheersing, transparantie en sturingsmogelijkheden. Samen met de gemeente Amsterdam en GVB werken we verder aan de verbetering van de prestaties over beschikbaarheid,

functionaliteit, veiligheid, financiën. Daarnaast zijn we bezig met het verduidelijken van de rollen en het efficiënter maken van de processen gericht op de aanstaande nieuwe governance.

Wat mag dat kosten?

Tabel 6 BORI/MVP | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

BORI/MVP	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Beheer & Onderhoud (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP)	110.596	130.000	116.955	111.360	109.657	112.920
Totaal lasten	110.596	130.000	116.955	111.360	109.657	112.920
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-110.596	-130.000	-116.955	-111.360	-109.657	-112.920

Activa GVB

Wat willen we bereiken in 2021?



De reizigers aantallen in het Amsterdamse OV groeien de laatste jaren gestaag. Hierdoor loopt het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan. Bij voortzetting van het bestaand beleid blijven reizigers aantallen toenemen. Daarnaast staat er voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen op stapel in de vorm van verbeterde en nieuwe lijnen (Amstelveenlijn en Uithoornlijn), zijn er toekomstige woningbouwlocaties (o.a. Havenstad) en liggen er diverse ontwikkelingen in de stad in het verschiet (autoluwe binnenstad). Ook zal de transitie naar elektrisch vervoer grote impact hebben op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

De beschreven ontwikkelingen zijn bepalend voor de materieelbehoefte in de komende 10 jaar. Verwacht mag worden dat de behoefte aan nieuw materieel toeneemt: meer railvoertuigen en elektrische bussen. De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen die GVB hierin doet. Het gaat om subsidies die variëren van tientallen tot honderden miljoenen en die via kapitaallastenvergoeding (afschrijvingskosten en rente) beschikbaar worden gesteld. Deze subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld 30 jaar. De impact op de jaarlijkse begroting is daardoor beperkt.

Wat gaan we daarvoor doen?



GVB Activa BV stelt jaarlijks een meerjarenplan (MJP) op waaruit de materieelbehoefte voor de komende tien jaar blijkt. Het MJP voor de periode 2020 tot en met 2029 is in mei 2020 ter kennisname aan het dagelijks bestuur aangeboden. Wij verwachten eveneens dat dat in de tweede helft van 2020 met de volgende versie van het plan (2021-2030) gebeurt.

Bestaande plannen GVB Activa BV



Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest in het oog springend. Hiervan zijn er 30 respectievelijk 63 voertuigen besteld. Binnen de afgesloten contacten is in de vorm van een optie ruimte opgenomen extra voertuigen te bestellen. Het traject om de aantallen te bepalen loopt op dit moment met GVB. Dit betreft maximaal 30 (M7) respectievelijk 60 stuks (15G).

Om de huidige mobiliteit behoefte op te vangen is voldoende capaciteit nodig. De regioraad heeft daarom op 12 mei 2020 een besluit genomen over het beschikbaar stellen van budget voor het bestellen van 9 extra 15G trams vanuit de optieregeling die bij het contract hoort. Dit past overigens binnen het oorspronkelijke totaalbudget van 15G. Daarnaast moet verder onderzoek gedaan worden of en in welke mate van de resterende optieregeling gebruik gemaakt moet worden. GVB is hierin nauwe samenwerking met de Vervoerregio mee bezig. Voor deze eventuele tweede bestelling uit de optie moet aanvullende financiering gevonden worden. Naar verwachting rondt GVB het onderzoek af in de loop van 2020. Wanneer hieruit een extra behoefte aan middelen voortvloeit dan zal dit aan de regioraad voorgelegd worden.

Wat mag dat kosten?



Tabel 7 Investerings Activa | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Strategische Activa	4.453	28.494	12.106	19.364	21.684	27.547
Totaal lasten	4.453	28.494	12.106	19.364	21.684	27.547
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-4.453	-28.494	-12.106	-19.364	-21.684	-27.547

Toelichting op tabel

De bijdragen die vanaf 2019 zijn verstrekt onder het nieuwe beleid, betreffen de opgenomen bedragen kapitaallasten (vergoeding voor afschrijving en rentekosten) van de verwachte investeringen. De kapitaallasten vangen aan zodra de voertuigen in bedrijf zijn genomen. Daarnaast worden directe investeringssubsidies verstrekt voor projecten die al in uitvoering waren.



Duurzaam en slim

Wat willen we bereiken in 2021?

Het subprogramma Duurzaam & Slim bestond tot en met 2020 uit drie onderdelen: de Investeringsagenda Smart Mobility, Programma Zero-Emissie Mobiliteit en het programma Inclusieve mobiliteit. Vanaf 2021 worden alle onderdelen ondergebracht in het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Het subprogramma Duurzaam en Slim is gericht op innovatieve en duurzame oplossingen voor de bereikbaarheidsmaatregelen in de vervoerregio Amsterdam en draagt bij aan alle strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit.

Wat gaan we daarvoor doen?

Zie de toelichting bij het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.

Wat mag dat kosten?

Toelichting op de tabel

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

Vanaf 2021 zijn alle budgetten geïntegreerd opgenomen in het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.

Tabel 8 Duurzaam & Slim | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Duurzaam & Slim	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
MRA Smart Mobility	688	-	-	-	-	-
IA Smart Mobility	79	1.970	-	-	-	-
OV-coach	-	1.000	-	-	-	-
Zero Emissie	-	3.100	-	-	-	-
Cofinanciering laadpalen	-	94	-	-	-	-
Overige	395	-	-	-	-	-
Totaal lasten	1.161	6.164	-	-	-	-
Bijdragen derden	229	-	-	-	-	-
Totaal baten	229	-	-	-	-	-
Saldo Duurzaam & Slim	-932	-6.164	-	-	-	-

Onderzoek, studie en samenwerking (OSS)

Wat willen we bereiken in 2021?



Voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities heeft de Vervoerregio (beslis)informatie nodig. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we (monitorings) onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig maar in de meeste gevallen samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator.

rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar aanleiding van een motie van de regioraad, een verzoek van een bestuurder, een toezegging van een portefeuillehouder of op eigen initiatief.

Wat mag dat kosten?



Toelichting op tabel

Ten aanzien van de meerjarenraming uit de begroting 2020 is jaarschijf 2021 minimaal gewijzigd door een budgettaire overheveling vanuit het subprogramma IA Mobiliteit en subprogramma Duurzaam & Slim. Projecten binnen het subprogramma OSS kennen een korte(re) looptijd en de aanmelding van nieuwe projecten wordt getoetst aan het budgettaire kader.

De samenwerkingsovereenkomst VENOM 2017-2020 wordt vernieuwd per 2021. Door de effecten van COVID-19 is het mogelijk dat de nieuwe overeenkomst niet op tijd klaar is. In dat geval kan de vigerende samenwerkingsovereenkomst met twee jaar verlengd worden (tot en met 2022).

Wat gaan we daarvoor doen?



Om te beginnen nemen we actief deel aan doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data (verzameling & ontsluiting), kennis en instrumenten. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ([KpVV](#)), het Samenwerkingsverband van Decentrale Overheden ([DOVA/NDOV](#)), de Nationale Databank Wegverkeersgegevens ([NDW](#)) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam ([VENOM](#)). Daarnaast trekken we of werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's zoals [Samen Bouwen aan Bereikbaarheid](#), het [MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol \(ZWASH\)](#), [Verkeer & Meer](#), de [MRA Ontwikkelagenda Spoor](#) en het [MRA Smart-Mobility programma](#). Tot slot laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en inzet

Tabel 9: Onderzoek, studie en samenwerking | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
MRA verkeersmodel VENOM	459	517	525	525	525	525
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	423	1.136	1.550	-	-	-
MRA Smart Mobility	-	1.050	740	740	740	740
MRA Spoordossier	596	250	250	250	250	250
OSS Openbaar vervoer	-	3.037	2.641	3.186	3.015	3.015
OSS Verkeer en vervoer	-	4.614	3.693	3.693	3.705	3.705
Overige (vanaf 2020 verdeeld over bovenstaande categorieën)	4.932	-	-	-	-	-
Totaal lasten	6.410	10.604	9.398	8.393	8.235	8.235
Bijdragen derden	1.102	1.995	1.998	993	935	935
Totaal baten	1.102	1.995	1.998	993	935	935
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-5.308	-8.609	-7.400	-7.400	-7.300	-7.300

Apparaatskosten

De apparaatskosten betreffen de directe salarislasten van de vaste formatie met betrekking tot het primaire proces en de inhuur ter ondersteuning van de vaste formatie. De overhead functies (secundair proces) zijn hierin niet opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de overhead paragraaf.

Wat mag dat kosten?



Tabel 10 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Directe Personeelslasten	4.590	5.064	6.720	6.720	6.720	6.720
Inhuur	2.556	3.460	1.834	1.754	1.754	1.754
Totaal lasten	7.147	8.525	8.554	8.474	8.474	8.474
Bijdragen derden	47	306	140	140	140	140
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	47	306	140	140	140	140
Saldo Apparaatskosten	-7.099	-8.219	-8.414	-8.334	-8.334	-8.334

Toelichting op de tabel

Met ingang van 2021 is een verschuiving zichtbaar tussen inhuur (minder) en directe personele lasten. Deze verschuiving is het directe gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget. Met de kadernota bent u geïnformeerd over het uitgangspunt om de formatie voor het maximum van de functieschaal in de begroting op te nemen. Dit wordt zo toegepast voor de basisformatie (107 fte voor de formatie die zowel bij de apparaatskosten als bij de overhead wordt verantwoord). Voor de (24) nieuwe formatieplaatsen is gekozen voor een afwijkend model; specifiek voor die functies wordt het midden van de functieschaal gehanteerd.

Programma overhead

Wat willen we bereiken in 2021?

Als ondersteunende dienst wordt indirect aangesloten op de strategische opgaven zoals bij de inleiding genoemd. De hieraan gekoppelde ontwikkeling van de Vervoerregio Amsterdam richting kennis en expertisecentrum stellen de nodige eisen aan verfijnde en gerichte ondersteuning. In 2021 worden de effecten merkbaar van de in 2020 ingeslagen weg. Per overheadscluster zijn daarbij de volgende resultaten zichtbaar;

Bedrijfsvoering, HRM

- ▶ In verband met de strategische opgave van de Vervoerregio is een kwalitatieve inhoudelijke groei van functies een noodzakelijk en randvoorwaardelijk gegeven om deze ambities en opgaven ook waar te kunnen (blijven) maken. Daartoe worden een 16-tal functies opnieuw ingepast.
- ▶ Naast de vaste formatie huurt de Vervoerregio ook externe expertise in om de ambtelijke organisatie te ondersteunen en voorzien van een flexibele schil. Hierbij wordt ernaar gestreefd om vast werk te beleggen bij vaste krachten. Om dat mogelijk te maken is in 2020 formatie-uitbreiding van 24 FTE aangevraagd. De regioraad heeft op 12 mei 2020 hiermee ingestemd. De effecten als gevolg van contract-omzettingen worden ten volle in 2021 zichtbaar.
- ▶ Om dergelijke benodigde aanpassingen in de formatie tijdig te herkennen en kunnen onderbouwen, is de Vervoerregio in 2019 gestart met een pilot strategische personeelsplanning (SPP). In 2020 wordt de pilot geëvalueerd en een werkwijze opgesteld en vastgesteld. In 2021 wordt van start gegaan met een jaarlijkse cyclus SPP.

Bedrijfsvoering, ICT

- ▶ Ná de transformatie van de organisatiestructuur medio 2018 zijn in 2019 de werkplekken digitaal omgezet.

Daarmee ondersteunt ICT de volledige werkorganisatie plaats- en tijdonafhankelijk. De flexibiliteit is derhalve fors toegenomen. Dit zal bijdragen aan de transitie richting kennis- en expertisecentrum met een aanvang in 2020 en een vervolg in 2021 en verder.

Bedrijfsvoering, Huisvesting

De Vervoerregio is sinds 2014 gehuisvest aan de Jodenbreestraat 25 te Amsterdam. Hier neemt de Vervoerregio op twee verdiepingen werkplekken af van de gemeente Amsterdam. Met de toename van het personeelsbestand is het aantal werkplekken de laatste jaren meerdere malen uitgebreid. Op dit moment is het maximaal aantal werkplekken ingericht en is geen uitbreiding meer mogelijk.

Bedrijfsvoering, Inkoop

- ▶ De nieuwe financiële regeling is medio 2019 geïmplementeerd. Het inkoopteam heeft daarmee tijdig proceswijzigingen doorgevoerd waardoor inkoop- en aanbestedingseisen kunnen worden gemonitord. Deze proceswijzigingen vormen een solide basis in aanloop naar de over 2021 af te geven rechtmatigheidsverklaring door het bestuur.

Bedrijfsvoering, Juridische zaken (JZ)

- ▶ De flexibilisering van de organisatiestructuur en de transformatie naar het kennis- en expertisecentrum stelt de nodige eisen aan de Juridische functie. Tot de taken van Juridische zaken behoren het adviseren, participeren in en controleren van de (project-)teams om de juridische kwaliteit van de producten van de Vervoerregio te borgen en de risico's beheersbaar te maken. Ter voorkoming van bestuurlijke en financiële risico's (zoals aansprakelijkstellingen, gebrekkige motiveringen van besluiten, juridische procedures etc.) wordt JZ in een vroeg stadium (aanvang project, aanvraag complexe subsidies etc.) betrokken in het primaire proces bij de teams.

Strategie, Bestuur & Communicatie

- ▶ In 2021 willen we de reputatie en positie van de Vervoerregio versterken. De Vervoerregio gaat haar rol als expert-organisatie die de regiorol neemt en duidelijker naar voren treedt als betrokken, inhoudelijk sterke, verbindende organisatie met grote slagkracht en helicopterview uitdragen.

Financiën

- ▶ Vanuit de missie "Als partner ondernemend ondersteunend!" acteert het Team Financiën in een verbindende en betrokken setting met zowel de beleidsteams als met de overige ondersteunende teams. Daarbij zijn waarden als kennis, flexibiliteit, transparantie, positionering, betrokkenheid en risicoherkenning van groot belang voor een optimale permanente interactie.
- ▶ Een grote focus ligt op de P&C producties, zoals jaarlijks in het spoorboekje opgenomen. Deze dienen continu efficiënt en effectief te worden uitgevoerd. Dit stelt de nodige eisen aan alle basisregistraties en het onderhoud aan de vastgestelde procedures.
- ▶ In 2021 levert Team Financiën een grote bijdrage aan de ontwikkeling van de op te stellen Rechtmatigheidsverantwoording. Daarbij zal naast de beheersing van de basisprocessen zeker de nodige aandacht gegeven worden aan de uitvoering van de Verbijzonderde Interne Controle. Tevens zal in 2021 een (meerjarig) aanbestedingstraject worden doorlopen teneinde de fiscale ondersteuning te kunnen borgen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Bedrijfsvoering, HRM

- In 2021 wordt van start gegaan met een jaarlijkse cyclus SPP.

Bedrijfsvoering, ICT

- In 2021 wordt een deel van de laptops vervangen.

Bedrijfsvoering, Huisvesting

- Met het aflopen van het huurcontract eind 2022 wordt dit jaar onderzocht hoe en waar de Vervoerregio vanaf 2023 gehuisvest zal gaan worden.

Bedrijfsvoering, Juridische zaken

- Naast de bijdrage voor het Team Concessiebeheer en -verlening stelt Juridische zaken zijn diensten ter beschikking bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten voortkomend uit de nieuwe rolvulling van kennis- en expertcentrum.

Strategie, Bestuur & Communicatie (SBC)

- In 2021 voert team SBC – naast de lopende zaken - het corporate communicatieplan uit. Het communicatieplan is in 2020 opgesteld en de eerste contouren daarvan zijn al zichtbaar. We gaan onze prestaties beter uitdragen - en een leidende, proactieve rol nemen en onze invloedspositie versterken. Het communicatiebeleid is een cruciaal onderdeel in samenhang met die regierol.
- Het versterken van de reputatie gebeurt onder meer door middel van activiteiten op het gebied van public affairs en door het versterken van de contacten met onze stakeholders.

Financiën

- De fiscale toets zal in 2021 tijdig worden uitgevoerd, bij de totstandkoming van nieuwe samenwerkingsverbanden of bij de aanvraag van nieuwe (zelfstandige) projecten.
- In overleg met de concerncontroller dient te worden vastgesteld dat de interne beheersing kwalitatief toereikend is om de rechtmatigheidsverantwoording te kunnen opstellen.

Wat mag dat kosten?

Toelichting op de tabel

Met ingang van 2021 is een verschuiving zichtbaar tussen inhuur (minder) en directe personele lasten. Deze verschuiving is het directe gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget. Met de kadernota bent u geïnformeerd over het uitgangspunt om de formatie voor het maximum van de functieschaal in de begroting op te nemen. Dit wordt zo toegepast voor de basisformatie (107 fte voor de formatie die zowel bij de apparaatskosten als bij de overhead wordt verantwoord). Voor de (24) nieuwe formatieplaatsen is gekozen voor een afwijkend model; specifiek voor die functies wordt het midden van de functieschaal gehanteerd.

Tabel 11 Overhead | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	93	157	157	157	157	157
Communicatie	126	165	165	215	165	165
Bedrijfsvoering	2.485	2.453	2.453	2.453	2.453	2.453
Financiën	167	106	106	106	106	106
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	3.895	5.147	5.405	5.405	5.405	5.405
Personeel van derden	2.282	1.533	1.378	1.378	1.378	1.378
Totaal lasten	9.048	9.560	9.663	9.713	9.663	9.663
Baten overhead	312	80	-	-	-	-
Totaal baten	312	80	-	-	-	-
Saldo Overhead	-8.736	-9.480	-9.663	-9.713	-9.663	-9.663

Programma algemene dekkingsmiddelen

De algemene structurele inkomsten ontvangt de Vervoerregio via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). Specifieke baten (additionele bijdrage(n)) worden niet binnen de Algemene dekkingsmiddelen opgenomen, maar rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer. Het totaal van baten en lasten wordt verrekend met het saldo BDU. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte busleningen.

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024
Lasten voorgaande jaren	72	-	-	-	-	-
Rentelasten	-	798	691	566	522	458
Totaal lasten	72	798	691	566	522	458
BDU jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203
BDU saldo voorgaande jaren	28.204	103.405	-12.483	-12.642	-69.085	-67.600
Rentebaten	1.110	798	691	566	522	458
Overige baten voorgaande jaren	-55	-	-	-	-	-
Totaal baten	447.927	516.740	402.411	402.126	345.640	347.061
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	447.855	515.942	401.720	401.560	345.118	346.603

Toelichting op de tabel

De Vervoerregio ontvangt haar algemene inkomsten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). In 2021 ontvangt de Vervoerregio € 414,2 mln aan inkomsten op basis van het verwachte prijspeil 2020. Medio 2021 heeft het ministerie de indexatie voor 2021 beschikt.

Indien in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikte bijdrage BDU, wordt het meerdere of mindere onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU, dat beschikbaar blijft om in latere jaren uit te geven. Voor 2021 zal naar verwachting € 12,5 mln aan het beschikbare saldo BDU worden toegevoegd. Dat beschikbare saldo kan in latere jaren worden uitgegeven binnen de bestedingsdoelen van de BDU.

De rentelasten zijn zowel aan de baten- als aan de lastenkant opgenomen. De inkomsten zijn contractueel vastgelegd in de busleningen van vervoerders EBS en Connexxion. De lasten zijn voorzichtigheidshalve opgenomen voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten heeft om deze leningen te kunnen financieren en de Vervoerregio kapitaal moet verwerven.

Paragrafen

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio een doorsnee-inzicht op enkele thema's die in de begroting 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 Financiering, de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing 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 in 2021 geen verbonden partijen heeft. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

Paragraaf financiering

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

Financieringsbehoefte

De Vervoerregio ontvangt middelen van het rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) Verkeer & Vervoer als belangrijkste inkomstenbron, en keert deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2021 ontvangt de Vervoerregio ruim € 0,42 mrd en zal dat bedrag vrijwel geheel uitgeven. Dat beeld wijzigt in 2022 nauwelijks. Vanaf 2023 groeit de beschikbare liquiditeit op basis van de huidige begrote geldstromen, niet alleen door

terugbetalingen op de uitstaande busleningen maar ook door het aflopen van de grote eigen projecten (Amsteltram).

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

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

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

Busleningen

Voor investeringen van strategische activa voor openbaar vervoer zijn busleningen verstrekt, die worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies. In 2021 worden twee van de drie verstrekte leningen volledig afgelost vanwege de afloop van de concessie. Voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland biedt de Vervoerregio de mogelijkheid aan de vervoerder om voor aanschaf van Zero-Emissie bussen een lening via de Vervoerregio af te sluiten, dat wil zeggen dat de Vervoerregio een lening afsluit en deze tegen gelijke rentecondities doorsluisst aan de vervoerder.

De leningen leiden tot nu toe niet tot een financieringsbehoefte, omdat de niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren voldoende liquiditeiten opleveren.

Leningen voor strategische activa voor het openbaar vervoer

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

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen waarvan € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit en € 225 miljoen in optie ('accordion');
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);

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

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijk lopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2021 uit op € 62,5 mln. Dat is een aanzienlijk lagere liquiditeitspositie dan in de afgelopen jaren, reden waarom de komende periode sterk gemonitord moet worden of de nullijn van het banksaldo bereikt wordt. Daartoe is ook een prognose voor het verloop door het jaar heen opgesteld, waaruit blijkt dat de liquiditeit in het eerste kwartaal 2021 tot circa € 30 mln zakt, om daarna weer toe te nemen (zie grafiek 1 verloop per kwartaal).

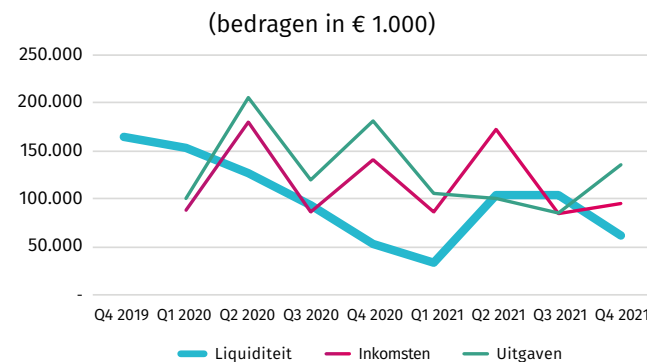
Op wat langere termijn neemt de liquiditeit weer gestaag toe als gevolg van de terugbetalingen op de bussenleningen en de beschikbaar komende BDU middelen die momenteel nog niet in de begroting zijn ingezet.

Daarmee lijkt de noodzaak om geld aan te trekken nog niet aanwezig te zijn, maar veel hangt af van verdere maatregelen voor het openbaar vervoer die in het kader van de COVID-19-crisis noodzakelijk blijken.

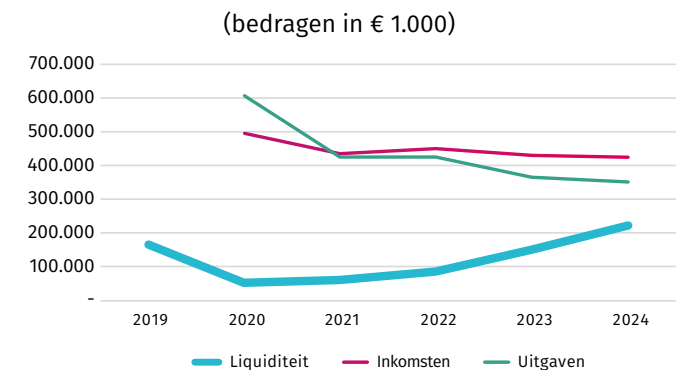
Tabel 13 Liquiditeitsprognose (bedragen x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Beginstand liquide middelen		164.706	53.532	62.546	88.498	149.980
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		8.824	14.806	4.130	4.130	4.130
Overige inkomsten		487.040	422.159	446.702	423.990	420.863
Overige uitgaven		-607.038	-427.951	-424.881	-366.639	-351.837
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand liquide middelen	164.706	53.532	62.546	88.498	149.980	223.136

Grafiek 1 Liquiditeitsontwikkeling per kwartaal 2020-2021



Grafiek 2 Liquiditeitsontwikkeling 2021-2024



Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

Inleiding

Ten opzichte van de laatst opgestelde risicoparagraaf (onderdeel van de jaarstukken 2019) is het risicoprofiel op de volgende onderdelen gewijzigd:

- Vervallen: het risico van verlies op de beleggingsportefeuille. Dit risico is vervallen, omdat de beleggingsportefeuille in 2019 is afgebouwd.
- Toegevoegd: het risico als gevolg van de COVID-19-crisis.

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken door de organisatie in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen wordt gevormd door de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de materiële risico's waarvoor geen of onvoldoende stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen.

Risicobeheersing

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

wil nog verbeterlagen maken in risicomanagement als instrument - in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden - als onderdeel van het zogenaamde Three Lines of Defence model - risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie & missie van onze organisatie. Het Three Lines of Defence model, is de Engelse term voor checks & balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en project controllers) en de derde lijn (concern controller). Voor 2020 staat dan ook het ontwerp en de uitrol van risicomanagement gepland, bijvoorbeeld in de vorm van COSO ERM of ISO 31000 (internationale standaarden voor interne beheersing en risicomanagement). De situatie rondom COVID-19 heeft impact op deze uitrol in 2020.

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

Financieel

- Ambities overstijgen budget,
- Rijksbezuinigingen BDU
- Onvoldoende prijsindexatie BDU
- Kostenoverschrijding projecten
- Kostenoverschrijding onderhoud infrastructuur & materieel
- Incourante leningen u/g

Interne organisatie

- Informatietechnologie
- Personeel

Extern

- COVID-19
- Politiek - bestuurlijk
- Imago
- Faillissement vervoerder

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

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

geëlimineerd als ze geen direct financieel gevolg hebben.

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

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

Toelichting op/van de risico's

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

Ad a) Ambities overstijgen budget

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

invloed hebben 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.

- **Kans & impact:** wij schatten in dat deze situatie regelmatig kan voorkomen, maar dat de impact te overzien is. Eventuele consequenties zitten vooral in het niet tijdig oplossen van bereikbaarheidsproblematiek die op haar beurt weer achterblijvende economische groei in de regio tot gevolg kan hebben dan wel dat er sprake is van 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 inliggende gemeenten, provincie Noord Holland en vervoerders. Zij zullen altijd meer openbaar vervoer en beter materieel & infrastructuur wensen of een hogere financiële bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam. Die verwachtingen kunnen wij niet altijd waarmaken. Daar waar geen ambtelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden, zal de regioraad op basis van haar budgetrecht de keuzes maken. Die zijn daarmee kaderstellend. Daarnaast is in 2019 een start gemaakt met het ontwikkelen van een ‘prioriteringsmethodiek’, die helpt bij de spanning tussen ambities en beperkt budget. Tot slot is in 2019 met een actie begonnen om breed te kijken naar het verruimen van de beschikbare budgetten binnen Nederland

en ook vanuit Europese subsidies. 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.

- Euro's: n.v.t.

Ad b) Rijksbezuinigingen BDU

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kan het huidige dienstverleningsniveau niet op peil gehouden worden en kunnen mogelijk niet alle op dat moment beschikte projecten tijdig uitgekeerd worden. Ook zien wij een scenario dat het rijk de rijksbudgetten gaat heralloceren, bijvoorbeeld als gevolg van politieke verschuivingen en voor het opvangen van de kosten die het gevolg zijn van de COVID-19-crisis.

- **Kans & impact:** gezien de economische vooruitzichten en maatschappelijke ontwikkelingen van dit moment wordt de kans op bezuinigingen klein geacht. Tot op heden hebben zich ook nog geen bezuinigingsmaatregelen voorgedaan. Maatschappelijk en politiek gezien zou de impact van bezuinigingen erg groot kunnen zijn. 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 begrotingsvoorbewoud gemaakt. Dit houdt in dat de subsidie alleen wordt toegekend onder voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende midde-

len beschikbaar heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies te verlagen of later uit te keren. Ook in de concessies openbaar vervoer is een artikel opgenomen dat in deze situatie de subsidie zal verminderen, met als tegenhanger een daling van het aanbod van openbaar vervoer.

- Euro's: n.v.t.

Ad c) Onvoldoende prijsindexatie BDU

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

- **Kans & impact:** in 2019 heeft het rijk een loon-/prijscompensatie uitgekeerd. Deze was voldoende om de afgesproken loon-/prijscompensaties van de concessies uit te keren. De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatie regimes. Bij onderhoud is deze gelijk aan de indexatie van het rijk. Hier lopen we dus geen risico. Bij openbaar vervoer en infrastructuur wijkt deze af. Daar is per jaar een plus of een min mogelijk. Uitgaven in relatie tot investeringen in rollend materieel indexeren we niet, dus hebben we hier in de regel een voordeel. Wij schatten de kans op het wegvallen van genoemde indexaties op gemiddeld en de impact op klein.
- **Beheersmaatregelen:** in overeenstemming met de Vervoerregio zal er binnen de begroting worden gekeken naar mogelijke

bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf bij onvoldoende of geen indexatie. Ook kan het begrotingsvoorbewoud 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.

- Euro's: n.v.t.

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

In het geval van (infrastructurele) projecten, waarvoor het DB een subsidiebeschikking heeft afgegeven, is de subsidie ontvanger de risicodragende partij. In enkele gevallen wordt er een beschikking afgegeven, maar wordt er een aparte afspraak gemaakt over een (aanvullend) risico budget in de begroting van de Vervoerregio, op basis van nadere onderbouwing en beoordeling kan de aanvrager hier aanspraak op maken. De meeste projecten zijn op deze manier vormgegeven. Soms doen zich situaties voor die niet zijn voorzien en waar de aanvrager in alle gevallen het gesprek aan zal gaan met de Vervoerregio Amsterdam om te kijken naar mogelijkheden voor een aanvullende bijdrage, in lijn met de subsidieverordening en de (meerjaren)begroting.

- **Kans & impact:** Alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. In de beoordeling van het promotiebesluit wordt specifiek gekeken naar het risico-

dossier. Mede op basis hiervan bepaalt de Vervoerregio haar financiële bijdrage, inclusief een opslag voor risico's.

In 2019 zijn onder meer gesprekken gevoerd over de projecten 'Entree' van de gemeente Amsterdam en 'Ouderkerkerlaan' van de gemeente Amstelveen. In 2020 zijn de afspraken geëffectueerd in het DB wat betreft een (beperkt) aanvullende bijdrage, waarbij bij het bij de 'Ouderkerkerlaan' niet zo zeer ging over extra risicobudget, maar een nieuwe (gewenste) scope. Over het algemeen gaat het om 1% - 3% van de toegezegde bijdrage. Het gaat om projecten met een laag risicoprofiel en geringe impact. Voor een tweetal projecten, ZuidasDok en AMSYS S&C/ICT is er sprake van onvoorziene zaken die zich voor hebben gedaan in de uitvoeringsfase. Met eventuele aanvullende financiële consequenties, mocht dit uiteindelijk nodig blijken, is geen rekening gehouden. In Q3 en Q4 2020 volgt hier meer duidelijkheid over. Dit zijn projecten met een hoog risicoprofiel en grote impact. Met betrekking tot de projecten AVANT en Guisweg geldt dat risicoanalyse en -beheersing belangrijke onderdelen in de opdrachtverstrekking van het project vormen. Daarbij geldt dat deze projecten nog niet in de realisatiefase zijn opgenomen en er om die reden geen sprake is van een financieel risico. Eventuele ontwikkelingen in de kosten en risicoprofiel zijn input voor de uiteindelijke bestuurlijke keuze om tot uitvoering over te gaan. Dit heeft dan impact op de gehele programmering.

- **Beheersmaatregelen:** in het geval er sprake is van grotere risico's dan voorzien, wordt dit in een voortgangsgesprek aan de orde gesteld. Waar het gaat om verwijtbare zaken, consequenties die primair het gevolg zijn van het handelen van de opdrachtgever, is er geen aanleiding om tot een aanvullende bijdrage te komen. In het geval van onverwachte zaken, met een impact op de uitvoering of met consequenties op de planning of scope, kan er sprake zijn van een aanvullende aanvraag. Deze wordt door de Vervoerregio apart beoordeeld en er vindt aparte besluitvorming plaats. De Vervoerregio heeft de mogelijkheid om de aanvraag niet toe te kennen. Daarnaast kan zij zelf bepalen op welk moment er ruimte is in de begroting en het budget beschikbaar is voor het project.
- **Euro's:** eventuele financiële consequenties - indien aan de orde - zijn beoordeeld en conform de reguliere besluitvorming vertaald in de programmering. Zoals aangegeven, is de inschatting dat het in 1-3% van de projecten aan de orde kan zijn, voor projecten in de uitvoering. Voor projecten in de fases daarvoor loopt het risico inzicht mee met de integrale beoordeling en besluitvorming.

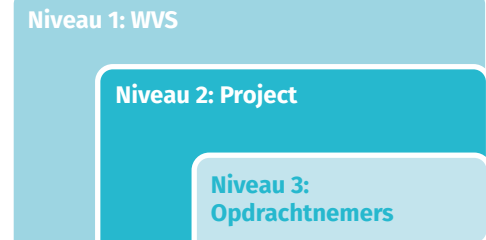
Ad d.2) Kostenoverschrijding projecten (Vervoerregio als opdrachtgever: eigen rekening & risico)

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

de Uithoornlijn. De Vervoerregio draagt zelf het risico voor eventuele overschrijdingen.

- **Kans & impact:** De projecten Amstelveenlijn en Uithoornlijn (samen Amsteltram) zijn projecten in eigen beheer en hier draagt de Vervoerregio zelf het risico voor eventuele overschrijdingen. In het beschikbaar budget - zoals vastgesteld in de regionaal - is een risicoservering van € 45 miljoen opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd - ondermeer naar de regionaal - over de top 5 belangrijkste risico's. NB: het budget voor risico's is opgenomen in de begroting van het laatste jaar van het project, i.c. 2022.
- **Beheersmaatregelen:** Binnen het subprogramma Amsteltram onderscheiden we twee projecten, namelijk Ombouw Amstelveenlijn en Uithoornlijn.
- Beide projecten kennen een eigen risico onderbouwing aangezien de fasen waarin de projecten zich bevinden verschillend zijn. Waar de Ombouw Amstelveenlijn al ver gevorderd is in de realisatiefase, staat de Uithoornlijn pas aan de vooravond van het ondertekenen van het contract met de hoofdaannemer waarna de realisatiefase zal beginnen. In het algemeen geldt dat de methodiek van risicomanagement voor beide projecten gelijk is.

Binnen de projecten onderscheiden we drie niveaus, zoals weergegeven:



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

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

Ombouw Amstelveenlijn:

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

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

Uithoornlijn:

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

In de laatste raming is rekening gehouden met risico's. Daarnaast is een onzekerheid op onvoorzien meegenomen van € 4 mln.

Eind 2019 was de conclusie dat het beschikbare risicobudget op dat moment nog afdoende is tot aan 'einde uitvoering'. Als op een later moment blijkt dat er sprake is van een ontoereikend budget vanwege onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd moeten.

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

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

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

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

- Kans & impact: op basis van ervaringen van de laatste jaren zien wij regelmatig (tijdelijke) overschrijdingen op onderhoud van de infrastructuur ten opzichte van de gereserveerde jaarbudgetten van het convenant. Diezelfde ervaring leert ons dat deze overschrijdingen niet hebben geleid tot budgetoverschrijdingen, omdat ze (nog) binnen het totale budget van de convenantperiode vallen.
- Beheersmaatregelen: in onze concessiebesluiten is het risico op overschrijding van onderhoudskosten in relatie tot de bijdrage bij de gemeente neergelegd. Momenteel vindt onderzoek plaats naar optimalisatie van de governance tussen de verschillende betrokken partijen.
- Euro's: n.v.t.

Ad f) Incourante leningen u/g

De Vervoerregio heeft drie bussenleningen uitstaan in twee concessiegebieden (Waterland, Amstelland-Meerlanden) en heeft de optie geboden er nog één af te gaan sluiten (Zaanstreek-Waterland). Het schuldrestant (het bedrag dat de Vervoerregio nog te vorderen heeft op Connexxion en EBS) per ultimo 2019 bedroeg € 68,4 mln. De rente en aflossing op deze leningen houdt de Vervoerregio in op de subsidiebijdrage aan

deze vervoerders. Dit garandeert dat er nooit sprake zal zijn van een betalingsachterstand.

Door een faillissement van de vervoerder kan er een andere situatie ontstaan. De Vervoerregio zal dan haar pandrecht op 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 als totaal zal het dan wel de vraag zijn of de beschikbare subsidie voor deze concessie voldoende is om een nieuwe partij bereid te vinden onder dezelfde voorwaarden het openbaar vervoer aan te bieden.

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

De Vervoerregio onderkent drie risico's die betrekking hebben op de interne organisatie. Het gaat om informatietechnologie, personeel en de rechtmatigheidsverantwoording 2021.

Ad g) Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor wat betreft haar primaire en ondersteunende systemen, gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan het niet beschikbaar zijn van systemen, gebrekkige beveiliging van data of zelfs het verloren

gaan van data door aanvallen van buitenaf. De recente aanval door cybercriminelen op Citrix-systemen is hier een sprekend voorbeeld van.

- Kans & impact: door de hoge automatiseringsgraad van instellingen - en daarmee ook van de Vervoerregio - is discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking een reëel risico. De impact schatten wij in op gemiddeld, aangezien onze dienstverlening niet direct gekoppeld is aan de beschikbaarheid van onze systemen.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft voor haar informatietechnologie (IT) een dienstverleningsovereenkomst (SLA) met een externe partij afgesloten. Deze partij is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt ervoor dat de omgeving up-to-date en bereikbaar blijft. Tevens biedt zij eerste- en tweedelijns support. De SLA bevat elementen als beveiliging, back up, beschikbaarheid en continuïteit. De ICT omgeving wordt pro actief beheerd en beschermd tegen bedreigingen van buitenaf en dataverlies. Dit gebeurt onder andere door kwetsbaarheidsscans uit te voeren, hersteltests van de back-up te doen en alle kritische hardware zoals firewalls en netwerkverbindingen meer-oudig uit te voeren.
- Euro's: n.v.t.

Ad h) Personeel

Naast wisselingen in bestuur en toezicht-houdend orgaan heeft de Vervoerregio ook te maken met wisselingen in sleutelposities. Hierbij valt te denken aan de secretaris-directeur en de concerncontroller. De concerncontroller wordt momenteel op interim basis ingevuld. De nieuwe secretaris-directeur is per 1 april 2020 aangetreden.

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

Ad i) Interne beheersing / Rechtmatigheidsverantwoording 2021

De Vervoerregio Amsterdam 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. En dan hebben we het over de bedrijfscultuur ofwel het DNA van de organisatie.

De Vervoerregio is lang een kleine organisatie geweest, informeel van karakter (familie-

cultuur) en gewend aan een bepaalde mate van vrijheid. Geld was nooit een probleem. Belangrijk doel voor de Vervoerregio Amsterdam is aantoonbaar 'in control' te komen. De interne beheersing is niet effectief en heeft onvoldoende zelfreinigend vermogen. Naast de nog niet gelande reorganisatie zijn de rechtmatigheidsverantwoording 2021 en de vele jaarlijkse aanbevelingen van de accountant de belangrijkste redenen voor genoemd doel.

- Kans & impact: in 2018 is – met de reorganisatie – de verbijzonderde interne controle in het leven geroepen. In 2019 is deze functie verder inhoudelijk vormgegeven en is aanvullend opzet, bestaan & werking van de interne beheersing onderzocht. Hiermee is voorgesorteerd op de rechtmatigheidsverantwoording 2021. Hiermee achten wij de kans op het niet (tijdig) kunnen voldoen aan deze nieuwe wetgeving op klein, de impact daarentegen bij het onverhoopt niet slagen in onze missie is groot te noemen.
- Beheersmaatregelen: ter voorbereiding op de rechtmatigheidsverantwoording is het van belang een nulmeting / quick scan rechtmatigheid uit te voeren 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 samen met de visie en ambitie van de top op het gebied van integrale interne beheersing vormen de basis voor beleid en het opstellen van een implementatieplan voor het doorvoeren van structurele verbeteringen.

Dit alles staat voor de 2de helft van 2020 gepland.

- Euro's: n.v.t.

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

Ad j) COVID-19

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

2020 is geïnformeerd. De gevolgen en te nemen maatregelen worden, voor zover bekend, opgenomen in de begroting 2021. De omvang van de kosten voor te nemen maatregelen is op het moment van opstellen van de ontwerp-begroting 2021 niet bekend.

- Kans & impact: de omvang van de kosten voor de te nemen maatregelen is op het moment van opstellen van de ontwerp-begroting 2021 nog niet bekend.
- Beheersmaatregelen: worden nog uitgewerkt door het crisisteam dat hiervoor is geformeerd.
- Euro's: n.v.t.

Ad k) Politiek – bestuurlijk

De Vervoerregio beweegt zich in een complexe politieke omgeving. De organisatiestructuur betreft een Gemeenschappelijke Regeling (GR) voor 15 gemeenten. Het dagelijks bestuur en de regioraad vormen de top van de organisatie. Bestuurlijke wisselingen, verkiezingen en overheidsbeleid hebben invloed op de richting en uitvoering van het beleid.

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

Ad l) Imago

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

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

Ad m) Faillissement vervoerder

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

Het Kabinet vroeg - naar aanleiding van de COVID-19-pandemie - aan het OV om haar vitale functie te blijven vervullen vanaf half maart 2020, maar riep de bevolking tegelij-

kertijd op om zo weinig mogelijk gebruik te maken van het OV. Dit leidde uiteraard direct tot grote financiële tekorten in de sector. Het OV bleef rijden, regionaal afgestemd op de situatie, overall op een niveau van circa 50% van de normale dienstregeling. Dit leidde uiteraard direct tot grote financiële tekorten in de sector. Voor het decentraal OV betroffen de eerste schattingen landelijk opgeteld bedragen tot ongeveer 100 miljoen per maand, NS kwam tot vergelijkbare maandbedragen. Er is vanaf half maart 2020 intensief overleg gevoerd met de rijksoverheid en de samenwerkende OV-bedrijven, hiervoor werd gebruik gemaakt van 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, 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 e.e.a. zich op termijn zal ontwikkelen, is natuurlijk nog lang niet duidelijk en het risico op de langere termijn is daardoor moeilijk in te schatten. Daarom is in NOVB-verband ook 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.

Van een andere orde is het risico dat de Vervoerregio garant staat voor de leningen die GVB afsluit voor de aanschaf van strate-

gische activa (trams en metro's). In paragraaf 2.1.5 is een toelichting gegeven op deze garantstelling. De Vervoerregio heeft zich per 31 december 2019 garant gesteld voor € 350 mln aan door GVB Activa B.V. afgesloten leningen. Van deze leningen heeft GVB Activa per balansdatum € 75 mln daadwerkelijk opgenomen.

- **Kans & impact:** het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Belangrijk argument hiervoor is de maatschappelijke zorgplicht 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 rapportages kredietwaardigheid van Dun & Bradstreet (risicobeoordeling 2019 laag-matig voor één vervoerder, de andere vervoerder is in 2017 op kredietwaardigheid getoetst) en het NOVB-akkoord. Met de verstrekte bussenleningen (per 31 dec 2019 openstaand voor € 68 mln) is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven kennen bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. En de inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen bussenleningen zouden

zijn verstrekt. Desalniettemin zal de impact van het wegvallen van het openbaar vervoer in de regio ongetwijfeld groot zijn.

- **Beheersmaatregelen:** om de dienstregeling te garanderen is een calamiteitenplan opgesteld. Als deze wordt ingezet, komen de betreffende kosten ten laste van de BDU. Voor het opvangen van de COVID-19-maatregelen is een OV-protocol COVID-19 in het leven geroepen.
- **Euro's:** n.v.t.

Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel 14: Kengetallen weerstandsvermogen

	Begroting 2024	Begroting 2023	Begroting 2022	Begroting 2021	Begroting 2020	Rekening 2019
Netto schuldquote	8,0%	9,1%	8,4%	9,9%	8,1%	12,0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	-0,2%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,3%
Solvabiliteitsratio	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,6%
Structurele exploitatieruimte	20,3%	20,2%	15,3%	9,5%	-6,5%	0,2%

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

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

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

Paragraaf bedrijfsvoering

Organisatieopbouw en kosten van personele inzet
Het organogram (bijlage 1) toont de wijze waarop de Vervoerregio is georganiseerd. Onder leiding van de secretaris-directeur en de adjunct-directeuren voert de ambtelijke organisatie de taken die bij de Vervoerregio zijn belegd uit. Met ingang van 2021 is sprake van een toename van de begrote formatie. Deze toename is het rechtstreeks gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget.

Naast de vaste formatie huurt de Vervoerregio ook externe expertise in om de ambtelijke organisatie te ondersteunen en voorzien van een flexibele schil. Hierbij wordt ernaar gestreefd om vast werk te beleggen bij vaste krachten. Om dat mogelijk te maken is in 2020 formatie-uitbreiding van 24 FTE aangevraagd welke budgetneutraal vanuit het inhuurbudget kon worden vorm gegeven. Deze verschuiving heeft zijn weerslag op de omvang van de formatie- en inhuurbudgetten.

Toelichting op de tabel

Met ingang van 2021 is een verschuiving zichtbaar tussen inhuur (minder) en directe personele lasten. Deze verschuiving is het directe gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget. Met de kadernota bent u geïnformeerd over het uitgangspunt om de formatie voor het maximum van de functieschaal in de begroting op te nemen. Dit wordt zo toegepast voor de basisformatie (107 fte). Voor de (24) nieuwe formatieplaatsen is gekozen voor een afwijkend model; specifiek voor die functies wordt het midden van de functieschaal gehanteerd.

Loonstijging vindt in 2020 plaats door drie cao-verhogingen. Eventuele cao-verhogingen voor 2021 zijn op het moment van schrijven nog niet bekend, maar kunnen niet worden uitgesloten. Verder vindt er kostenstijging plaats door het opnieuw inpassen van een 16-tal functies in het functieboek. In verband met de strategische opgave van de Vervoerregio is deze kwalitatieve inhoudelijke groei van functies een noodzakelijk en randvoorwaardelijk gegeven om deze ambities en opgaven ook waar te kunnen (blijven) maken.

Om dergelijke benodigde aanpassingen in de formatie tijdig te herkennen en kunnen onderbouwen, is de Vervoerregio in 2019 gestart met een pilot strategische personeelsplanning (SPP). In 2020 wordt de pilot geëvalueerd en een werkwijze opgesteld en vastgesteld. In 2021 wordt van start gegaan met een jaarlijkse cyclus SPP.

Pensioen

In 2020 is één medewerker uit dienst getreden vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. In 2021 zijn er geen medewerkers die met pensioen gaan, maar in 2022 zal één medewerker uit dienst treden vanwege de pensioengerechtigde leeftijd. In 2023 zullen 3 medewerkers deze leeftijd bereiken.

Verzuim

De organisatiedoelstelling voor ziekteverzuim is voor 2021 5%. Dit percentage is de benchmark voor de sector openbaar bestuur. Het verzuim bestaat met name uit langdurig verzuim. De organisatie focust op het terugdringen van deze verzuimgevallen.

Tabel 16: Formatie- en inhuurbudgetten

	2020	2021	2022	2023	2024
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	4,8 mln	6,6 mln	6,6 mln	6,6 mln	6,6 mln
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	5,1 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln
Formatiebudget – totaal	9,9 mln	12,0 mln	12,0 mln	12,0 mln	12,0 mln
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	3,5 mln	1,8 mln	1,8 mln	1,8 mln	1,8 mln
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	1,5 mln	1,4 mln	1,4 mln	1,4 mln	1,4 mln
Inhuurbudget	5,0 mln	3,2 mln	3,2 mln	3,2 mln	3,2 mln
Totaal kosten personele inzet	14,9 mln	15,2 mln	15,2 mln	15,2 mln	15,2 mln

Tabel 15: Vastgestelde formatie

	2020	2021	2022	2023	2024
Formatie	107 fte	131 fte	131 fte	131 fte	131 fte



Financiële
begroting



Overzicht baten en lasten 2021

Tabel 17: Overzicht baten en lasten (bedragen x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Algemene dekkingsmiddelen	72	798	691	566	522	458
Overhead	9.048	9.560	9.663	9.713	9.663	9.663
Verkeer en vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	123.797	156.850	126.943	107.821	106.270	101.869
Amsteltram	120.313	97.817	26.486	79.133	5.601	4.057
Concessies	100.622	107.020	98.821	89.175	84.739	79.979
BORI/MVP	110.596	130.000	116.955	111.360	109.657	112.920
Acitva GVB	4.453	28.494	12.106	19.364	21.684	27.547
Duurzaam en slim	1.161	6.164	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.410	10.604	9.398	8.393	8.235	8.235
Apparaatskosten	7.147	8.525	8.554	8.474	8.474	8.474
Verkeer en Vervoer	474.499	545.473	399.262	423.721	344.661	343.082
Totaal lasten	483.619	555.832	409.617	434.000	354.846	353.203
Baten						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203
BDU saldo voorgaande jaren	28.204	103.405	-12.483	-12.642	-69.085	-67.600
rentebaten	1.110	798	691	566	522	458
overige baten	-55	0	0	0	0	0
Algemene dekkingsmiddelen	447.927	516.740	402.411	402.126	345.640	347.061
Overhead	312	80	0	0	0	0
Verkeer en vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	919	13.870	0	0	0	0
Amsteltram	26.192	15.404	0	25.673	3.064	0
Concessies	7.738	6.096	5.127	5.127	5.127	5.127
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0	0
Duurzaam en slim	229	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.102	1.995	1.998	993	935	935
Apparaatskosten	47	306	140	140	140	140
Verkeer en Vervoer	36.227	37.671	7.266	31.934	9.266	6.202
Totaal baten	484.466	554.492	409.677	434.060	354.906	353.263
Resultaat voor bestemming	847	-1.340	60	60	60	60
Toevoeging aan reserves	-1.460	-60	-60	-60	-60	-60
Onttrekking van reserves	613	1.400	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	-847	1.340	-60	-60	-60	-60
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Overzicht incidentele baten en lasten

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien of er een structureel evenwicht is. Wanneer structurele lasten gedekt worden door structurele baten is er sprake van een structureel evenwicht. Inzicht of begrotingsramingen een structureel of incidenteel karakter hebben is hierbij van groot belang.

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, is duidelijk dat de BDU-ontvangsten van structurele aard zijn. 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. Wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of vanuit de BDU) ontvangt, dan wordt zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Vanaf 2021 zijn op dit moment geen uitkeringen uit de absolute BDU in de begroting opgenomen. Met deze uitgangspunten worden de eigen projecten onder het subprogramma Amsteltram als enige als incidenteel aangemerkt. Deze projecten eindigen namelijk na enkele jaren, waarmee ook nog geen invulling aan daardoor vrijvallend budget is gegeven.

Tabel 18 Incidentele Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Baten					
Amsteltram	15.404	0	25.673	3.064	0
Absolute BDU	13.870	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	29.274	0	25.673	3.064	0
Lasten					
Amsteltram	97.817	26.486	79.133	5.601	4.057
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	13.870	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	111.686	26.486	79.133	5.601	4.057
SALDO INCIDENTEEL	82.413	26.486	53.459	2.538	4.057

Daarmee is het structureel begrotingssaldo als volgt te bepalen:

Tabel 19 Structureel begrotingssaldo 2021-2024 (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-103.405	12.483	12.642	69.085	67.600
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	- 1.340	60	60	60	60
Begrotingssaldo na bestemming	-104.745	12.543	12.702	69.145	67.660
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	82.413	26.486	53.459	2.538	4.057
Structureel begrotingssaldo	-22.332	39.029	66.161	71.683	71.717

Ontwikkeling BDU-saldo 2021-2024 en meerjarenperspectief 2021-2030

Tabel 20 Ontwikkeling fonds BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting BURAP-1 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Beginstand	207.450	179.246	75.841	88.323	100.966	170.051
Beschikte jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203
Totaal Beschikbare BDU	626.118	591.783	490.043	502.526	515.169	584.253
Inzet BDU	-446.872	-515.942	-401.720	-401.560	-345.118	-346.603
Eindstand fonds BDU	179.246	75.841	88.323	100.966	170.051	237.651

Toelichting op de tabel:

In de jaren tot 2021 is sprake van de inzet van het BDU-fonds (= BDU-saldo voorgaande jaren). Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Vanaf 2021 is er geen inzet vanuit het BDU-fonds nodig om de lasten te dekken; er is financiële ruimte. Deze financiële ruimte is toegevoegd aan het BDU-fonds.

Meerjarenperspectief 2021-2030

De meerjarenbegroting heeft betrekking op begrotingsjaar 2021 en meerjarenraming 2022-2024. De in dit overzicht gepresenteerde additionele jaren geven een doorkijk op basis van de huidige inzicht, ontwikkelingen en prijspeil 2020 en wordt jaarlijks geactualiseerd. Dit meerjarenperspectief is opgenomen in de bijlagen 3 en 4 bij deze begroting.



Overzicht baten en lasten per taakveld

Tabel 21 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in €)

Baten en lasten per taakveld (in €)			Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten per taakveld	0.1	Bestuur	101.687	167.000	167.000	167.000	167.000	167.000
	0.4	Overhead	8.913.303	9.343.268	9.446.250	9.446.250	9.446.250	9.446.250
	0.5	Treasury	-	798.000	691.000	566.000	522.000	458.000
	2.1	Verkeer en vervoer	251.866.265	273.653.400	165.306.108	197.201.885	122.130.992	116.185.971
	2.5	Openbaar vervoer	222.418.865	271.869.882	234.006.333	226.568.648	222.579.556	226.945.656
Totaal lasten			483.300.120	555.831.550	409.616.691	433.999.783	354.845.798	353.202.877
Baten per taakveld	0.4	Overhead	390.291	80.000	-	-	-	-
	0.5	Treasury	1.037.659	798.000	691.000	566.000	522.000	458.000
	2.1	Verkeer en vervoer	27.791.108	17.705.030	2.138.460	26.806.771	4.138.509	1.075.000
	2.5	Openbaar vervoer	8.055.859	6.096.488	5.127.288	5.127.288	5.127.288	5.127.288
Totaal baten			37.274.917	24.679.518	7.956.748	32.500.059	9.787.797	6.660.288
Verrekening BDU	0.4	Overhead	-8.433.636	-8.090.268	-9.673.250	-9.723.250	-9.673.250	-9.673.250
	2.1	Verkeer en vervoer	-224.075.157	-255.948.370	-163.167.648	-170.395.114	-117.992.483	-115.110.971
	2.5	Openbaar vervoer	-214.363.006	-265.773.394	-228.879.045	-221.441.360	-217.452.268	-221.818.368
Totaal verrekening BDU			-446.871.799	-529.812.032	-401.719.943	-401.559.724	-345.118.001	-346.602.589
Resultaatbestemming	0.10	Mutaties reserves	846.596	-1.340.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Totaal Resultaatbestemming			846.596	-1.340.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Resultaat na Resultaatbestemming			-	-	-	-	-	-

Uiteenzetting financiële positie

Geprognosticeerde balans

Vanuit de vernieuwde BBV is ingezet op meer inzicht op de financiële positie. Om die reden wordt in de begroting een geprognosticeerde begin- en eindbalans van de begrotingsjaren opgenomen.

Tabel 22 Geprognosticeerde balans 2021 (bedragen in €)

Activa	Balans 31-12-2019	Prognose saldo eind 2020	Prognose saldo eind 2021	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
A1 Vaste activa						
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0	0	0	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	60.010.405	45.204.222	41.073.886	36.943.550	32.813.214	28.682.878
A1332c Financiële vaste activa: Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste activa	60.010.405	45.204.222	41.073.886	36.943.550	32.813.214	28.682.878
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	3.821.344	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	161.564.139	50.532.049	59.299.869	85.251.371	146.733.211	219.889.930
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	-143.219	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	-244.171	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	8.824.037	14.806.183	4.130.336	4.130.336	4.130.336	4.130.336
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.142.012	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	337.000	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	35.132.558	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Totaal Vlottende activa	212.433.699	74.338.232	72.430.205	98.381.707	159.863.547	233.020.266
Totaal Activa	272.444.104	119.542.454	113.504.091	135.325.257	192.676.761	261.703.144
Passiva	Balans 31-12-2019	Prognose saldo eind 2020	Prognose saldo eind 2021	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	1.642.573	302.573	362.573	422.573	482.573	542.573
P114 Eigen vermogen: Saldo van rekening	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste passiva	1.642.573	302.573	362.573	422.573	482.573	542.573
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	18.907.791	14.342.500	11.948.249	10.651.479	10.567.853	10.731.006
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	179.246.028	75.840.583	88.323.328	100.965.822	170.050.509	237.650.608
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	1.709.818	1.767.250	1.566.410	1.398.910	1.372.500	1.372.500
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	70.937.893	27.289.548	11.303.532	21.886.473	10.203.327	11.406.458
Totaal Vlottende passiva	270.801.530	119.239.881	113.141.518	134.902.684	192.194.188	261.160.571
Totaal Passiva	272.444.103	119.542.454	113.504.091	135.325.257	192.676.761	261.703.144

Reserves 2021-2024

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van de reserves weer. Vanaf 2021 bestaat op basis van de bestaande besluitvorming uitsluitend nog de bestemmingsreserve vervanging ICT, waaraan jaarlijks € 0,06 mln wordt toegevoegd.

De aannahme daarbij is dat de begin 2020 bestaande bestemmingsreserve boetegelden volledig in 2020 wordt benut. De raad heeft besloten deze reserve te bestemmen voor het inzetten van de OV-coach in 2020 (€ 1 mln) en het compenseren van de saldoreizigers op lijn 55 (€ 0,4 mln).

Tabel 23 Ontwikkeling reserves (bedragen in €)

Stand bestemmingsreserves eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Bestemmingsreserve vervanging ICT	242.573	302.573	362.573	422.573	482.573	542.573
Bestemmingsreserve boetegelden	1.400.000	-	-	-	-	-
Totaal bestemmingsreserves	1.642.573	302.573	362.573	422.573	482.573	542.573



Bijlagen



Bijlage 1: Organogram Vervoerregio Amsterdam

Organogram

Kernwaarden



Verbindend. Met onze expertise en ons netwerk helpen we gemeenten en werken we aan het realiseren en verbeteren van regionale verkeer- en vervoerverbindingen.



Innovatief. We faciliteren slimme technologische oplossingen voor mobiliteitsproblemen – smart mobility – en werken samen met kennisinstellingen en het bedrijfsleven. In onze werkwijze passen we innovatieve vormen van financiering, aanbesteding en contractvorming toe.



Effectief. We werken resultaatgericht met een efficiënte inzet van beschikbare overheidsmiddelen. We doen dat voor de gemeenten van de Vervoerregio en houden daarbij scherp oog voor het maatschappelijk rendement.



Richtinggevend. We zorgen ervoor dat de Amsterdamse regio optimaal kan functioneren op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij houden we rekening met de belangen van de verschillende gemeenten.

Directie

Secretaris-directeur Thea de Vries
Adjunct-directeur Alex Colthoff
Aandachtsgebied Beleid
Adjunct-directeur Nico van Paridon
Aandachtsgebied Beheer en Financiën



www.vervoerregio.nl
Vervoerregio
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam
020-5273700
maart 2020, Amsterdam



De teams

Strategie, Bestuur & Communicatie. Teammanager Britta Burger. Zorgen voor een heldere positionering van en draagvlak voor de Vervoerregio, duidelijke en eenduidige communicatie, het faciliteren en coördineren van het bestuurlijk besluitvormingsproces en faciliteren van het relatiebeheer.

Kennis & Onderzoek. Teammanager Suzanne Kieft. Zorgen voor kennis, data en monitoring van effecten en ontwikkelingen die relevant zijn voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid, de activiteiten van de Vervoerregio en het beheer van Venom.

Beleid. Teammanager Lode Goossens. Zorgen voor het opstellen en uitwerken van beleidsdoelen, kaders en innovaties ten behoeve van de prioritering en aanpak van regionale bereikbaarheidsopgaven.

Gebieden & Programma's. Teammanager Hans de Neef. Zorgen voor het agenderen en programmeren van de bereikbaarheidsopgaven in de regio door een gebiedsmatige en programmatische aanpak.

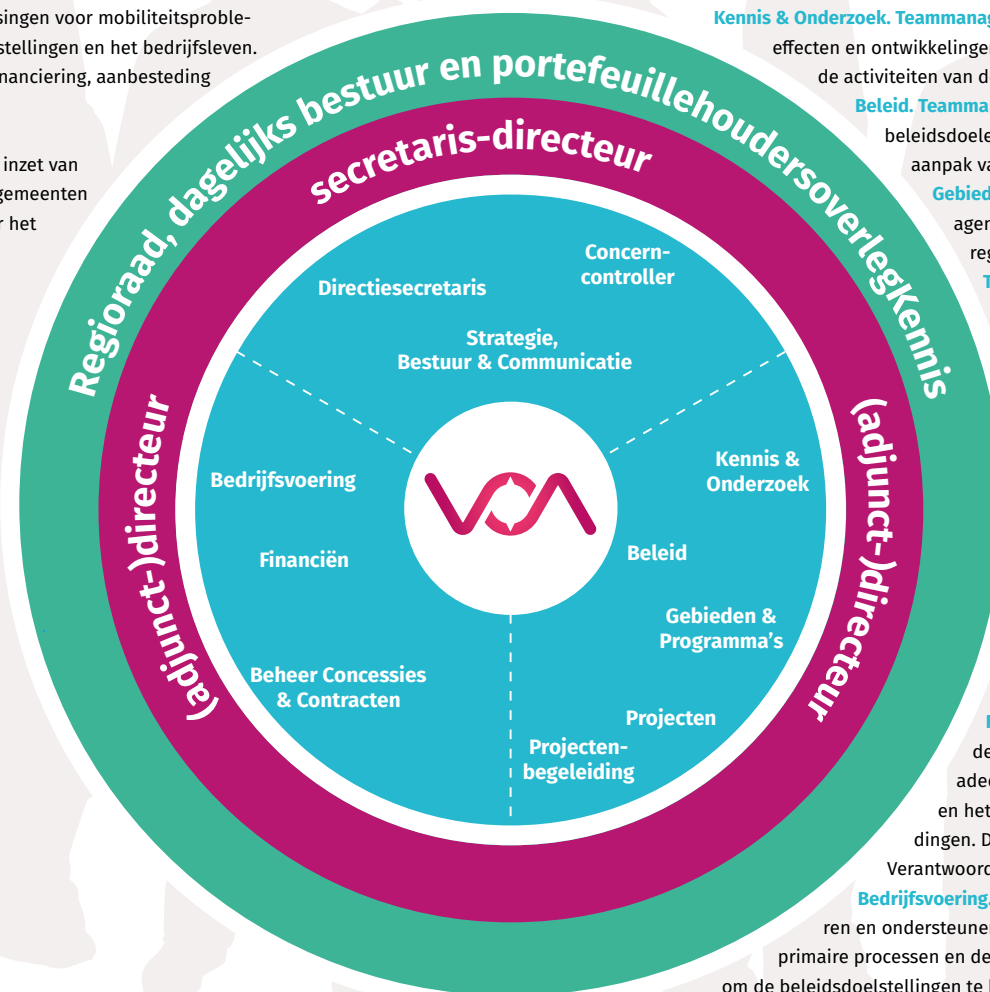
Team Projecten. Teammanager Rob Post. Zorgen voor planvoorbereiding en financiering van projecten die leiden tot een betere bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de Vervoerregio.

Projectbegeleiding. Teammanager Menko Noordegraaf. Leveren van een inhoudelijke, procesmatig en financiële bijdrage aan de verschillende fasen van planvoorbereiding van projecten van derden en behartigen de belangen van de Vervoerregio op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en OV-exploitatie.

Beheer Concessies & Contracten. Teammanager Douwe Tiemersma. Zorgen voor het toezicht op en de uitvoering en doorontwikkeling van gemaakte (contract)afspraken en het dagelijks functioneren van het bereikbaarheidssysteem volgens de maatstaven van de Vervoerregio op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

Financiën. Teammanager Jan Wijma. Ondersteunen het bestuur en de ambtelijke organisatie in een gezond financieel beleid, een adequate planning & control cyclus, een doelmatig financieel beheer en het leveren van betrouwbare financiële planningen en verantwoordingen. De organisatie volgt daarbij de eisen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) aan gemeenschappelijke regelingen stelt.

Bedrijfsvoering. Teammanager Miriam de Jong. Het zo optimaal mogelijk faciliteren en ondersteunen van de medewerkers van de Vervoerregio Amsterdam bij hun primaire processen en de managers bij de sturing en beheersing van de bedrijfsprocessen om de beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren.



Bijlage 2: indicatoren

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) zijn gemeenten gehouden in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de beoogde en gerealiseerde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toe te lichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappe-

lijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Tabel 24 : Indicatoren

Gegeven	Bron	Begroting 2020	Begroting 2021
Formatie	Eigen gegevens	107 fte	131 fte
Bezetting	Eigen gegevens	96,17 fte	nnb
Inwoners ¹	CBS	1.553.774	1.565.759
Apparaatskosten ²	Begroting	€ 17.699.000	€ 18.077.000
Totale loonsom	Begroting	€ 10.136.000	€ 12.125.000
Totale Overhead	Begroting	€ 9.480.000	€ 9.663.000
Totale inhuur	Begroting	€ 4.993.000	€ 3.212.000
Totale Lasten	Begroting	€ 555.832.000	€ 409.617.000

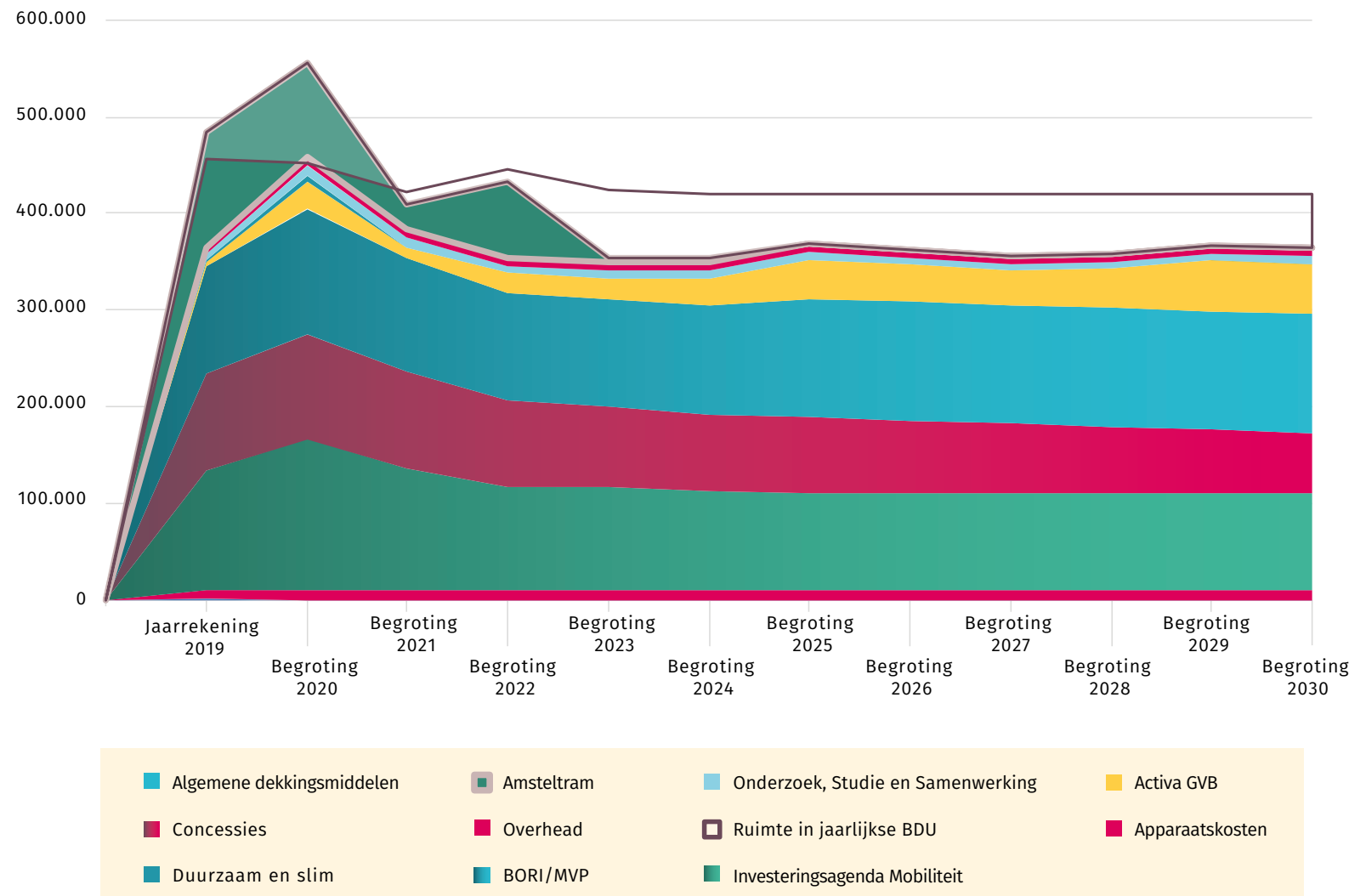
Indicator	Meting	2020	2021
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,0689	0,084
Bezetting	Fte per 1.000 inwoners	0,0619	nnb
Apparaatskosten	Kosten per inwoner	€ 11,39	€ 11,55
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	28,2%	17,8%
Overhead	% van de totale lasten	1,72%	2,36%

- 1 Informatie inwonersaantallen per 31.12.2018 vanaf CBS statistieken. Wanneer cijfers beschikbaar komen voor 2019 worden deze aangepast in de definitieve versie van de programmabegroting. In het totaal aantal inwoners zijn ook de inwonersaantallen van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude (toegevoegd bij gemeente Haarlemmermeer) reeds opgenomen.
- 2 Onder Apparaatslasten wordt, conform de bepaling in het BBV verstaan: de som van de personele en de materiele (inhuur) apparaatslasten van de programma's Verkeer & Vervoer en Overhead.

Bijlage 3: grafische weergave meerjarenperspectief 2021-2030

Grafiek 3 : Meerjarendoorkijk 2019-2030

Meerjaren doorkijk 2019-2030 (in € 1.000)



Bijlage 4: cijfers bij grafische weergave meerjarenperspectief 2021-2030

Tabel 25 Meerjarenontwikkeling per (sub-)programma (bedragen x € 1.000)

(Sub-)Programma												
Lasten	Jaarrekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Algemene dekkingsmiddelen	1.532	858	751	626	582	518	464	409	355	301	247	193
Overhead	9.048	9.560	9.663	9.713	9.663	9.663	9.663	9.713	9.663	9.663	9.663	9.713
Investeringsagenda mobiliteit	123.797	156.850	126.943	107.821	106.270	101.869	101.700	101.700	101.700	101.700	101.700	101.700
Concessies	100.622	107.020	98.821	89.175	84.739	79.979	76.979	73.979	70.979	67.979	64.979	61.979
BORI/MVP	110.596	130.000	116.955	111.360	109.657	112.920	122.525	122.525	122.525	122.525	122.141	122.141
Activa GVB	4.453	28.494	12.106	19.364	21.684	27.547	41.224	38.417	35.711	40.404	52.597	52.291
Duurzaam en slim	1.161	6.164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.410	10.604	9.398	8.393	8.235	8.235	7.735	7.300	7.300	7.300	7.300	7.300
Apparaatskosten	7.147	8.525	8.554	8.474	8.474	8.474	8.474	8.474	8.474	8.474	8.474	8.474
Amsteltram	120.313	97.817	26.486	79.133	5.601	4.057	0	0	0	0	0	0
Ruimte in jaarlijkse BDU	-28.204	-103.405	12.483	12.642	69.085	67.600	51.544	57.301	63.058	61.364	52.555	55.811
TOTAAL	456.876	452.486	422.159	446.702	423.990	420.863	420.309	419.819	419.765	419.711	419.657	419.603
BDU jaarbijdrage	418.668	412.537	414.203	414.202	414.203	414.203	414.203	414.203	414.203	414.203	414.203	414.203
Overige baten	38.208	39.949	7.957	32.500	9.788	6.660	6.106	5.616	5.562	5.508	5.454	5.400

Bijlage 5: EMU saldo 2020-2024

Tabel 26 EMU-saldo 2020-2024 (bedragen x € 1.000)

				T-1	T	T+1	T+2	T+3
				2020	2021	2022	2023	2024
EMU-SALDO				-1.340	60	60	60	60
EMU-SALDO referentiewaarde				0	0	0	0	0
Verschil EMU-saldo & referentiewaarde				-1.340	60	60	60	60
Mutaties (1 januari tot 31 december)	Activa	Financiële vaste activa	Kapitaalverstrekkingen en leningen	-14.806	-4.131	-4.130	-4.130	-4.131
			Uitzettingen	0	0	0	0	0
		Vlottende activa	Uitzettingen	-105.821	-1.908	25.951	61.482	73.157
			Liquide middelen	-142	0	0	0	0
			Overlopende activa	-32.132	0	0	0	0
	Passiva	Vaste Passiva	Vaste schuld	0	0	0	0	0
		Vlottende passiva	Vlottende schuld	-4.565	-2.394	-1.297	-84	164
			Overlopende passiva	-146.996	-3.705	23.058	57.376	68.802
Eventuele boekwinst bij verkoop effecten en (im)materiële vaste activa				0	0	0	0	0



Colofon



Vervoerregio
Amsterdam

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Arjen Vos
Wiebke Wilting
Debby Liew-On

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, oktober 2020 ©