Vervoerregio Amsterdam

# Jaarstukken 2018

Vastgesteld 9 juli 2019 - Regioraad

# Inhoudsopgave

**Deel 1:**
**Algemeen** ..... **4**

1.1 Inleiding ..... 5
1.2 Resultaten bestuurlijke speerpunten ..... 6
1.3 Mijlpalen ..... 7
1.4 Financieel resultaat 2018 ..... 9

**Deel 2:**
**Jaarverslag** ..... **10**

2.1 Mobiliteit ..... 11
2.1.1 Gevraagd ..... 12
2.1.2 Wat heeft het gekost? ..... 13

2.2 Openbaar vervoer ..... 14
2.2.1 Gevraagd ..... 14
2.2.2 Wat heeft het gekost? ..... 16

2.3 Infrastructuur ..... 17
2.3.1 Gevraagd ..... 17
2.3.2 Wat heeft het gekost? ..... 22

2.4 Overhead ..... 23
2.4.1 Gevraagd ..... 23
2.4.2 Wat heeft het gekost? ..... 26

2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing ..... 27

2.6 Financiering ..... 29

2.7 Verbonden Partijen ..... 29

**Deel 3:**
**Jaarrekening 2018** ..... **30**

3.1 Programmarekening ..... 31
3.2 Balans en waarderings-grondslagen ..... 34
3.3 Toelichting op de balans ..... 36
3.4 Mobiliteit ..... 41
3.5 Openbaar vervoer ..... 42
3.6 Infrastructuur ..... 43
3.7 Overhead ..... 44
3.8 Wet Normering Topinkomens ..... 45

**Bijlagen** ..... **46**

A. SiSa-bijlage ..... 47
B. Taakvelden ..... 48
C. Afkortingenlijst ..... 49
D. Accountantsverklaring 2018 ..... 50

Colofon ..... 51

Vastgesteld door Regioraad

Vervoerregio Amsterdam

# Jaarstukken 2018

**Groen:** op schema, geen actie vereist

**Oranje:** bestuurlijke aandacht en/of (financiële) bijsturing vereist om prestatie te kunnen halen

**Rood:** activiteit wordt niet meer gerealiseerd

## Bereikbaarheid MRA

*Programma Samen bouwen aan bereikbaarheid is gestart*

## Nieuwe verbindingen

*Oostelijke Ontsluiting IJburg opgeleverd*

## Amsteltram

*Uitvoering gestart*

## Investeringsagenda Smart Mobility

*Besluitvorming eind 2018*

## Overhead

*1 juli nieuwe organisatiestructuur gestart*

## Noord/Zuidlijn

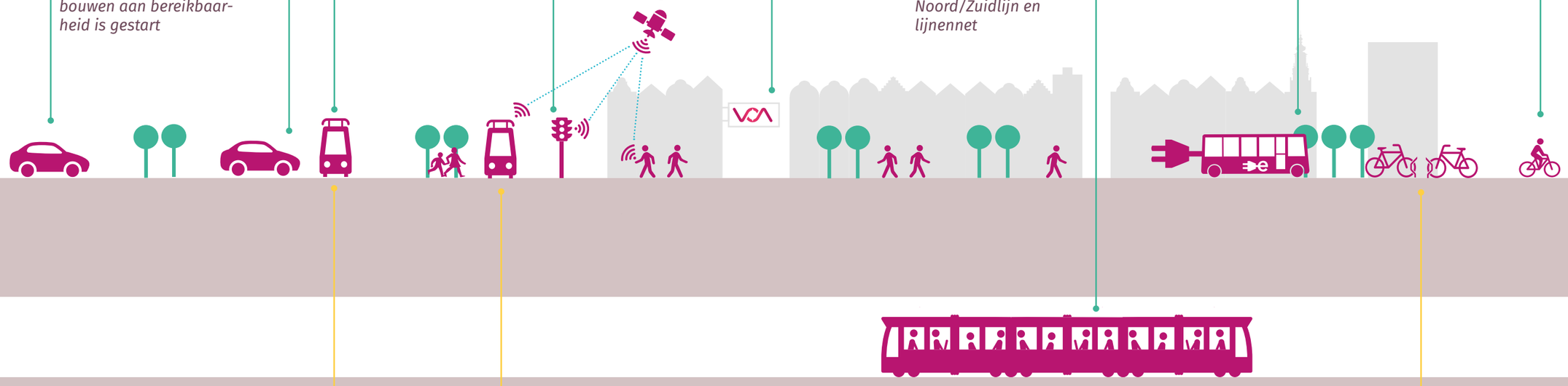
*22 juli ingebruikname Noord/Zuidlijn en lijnennet*

## Duurzaamheid

*Start 100 elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden*

## Verkeersveilig gedrag

*Verkeerseducatie en diverse campagnes in alle gemeenten*



## Investeringsagenda OV Stad

*Enkele projecten vertraagd i.v.m. samenhang andere projecten*

## Beheer en Onderhoud Rail

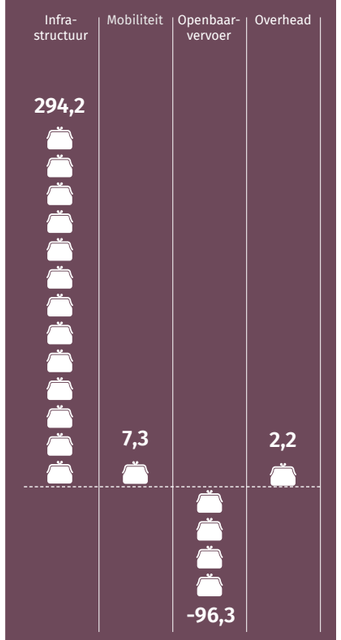
*Besluitvorming subsidie 2018 in najaar*

## Verbetering fietsnetwerk

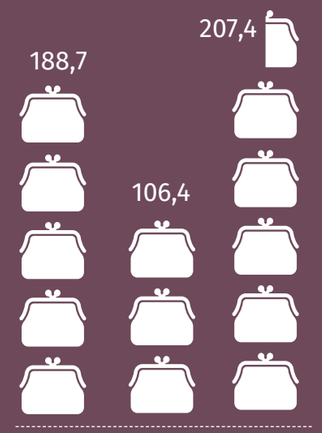
*Sportas Amstelveen-Amsterdam opnieuw sterk vertraagd*

Bedragen x € 1.000.000

## Spaarfonds programma's




## Fonds



# Deel 1
# Algemeen

index

1.1 Inleiding ..... 5

1.2 Resultaten Bestuurlijke speerpunten ..... 6

1.3 Mijlpalen ..... 7

1.4 Financieel resultaat 2018 ..... 9

# 1.1 Inleiding



**Vervoerregio Amsterdam**
**15 deelnemende gemeenten**

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

**Leden Dagelijks Bestuur/ Portefeuillehoudersoverleg V&V**

**Aalsmeer**
Dhr. R. van Rijn

**Amstelveen**
Dhr. Rob Ellermeijer

**Amsterdam**
Mw. S. Dijksma (DB-lid)

**Beemster**
Dhr. D. Butter

**Diemen**
Dhr. L. Scholten

**Edam-Volendam**
Dhr. W. Runderkamp

**Haarlemmermeer**
Mw. M. Ruigrok (DB-lid)

**Landsmeer**
Mw. M. Elfferich

**Oostzaan**
Mw. R. Dral

**Ouder-Amstel**
Mw. R. Korrel

**Purmerend**
Mw. E. Tijmstra

**Uithoorn**
Dhr. J. Hazen

**Waterland**
Mw. A. van de Weijenberg

**Wormerland**
Dhr. R. Berkhout

**Zaanstad**
Dhr. G. Slegers (DB-lid)

De jaarstukken van de Vervoerregio Amsterdam omvatten de realisatie van de begroting die is gemaakt in 2018 en geeft informatie over de voortgang uit de Programmabegroting 2018-2021.

De jaarstukken geven u inzicht in de belangrijkste activiteiten van de Vervoerregio. Dit jaar heeft de Vervoerregio in samenwerking met partners meerdere verbeteringen gerealiseerd en verder onderzocht. De Noord/Zuidlijn en het nieuwe lijnennet in Amsterdam zijn twee belangrijke verbeteringen in het openbaar vervoer. In hoofdstuk 1.3 leest u meer over onze ‘mijlpalen’.

Dit document bestaat uit twee delen. Het eerste deel is het jaarverslag. Dit is de beleidsgerichte verantwoording in relatie tot de baten en lasten. Het tweede deel is de jaarrekening. Dit is de programmarekening en de balans met de daar bijhorende toelichtingen.

In de infographic aan het begin van dit document staan de belangrijkste ontwikkelingen in 2018, naast de eerder genoemde ‘mijlpalen’.
In hoofdstuk 2 leest u over de financiële afwijkingen.

In bijlage A leest u meer over de voortgangsinformatie van de beleidsvorming. Aan de hand van de drie W-vragen nemen wij u mee in de voorgang van onze hoofdprogramma’s.

1. Wat willen we bereiken?
2. Wat hebben we in 2018 gedaan?
3. Wat heeft het gekost?

# 1.2 Resultaten bestuurlijke speerpunten



**Het Dagelijks Bestuur heeft met het Beleidskader Mobiliteit vier bestuurlijke speerpunten opgesteld. Hier blikken we terug op deze activiteiten. Wat hebben we zowel bereikt?**

## 1. Programma bereikbaarheid van, naar en in de Metropool Regio Amsterdam (MRA)

De Vervoerregio heeft een actieve sturende rol in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid van de MRA-partijen en het Rijk om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren. De partners werken aan een gemeenschappelijk beeld van de bereikbaarheidsopgave. De oplossingsrichtingen worden verkend door naar het gehele gebied te kijken en daarbij alle ontwikkelingen mee te nemen.

Het programma stuurt ook aan op maatregelen voor de korte termijn. Zo is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) naar de ontvlechting van knooppunt Rottenpolderplein genomen, is er een definitief voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg en zijn er afspraken gemaakt over de toevoeging van de metrohalte Sixhaven aan de Noord/Zuidlijn. Al deze maatregelen dragen bij aan een betere bereikbaarheid van de regio Amsterdam.

## 2. Verbeteren bereikbaarheid Schiphol en Zuidas

De MIRT-verkenning is in 2018 voortgezet om te kijken naar een veilige knoop waarmee de groei op Schiphol op termijn kan worden opgevangen. Een hoogfrequente Airportsprinter is een van de oplossingsrichtingen die wordt onderzocht. Ook Schiphol Plaza blijft een aandachtspunt.

Op 18 juni 2018 hebben rijk en regio in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor de intentie uitgesproken om station Amsterdam Zuid uit te breiden met een extra vijfde en zesde spoor. In de tweede helft van 2018 is de MIRT-verkenning naar het vijfde en zesde spoor gestart. Amsterdam Zuid zal de internationale treinen gaan faciliteren, terwijl op Amsterdam Centraal de perrons kunnen worden verbreed. Op het traject Schiphol-Amsterdam Centraal geeft dat weer ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding.

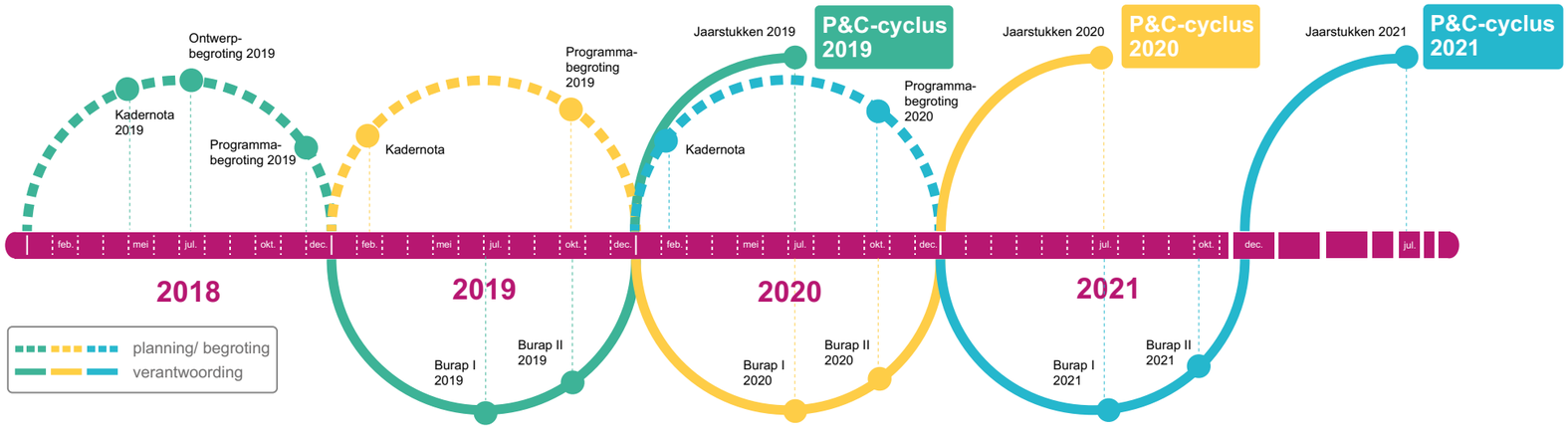
## 3. Werkzaamheden Amsteltram

De voorbereidingen voor de ombouw van de Amstelveenlijn zijn gestart in 2018. Het najaar is gebruikt om de planningen uit te werken en is er begonnen met de bouw van het nieuwe opstelterrein. In 2018 zijn ook de plannen voor de Uithoornlijn verder uitgewerkt en is er een start gemaakt met het aanbestedingsdossier.

## 4. Duurzaam & slim

De Raad heeft de beleidsdoelstellingen van het programma Zero-Emissie Mobiliteit vastgesteld. De Vervoerregio heeft als doel om al het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 volledig Zero-Emissie te laten rijden, benodigde energie lokaal en hernieuwbaar te laten opwekken en in 2050 een $CO_2$ neutraal mobiliteitssysteem te hebben. Zo zijn er rond Schiphol en in Waterland elektrische bussen gaan rijden.

In 2018 is ook de Investeringsagenda Smart Mobility voor de Vervoerregio vastgesteld. Hiermee investeert de Vervoerregio in Smart Mobility projecten, pilots en experimenten in de 15 gemeenten. Een overzicht van deze gemeenten ziet u op pagina 5. De Vervoerregio trekt het MRA programma Smart Mobility, dat een leidraad gebiedsontwikkeling en Smart Mobility ontwikkelde. Die leidraad helpt om toepassingen rond Smart Mobility een plek te geven bij gebiedsontwikkeling.



# 1.3 Mijlpalen



## Het jaaroverzicht 2018 van de Vervoerregio

**We blikken terug op de Vervoerregio-hoogtepunten van 2018. Een bijzonder jaar waarin er vooral veel veranderde in het openbaar vervoer van Amsterdam. Maar er was ook leuk nieuws voor de regio, zoals een wereldprimeur in Waterland.**

**21 maart**

### Waterland best scorende concessie

In maart dit jaar werd de OV-Klantenbarometer 2017 gepubliceerd. Reizigers gaven hierin de concessie Waterland, uitgevoerd door busmaatschappij EBS, het hoogste (vaste) landelijke cijfer: een mooie 8. Ook de concessie Zaanstreek, waar Connexxion rijdt, werd met een 7,9 goed gewaardeerd. Daarnaast kreeg  het bus-, tram- en metrovervoer van GVB gemiddeld een 7,6.

**25 maart**

### Amsteltram wordt geïntroduceerd

Op 25 maart werd de nieuwe naam van de nieuwe toekomstige verbinding Amsterdam Zuid en Uithoorn bekend: de Amsteltram. De Amstelveenlijn (de huidige lijn 51) wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk. Als deze ombouw in 2020 klaar is, wordt de trambaan doorgetrokken naar het centrum van Uithoorn, de Uithoornlijn. Gezamenlijk ontstaat zo de regionale Amsteltram.

**29 maart**

### Grootste Zero-Emissie busvloot van Europa gelanceerd op Schiphol

Ook werd in maart het openbaar vervoer op en rond Schiphol een stuk milieuvriendelijker. Hier werden namelijk 100 elektrische bussen ingezet, die samen de grootste emissieloze busvloot van Europa vormen en in 2021 zal uitgroeien tot maar liefst 258 elektrische bussen die rijden onder de vlag van Connexxion. Schiphol realiseerde en financierde de infrastructuur voor de laadpunten op het grondgebied van de luchthaven.

**3 april**

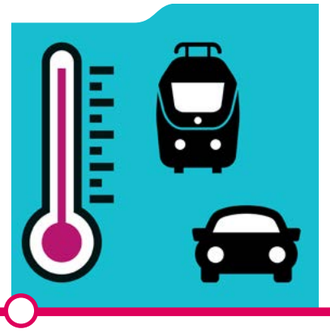
### Start diverse veiligheidscampagnes

In het voorjaar gingen diverse veiligheidscampagnes van start, een belangrijk thema binnen de Vervoerregio. We trapten onder meer af met de verkeersveiligheidscampagne ‘Op voeten en fietsen naar school’, later volgde een BOB-campagne en onlangs nog de campagne waarbij lichtjes werden uitgedeeld aan fietsers en een campagne die wijst op het gevaar van mobiel gebruik in het verkeer.

**15 mei**

### Nieuwe raadsleden maken kennis met de Vervoerregio

Op 15 mei vond de Regiomiddag plaats, waar nieuwe raadsleden kennismaakten met de Vervoerregio. In de dynamische Amsterdamse regio werken 15 gemeenten succesvol samen aan bereikbaarheid. Zo behalen we meer en betere resultaten om dit gebied nu en in de toekomst optimaal bereikbaar te houden.



**31 mei**

### Publicatie Regionale Thermometer Mobiliteit

In de Regionale Thermometer, die op 31 mei werd gepubliceerd, wordt met cijfers, kaarten en visualisaties een beeld gegeven van de mobiliteit in de vijftien gemeenten in de vervoerregio. Daarbij wordt ook gekeken naar het noordelijke en zuidelijke deel van de regio en Amsterdam en komen verschillende onderwerpen aan de orde rond verkeer en vervoer, evenals de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit.

**5 juli**

### Eerste vergadering van nieuwe bestuur Vervoerregio

Op 5 juli vond het eerste wapenfeit plaats van (voorzitter) Sharon Dijksma, Derk Reneman en Gerard Slegers. Zij vergaderden deze dag voor het eerst als het nieuwe Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio. De samenstelling van het Dagelijks Bestuur gebeurt op basis van vertegenwoordiging van politieke stromingen, grote en kleine gemeenten en een evenwichtige verdeling over het hele gebied van de Vervoerregio Amsterdam.

# Mijlpalen

**21 juli**

### De Noord/Zuidlijn wordt (eindelijk) feestelijk geopend

Na 20 jaar bouwen, tekenen, discussiëren en testen is het op 21 juli eindelijk zover: op deze dag vond de feestelijke opening van de Noord/Zuidlijn plaats. Na de officiële opening in het Centraal Station, barsten de festiviteiten – en gratis ritjes – los voor zo'n 60.000 Amsterdammers en geïnteresseerden die dit momentum hadden aangegrepen om langs te komen.

**22 juli**

### Het lijnennet verandert compleet

De komst van de Noord/Zuidlijn was niet het enige dat deze zomer veranderde in OV-land, ook het lijnennet werd drastisch aangepast. Bussen en trams reden andere routes, lijnen kwamen te vervallen en nieuwe verbindingen werden geïntroduceerd. Een enorme omslag, met soms grote gevolgen voor de reizigers. Gelukkig verliep deze 'omklap 'goed en zijn veel reizigers inmiddels gewend aan hun nieuwe reis.

**31 oktober**

### Wereldprimeur Zero-Emissie bus in Waterland

Op 31 oktober vindt er een wereldprimeur plaats in Waterland: voor het eerst rijdt hier een lange afstandslijn volledig elektrisch! Na een testperiode werden de R-netlijnbussen 316 in de herfst 'officieel onthaald' op het busstation in Edam. De bussen rijden tussen Edam en CS en zijn gemaakt door VDL Bus & Coach.

**22 november**

### Eerste FIETS P-Route-borden gelanceerd in Amsterdam

Op 22 november hebben we weer een primeurtje. Nu niet op het gebied van E-bussen, maar op het gebied van de eerste fiets (!) P-Route-borden in Amsterdam. De Zuidas is dus de eerste plek in Amsterdam die over de borden beschikt, maar in de nabije toekomst komen deze borden, waarop je ziet hoeveel fietsparkeerplekken er nog vrij zijn, ook op andere locaties in Amsterdam.

**26 november**

### Rijk en regio eens over aanpak bereikbaarheid Amsterdam-Hoorn

Het Rijk en de regio werden het in november eens over een breed pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid in de regio Amsterdam-Hoorn te verbeteren. Het pakket bestaat uit verbeteringen van het wegennet en het fiets- en openbaar vervoer-netwerk. Ook is er rekening gehouden met grote opgaven in de regio voor woningbouw, leefbaarheid, klimaat en duurzaamheid.

**12 december**

### Renovatie Oostlijn rondt af

Het jaaroverzicht sluiten we af met een mooi moment voor zowel de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam als de reizigers: op 12 december werd de renovatie Oostlijn afgerond. Hoewel er nog wel een paar puntjes op de i ontbreken, stonden de stations en perrons op deze dag in het teken van dans, zang, hapjes en gezelligheid. Precies zoals het hoort op een feestje!

# 1.4 Financieel resultaat 2018



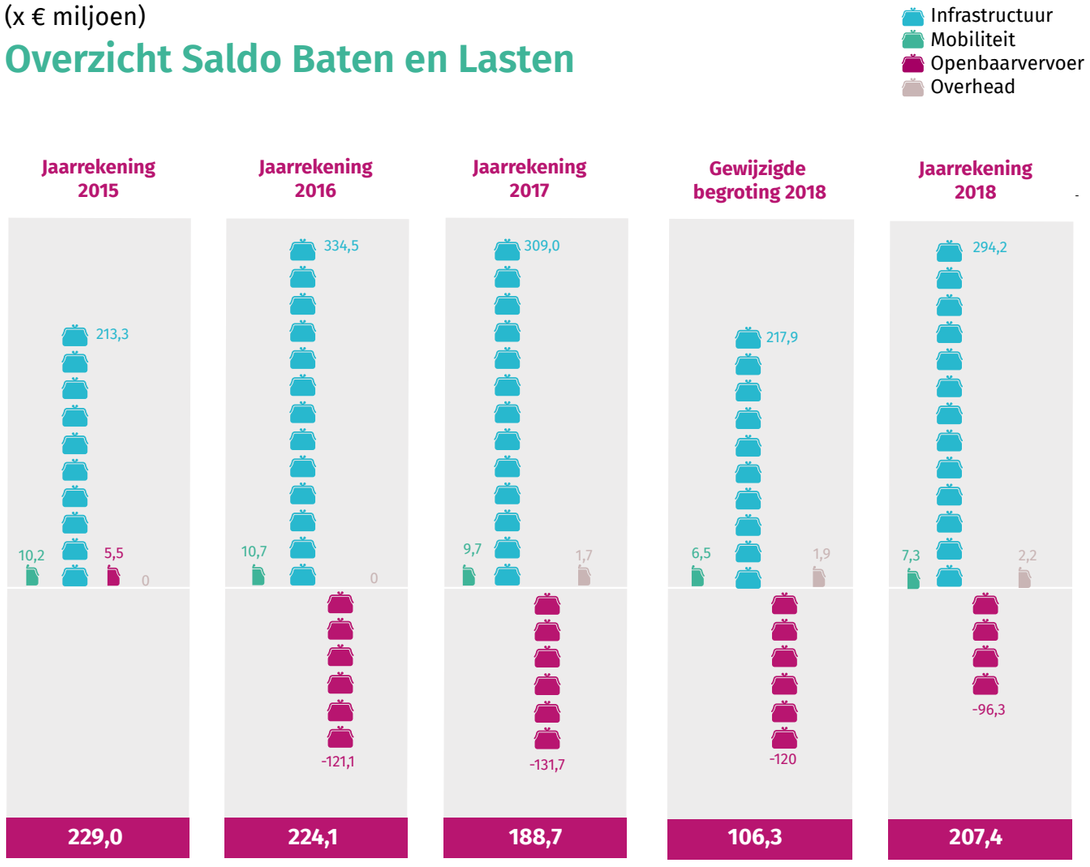
Het jaarrekeningresultaat bedraagt € 19,2 miljoen en is bepaald vanuit het saldo tussen de baten en de lasten van de verschillende Programma's. Dit resultaat wordt toegevoegd aan het brede doeluitkering (BDU). De Jaarrekening 2018 vormt het sluitstuk van een cyclus die in 2017 met het opstellen van de Begroting 2018 is begonnen. Bij het opstellen van de Begroting is gebruik gemaakt van gegevens en verwachtingen vanuit de regio. In 2018 is de planning & control cyclus uitgebreid met een Kadernota en een tweetal Bestuursrapportages om een aanzet te geven de informatie-voorziening aan het Bestuur te versterken. Met name het Programma Infrastructuur kent een ferme dynamiek in de realisatie van projecten die wordt veroorzaakt door complexe samenwerkings-verbanden, lokale omstandigheden en mate van realisatiekracht. Dit heeft in 2018 ertoe geleid dat aanvankelijke verwachtingen over bestedingen bij het programma Infrastructuur voor een bedrag van € 76,4 miljoen via het BDU-fonds doorschuiven naar 2019 en verder. Binnen het Programma Openbaar Vervoer zijn door derden niet opgeleverde projecten en ook de overgang van bekostiging van kapitaallasten van activa debet om € 23,7 miljoen toe te voegen aan het BDU-fonds. Bij de verschillende Programma's worden de afwijkingen nader toegelicht.

De uitkomst over 2018 vraagt nuancering wat betreft omvang en aanwezige vrije ruimte. Het inzet-ten van een gewijzigde financieringssystematiek bij het programma Openbaar Vervoer levert een incidenteel effect op van € 22,0 miljoen. Terwijl het bij Programma Infrastructuur over beschikte bedragen gaat waarvan betaling op een later moment wordt verwacht. De schaarste van middelen in relatie tot te bereiken doelen en ambities blijft vooralsnog een gegeven. Om daarbij de juiste en integrale afwegingen te kunnen maken wordt ingezet op een verdere professionalisering van het Planning & Control instrumentarium en de daarbij horende interactie met de Gemeenten.

Opmerking: Door afrondingsverschillen kunnen de bedragen onderling licht afwijken.

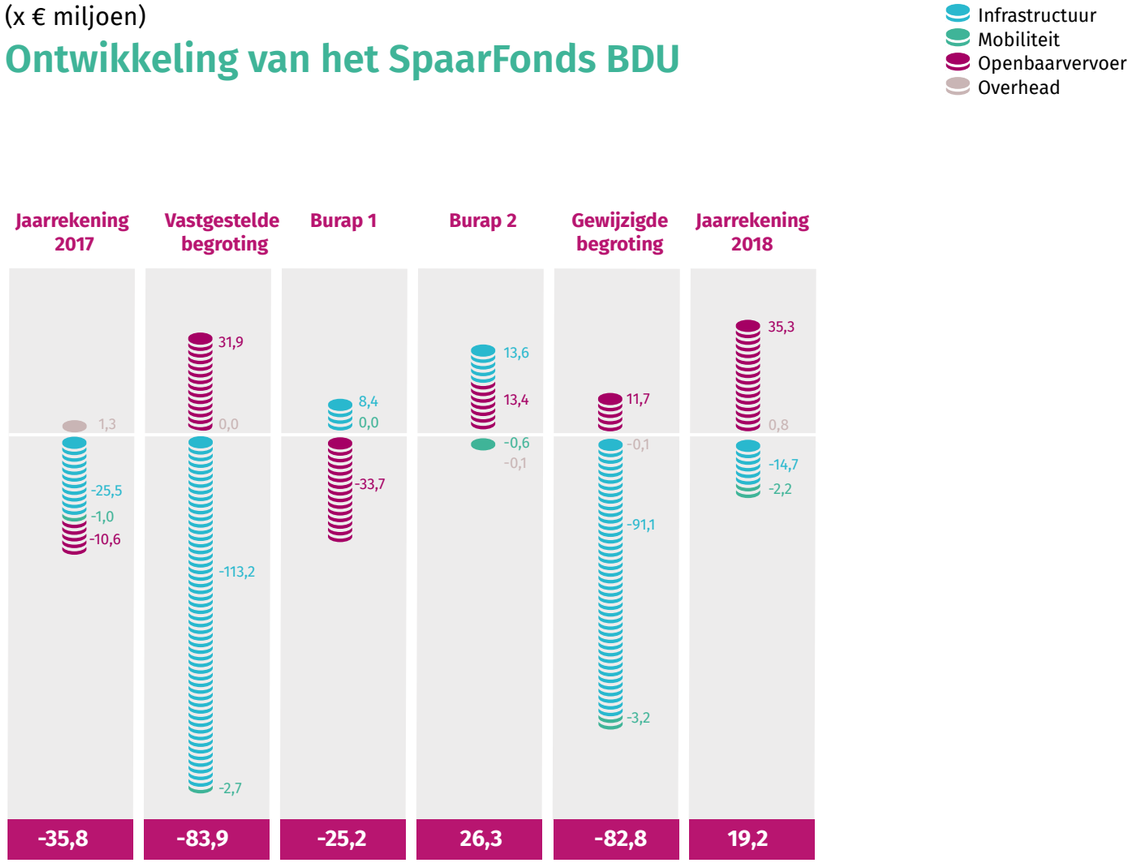
(x € miljoen)

## Overzicht Saldo Baten en Lasten




(x € miljoen)

## Ontwikkeling van het SpaarFonds BDU



# Deel 2
# Jaarverslag

index

**Programmaverslag**


2.1 Mobiliteit ..... 11

2.2 Openbaar vervoer ..... 14

2.3 Infrastructuur ..... 17

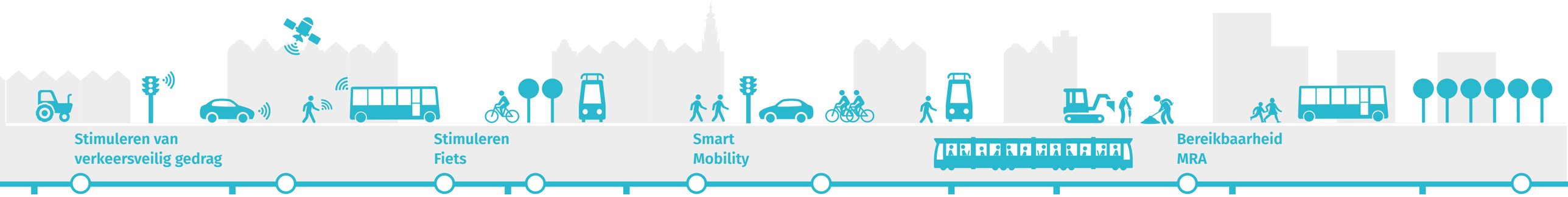
2.4 Overhead ..... 23


**Paragrafen**


2.5 Weerstandvermogen en risicobeheersing ..... 27

2.6 Financiering ..... 29

2.7 Verbonden partijen ..... 29




## Stimuleren van verkeersveilig gedrag

**Wat gaan we doen?**
Stimuleren van verkeersveilig gedrag door het financieren en faciliteren van verkeerseducatie, campagnes en handhaving.

**Beleid**
In 2018 is verkeerseducatie aanboden op voorscholen en kinderdagverblijven (0-4 jaar en ouders), op basisscholen, naschoolse opvang (4-12 jaar) en in het voortgezet onderwijs (12-18 jaar). Daarnaast hebben alle gemeenten deelgenomen aan de landelijke campagnes: BOB, snelheid in het verkeer, afleiding en zichtbaarheid op de fiets. Verder is een nieuwe campagne succesvol uitgevoerd in Amsterdam: 'Superbelangrijk, telefoon in het verkeer ff niet', om afleiding in het verkeer door mobiele telefoons tegen te gaan.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 is verkeerseducatie op nieuwe wijze aangeboden via Verkeer & Meer op onderwijsinstellingen van 0-18 jaar. Er is meer zicht op daadwerkelijke resultaten dan voorheen, waardoor betrokkenheid van gemeenten en scholen toeneemt. Daarnaast hebben alle gemeenten deelgenomen aan 11 campagnes, waaronder de nieuwe landelijke MONO campagne en de nieuwe regionale campagne Aardig op Weg, gericht op vriendelijk (fiets) gedrag in het verkeer.

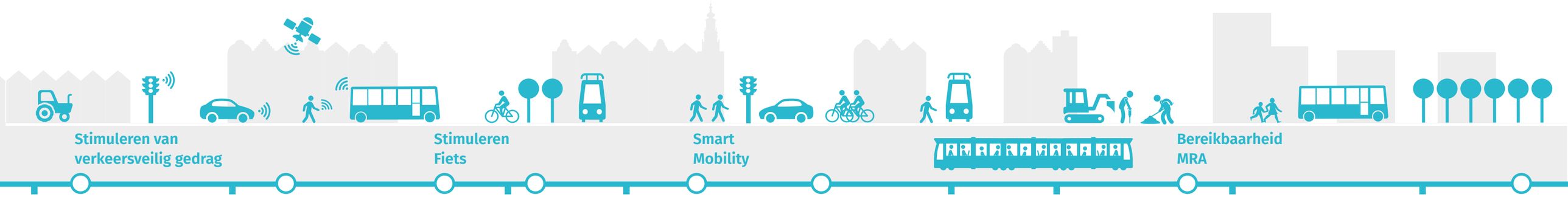
## Stimuleren fiets

**Wat gaan we doen?**
In 2018 start de uitvoering van het programma 'Metropolitane Fietsroutes'. Dit zijn fietsroutes van hoge kwaliteit die ritten over langere afstanden in de Amsterdamse regio op een snelle, prettige en veilige manier mogelijk maken.

**Beleid**
In februari hebben alle overheden in de Metropoolregio Amsterdam de intentieverklaring 'Metropolitane Fietsroutes' getekend, en afgesproken om een extra impuls aan de uitvoering te gaan geven. Het gaat om fietsroutes van hoge kwaliteit die ritten over langere afstanden in de Amsterdamse regio op een snelle, prettige en veilige manier mogelijk maken. De uitvoeringsfase is daarmee formeel van start gegaan. De komende twee jaar wordt er voor zo'n 30 miljoen geïnvesteerd in verbeteringen aan het netwerk. In de afgelopen maanden zijn ontwikkelingen gestart op verschillende routes, waaronder Schiphol, Kennemerland en Gooi Vecht.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 zagen we veel vooruitgang: fietsprojecten in de routes Amsterdam – Amstelveen (Piet Kranenborgpad), de Amsterdamse Binnenring en in Amsterdam Noord (fietspaden Klaprozenweg). De route bij de Oude Muiderstraatweg in Diemen is nu ingericht als een fietsstraat. De aanbesteding voor de fietsroute Aalsmeer – Schiphol – Hoofddorp is gestart binnen project busbaan Aalsmeer en Schiphol – Zuid (HOVASZ). Met de luchthaven Schiphol is eind 2018 de planvorming voor een hoogwaardige fietsroute gestart.

Op schema, doelen gerealiseerd | Deel doelen gerealiseerd | Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018




## Smart Mobility

**Wat gaan we doen?**
De Vervoerregio coördineert de uitvoering van een MRA programma genaamd Smart Mobility waarmee de regio beter wil inspelen op de technologische ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit.

Een nadere uitwerking van het programma in acties krijgt in 2018 vorm met een Investeringsagenda Smart Mobility voor de Vervoerregio.

**Beleid**
Het MRA-programma Smart Mobility is sinds januari 2018 in uitvoering. Binnen de vier programmathema's (Data, MaaS, Voertuigtechnologie en Fysieke en Digitale infrastructuur) worden de eerste activiteiten ontplooid. Voor alle thema's zijn regionale teams gevormd.

De Investeringsagenda Smart Mobility is in juli 2018 in concept opgeleverd en na verdere aanscherping in Q4 2018 ter besluitvorming ingebracht.

**Wat hebben we bereikt?**
- Overzicht van de Smart Mobility projecten, onderzoeken en initiatieven in de MRA via de zogenaamde Projectenlijst.
- Netwerk binnen de MRA gebouwd: ongeveer 300 deelnemers aan het eerste MRA Smart Mobility congres.
- Leidraad gebiedsontwikkeling en Smart Mobility ontwikkeld.
- Gestart met ontwikkeling Toekomstradar assetmanagement en verkeersmanagement om inzicht te bieden aan beheerders over technische ontwikkelingen en wat deze kunnen bieden.
- Gestart met ontwikkelen MRA datavisie als basis voor gezamenlijk projecten en activiteiten op het gebied van data.
- Vormgeving en vaststelling Investeringsagenda Smart Mobility in de Regioraad, inclusief bepaling van opgaven en kansen binnen het vervoerregio-gebied en twee concrete Mobility as a Service (Maas) projecten.

## Bereikbaarheid MRA

**Wat gaan we doen?**
De Vervoerregio coördineert het proces waarin de Metropoolregio Amsterdam met het Rijk in 2018 een programma gaat vormgeven om de bereikbaarheid van, naar en in de MRA te verbeteren door de deur-tot-deur bereikbaarheidsopgaven aan te pakken met een focus op de economische toplocaties.

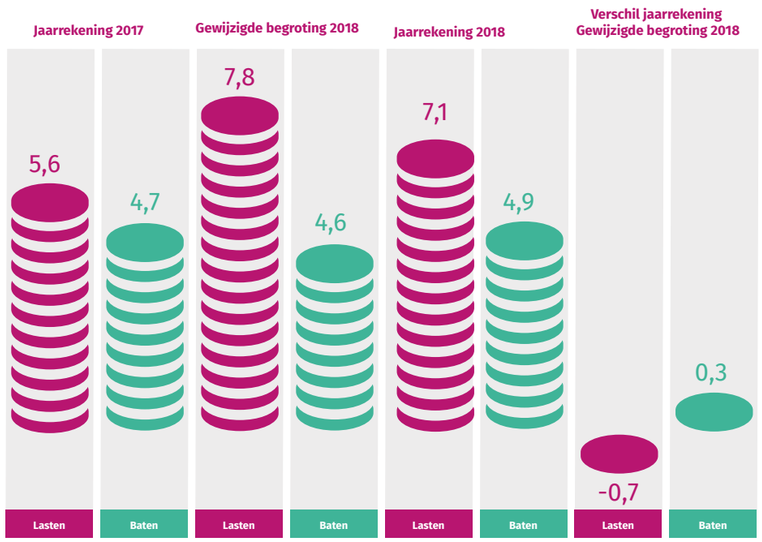
**Beleid**
Voor het programma samen bouwen aan bereikbaarheid is de 1e programmaraad gehouden en zijn de 4 programmalijnen uit de startblokken gegaan. In het BO MIRT van november moeten de eerste concrete afspraken worden gemaakt over de korte termijn programmalijnen: slimmer en duurzame mobiliteit en stedelijke bereikbaarheid.

**Wat hebben we bereikt?**
- Het programmaplan is vastgesteld, via vier programmalijnen is het programma georganiseerd: ruim 40 medewerkers van Rijk, provincies, Vervoerregio, gemeenten en vervoerders werken in het programma samen als één team.
- De Programmaraad heeft in juli besloten het belang van de regionale projecten Verbinding A8-A9 en Duinpolderweg te erkennen en toe te laten tot het programma.
- Vanuit het programma is in november de MIRT Verkenning A9 Rottepolderplein gestart. Deze wordt door Rijk en regio samen aangestuurd.
- Uitvoering van de programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit heeft in 2018 geleid tot 6100 spitsmijdingen per dag en 13 kiloton aan $CO_2$-uitsootvermindering per jaar.
- In programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid is in 2018 verder gewerkt aan concrete projecten, zoals voorbereiding van een mogelijke metrohalte Sixhaven aan de Noord-Zuidlijn en een ongelijkvloerse kruising bij de aansluiting A10/S114 in Amsterdam bij IJburg.
- In programmalijnen Netwerken, Ringen en de Stad (NRS) is een beeld gemaakt van de werking van het verkeer- en vervoerssysteem (daily urban system) in de MRA en is een ruimtelijk atlas in december opgeleverd die de samenhang laat zien tussen verstedelijking (met name woningbouw) en mobiliteit. Ook zijn er werkateliers geweest over de ontwikkeling van Havenstad/Zaan-IJ.
- In programmalijn MIRT-Onderzoek Zuidwestkant-Amsterdam-Schiphol (ZWASH) zijn de ruimtelijk-economische onderzoeken en de mobiliteitsonderzoeken gecombineerd tot samenhangende pakketten.
- In het BO MIRT van november zijn er afspraken gemaakt, die ervoor zorgen dat (in het najaar van 2019) tijdens het volgende BO MIRT er een bestuurlijk gedeeld toekomstperspectief voor de MRA ligt, op basis waarvan investeringsbesluiten genomen kunnen worden.

(x € 1.000)

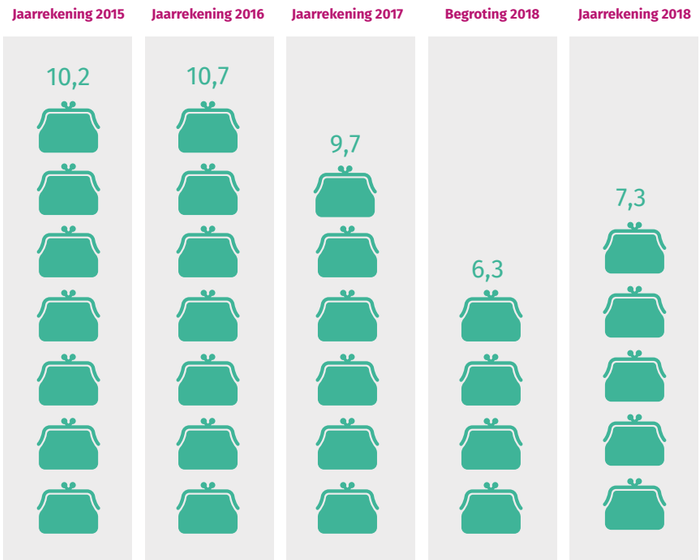
| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Beter Benutten Infrastructuur (projectadm) | 110 | 520 | 520 | 640 | 120 | |
| | Stimulering- /Inv agenda Fiets (projectadm) | 191 | 540 | 540 | 183 | -357 | 1 |
| | Goederenvervoer | 86 | 100 | 100 | 86 | -14 | |
| | Verkeersveiligheid, -educatie (projectadm) | 1.959 | 2.100 | 2.100 | 1.638 | -462 | 2 |
| | Verkeersveiligheid, -campagnes (projectadm) | 435 | 550 | 550 | 877 | 327 | 3 |
| | Verkeersveiligheid, -onderzoeken (projectadm) | 217 | 1.000 | 1.000 | 350 | -650 | 4 |
| | Thema's & Programma's | 115 | 150 | 150 | 28 | -122 | |
| | Beleidsontwik /Mobiliteitsonderzoek (projectadm) | 588 | 300 | 300 | 837 | 537 | 5 |
| | Samenbouwen aan de bereikbaarheid | | | | 1 | 1 | |
| | VENOM (projectadm) | 445 | 542 | 542 | 343 | -199 | |
| | Duurzame Mobiliteit | 87 | 150 | 150 | | -150 | |
| | Onderzoek en Studie MOB | | | | -4 | -4 | |
| | Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving | 5 | | | | | |
| | Personeelslasten | 1.808 | 1.871 | 1.871 | 2.175 | 304 | 6 |
| | Lasten voorgaande jaren | -397 | | | -33 | -33 | |
| **Totaal lasten** | | **5.650** | **7.823** | **7.823** | **7.120** | **-703** | |

(x € miljoen)




(x € miljoen)

## Ontwikkeling van het SpaarFonds BDU




## Toelichting

1 De reserveringen voor exploitatiebijdragen aan diverse stallingen zijn ten laste gegaan van Investeringsagenda Fiets.
2 In 2018 is verkeerseducatie op een nieuwe (Verkeer & Meer) en goedkopere wijze aangeboden.
3 Er zijn meer campagnes in meer gemeenten uitgevoerd.
4 Het Amsterdamse project Snorfiets op de rijbaan is doorgeschoven naar 2019.
5 Nieuwe en hogere bijdragen aan 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (inclusief de Zuidwestcorridor Amsterdam-Schiphol) en het OV-toekomstbeeld. In 2018 is meer inzet gepleegd op deze bereikbaarheidsstudies, waarbij door rijk en regio is afgesproken deze kosten te verdelen.
6 Doordat er langdurige zieken waren en vanwege de reorganisatie heeft het programma een overschrijding op deze post vanwege inhuur.

# 2.2 Openbaar vervoer

## Wat hebben we gedaan?

### Beheer en onderhoud

**Wat gaan we doen?**
In 2018 zetten we verdere stappen om meer grip te krijgen op de kosten en processen die samenhangen met beheer en onderhoud, zodat deze processen bij de betrokken partijen zowel professioneler als beter beheersbaar worden.

**Beleid 2018**
Bij de behandeling van de subsidie aanvraag zijn de Vervoerregio en de gemeente gezamenlijk tot meer diepgang gekomen. Dit betekent voor de Vervoerregio enerzijds een beter inzicht in de (onderbouwing van de) kosten, maar dit heeft ook geleid tot verdere vragen. Een en ander betekent dat de subsidiebeschikking BORI/MVP 2018 nog steeds in behandeling is. Het dagelijks bestuur heeft in de vergadering van 20 september 2018 besloten over de subsidiebeschikking BORI/MVP 2018.

**Wat hebben we bereikt?**
Het dagelijks bestuur heeft op 20 september 2018 besloten een subsidie te verlenen ter hoogte van € 144 miljoen terwijl de aanvraag van de gemeente een hoogte had van € 190 miljoen. Het beschikte bedrag was lager omdat een aantal posten onvoldoende onderbouwd of niet-subsidiabel was.

Voor 2018 heeft de gemeente inmiddels twee aanvullende aanvragen ingediend. Een voor BORI/MVP ter hoogte van € 31 miljoen en een voor het beheer en onderhoud van de Noord/Zuidlijn ter hoogte van € 9 miljoen. Beide aanvragen zijn recent binnengekomen en bij de Vervoerregio in behandeling.

Het onderzoek naar value for money in het beheer en onderhoud is in december 2018 in concept opgeleverd. In januari 2019 is het rapport afgerond en worden presentaties gehouden aan GVB, Vervoerregio en gemeente.

### Duurzaamheid

**Wat gaan we doen?**
Het Programma Zero-Emissie Mobiliteit (ZEM) geeft uitvoering aan verschillende projecten die bijdragen aan de transitie naar een emissievrij Openbaar Vervoer.

Gerealiseerd in 2018:
- Actualisatie studie Duurzaam OV (Werner).
- 100 elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden

Lopend activiteiten:
- 10 elektrische bussen op lijn 316 Waterland (september 2018).
- Aanbesteding 31 ZE bussen Amsterdam (optie + 69 ZE bussen).
- Strategische randvoorwaarden voor regionaal laadsysteem.
- Financiële raming ZE bussen.
- MKBA ZE bussen.

**Beleid**
Op 1 april 2018 zijn de 100 ZE bussen in Amstelland – Meerlanden in operatie genomen. In september 2018 zijn er 10 ZE bussen op de lijn 316 in gebruik genomen. Eind december is de bestelling van de eerste batch elektrische bussen van GVB gedaan, deze 31 bussen zullen eind 2019/begin 2020 instromen. In de Regioraad van december zijn de ambitie/doelen voor het programma ZEM vastgesteld en is een Voorkeurstechniek ZE benoemd, evenals kennisgenomen van de MKBA inclusief een bijbehorende TCO berekening. Daarnaast is afgesproken dat in 2019 vanuit het programma aan verbreding van het duurzaam mobiliteitsbeleid gewerkt gaat worden.

Op schema, doelen gerealiseerd | Deel doelen gerealiseerd | Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018

## Implementatie Lijnennet Noord/Zuidlijn

**Wat gaan we doen?**
Sinds 22 juli 2018 rijdt de Noord/Zuidlijn. Iedere reiziger rijdt in 16 minuten van Noord naar Zuid en andersom. Ook verandert het lijnennet in de regio, zodat de nieuwe metro optimaal in het bestaande OV netwerk wordt ingepast. De Vervoerregio maakt en monitort afspraken met de vervoerders, zodat vervoerplannen goed op elkaar aansluiten. We lanceren een communicatieplatform om de reizigers in Amsterdam de regio te informeren over de veranderingen.

**Beleid 2018**
De ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en bijbehorend lijnennet per 22 juli 2018 is conform planning en voorziene kosten verlopen.

**Wat hebben we bereikt?**
Over een half jaar bezien is de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de gelijktijdige wijziging van het bovengrondse lijnennet succesvol te noemen. Vooraf werd er rekening gehouden met meerdere verstoringen per week. In de praktijk blijkt dit mee te vallen (gemiddeld minder dan 1 per week). De beheersmaatregelen die de vervoerders GVB, EBS en Connexxion onder regie van de Vervoerregio hebben uitgewerkt zijn slechts enkele keren ingezet, maar hebben wel hun waarde bewezen.
Vanaf 8 december 2018 is een verbetering doorgevoerd t.a.v. de dynamische reisinformatie waardoor de perrondisplays nu het aantal minuten tot de eerstvolgende metro weergeven. Over de wijzigingen in het bovengrondse netwerk is een beperkt aantal klachten binnengekomen bij de vervoerders en/of de Vervoerregio, vergelijkbaar met overige dienstregelings-wijzigingen in de afgelopen jaren. De vervoerders zullen het gewijzigde lijnennet evalueren en eventuele verbetervoorstellen verwerken in hun vervoerplannen 2020 (m.i.v. december 2019).

## Nieuwe concessie

**Wat gaan we doen?**
Op 10 december 2017 gaat de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden van start. Vervoerder Connexxion maakt daarmee een belangrijke stap in de transitie van OV-concessie naar mobiliteitsconcessie, voor een verdere groei van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de regio. Als opdrachtgever monitoren we de start van de concessie en het verloop ervan.

**Beleid**
Op 1 april zijn in de regio Amstelland-Meerlanden 100 Zero-Emissie bussen gaan rijden. Deze instroom is vrijwel probleemloos gegaan. Connexxion geeft aan dat de elektrische bussen minder storingen en uitval vertonen dan dieselbussen. De uitstel tot 1 april is dus een goede keuze gebleken.

Op het gebied van de matige dienstuitvoering worden stappen gezet en de ondersteunende zaken zijn op orde. De punctualiteit en rituitval zijn ook verbeterd, maar blijven wel punt van zorg. Het extra aanbod van Connexxion, in combinatie met een aantrekkende economie, maken dat de infrastructuur en doorstroming op verschillende locaties meer en meer onder druk komen te staan.

De formele afronding van de implementatie vindt plaats in het najaar. Verdere ontwikkelingen binnen de concessie vallen binnen het reguliere concessiebeheer.

**Wat hebben we bereikt?**
De elektrische bussen in Amstelland-Meerlanden rijden zonder noemenswaardige problemen. In 2018 zijn de prestaties van Connexxion op het gebied van punctualiteit en uitvoering langzaam maar zeker verbeterd. Doorstroming en beschikbare infrastructuur blijven een punt van zorg en aandacht. De implementatie is eind 2018 formeel afgerond, met een briefwisseling tussen Connexxion en het DB. De restpunten zijn overgedragen aan de staande organisatie (concessiebeheer).

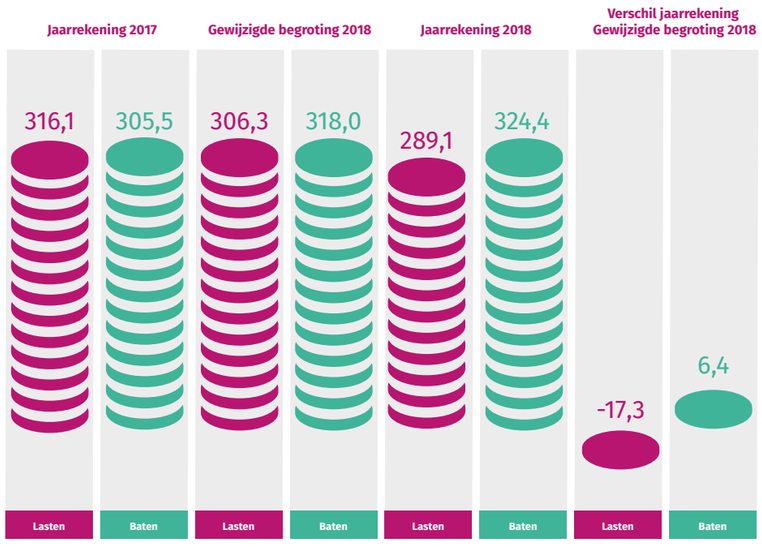
# Wat heeft het gekost?



(x € 1.000)

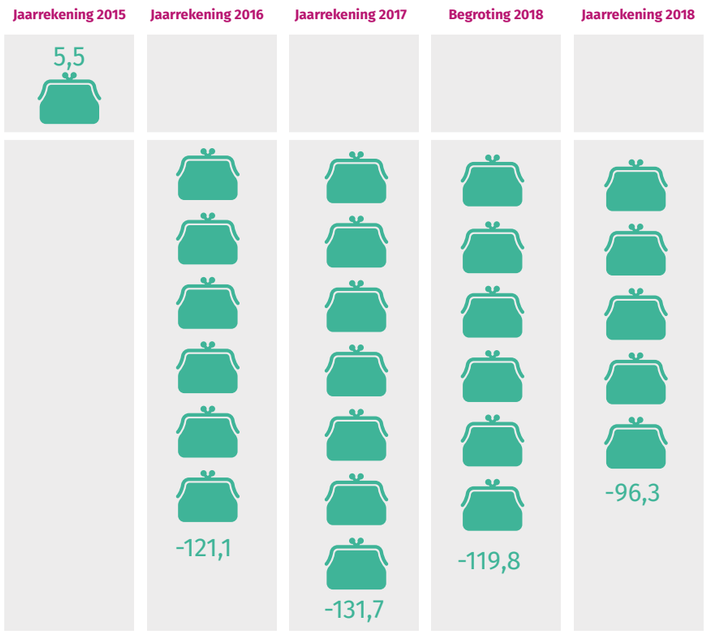
| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm) | 59.106 | 54.793 | 48.605 | 48.463 | -141 | 1 |
| | Concessie OV Amsterdam infra (projectadm) | 134.920 | 147.597 | 139.500 | 149.233 | 9.733 | 2 |
| | Proefbedrijf Noord/Zuidlijn | 4.170 | 7.600 | 8.340 | 9.730 | 1.390 | 3 |
| | Concessie OV Amsterdam Invest Activa (projectadm) | 37.284 | -18.437 | 21.999 | 18.791 | -3.209 | 4 |
| | Concessie OV Amstelland Meerlanden | 46.162 | 44.788 | 45.195 | 44.612 | -583 | 5 |
| | Concessie OV Zaanstreek (projectadm) | 12.784 | 12.182 | 12.192 | 12.331 | 139 | 6 |
| | Concessie OV Waterland (projectadm) | 16.201 | 16.667 | 20.600 | 20.166 | -434 | 7 |
| | Innovatiefonds (projectadm) | 488 | | 1.000 | 466 | -534 | 8 |
| | OV Overig | 932 | 1.000 | 2.226 | 2.470 | 244 | 9 |
| | Onderzoek en Studie | 1.438 | 5.516 | 3.500 | 2.450 | -1.050 | |
| | Personeelslasten | 2.559 | 2.333 | 3.170 | 2.396 | -774 | 10 |
| | Lasten voorgaande jaren | | | | -22.050 | -22.050 | 11 |
| | Algemene kosten OV | 58 | | | 14 | 14 | |
| **Totaal lasten** | | **316.101** | **274.040** | **306.327** | **289.071** | **-17.256** | |

(x € miljoen)




(x € miljoen)

## Ontwikkeling van het SpaarFonds BDU




## Toelichting

1 De afrekening van de distributiekosten chipkaart is geboekt in 2018, hiermee was in de begroting 2018 geen rekening gehouden. De uitgekeerde bonus aan GVB over 2017 was lager dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
2 De aanvraag van RvE MET met betrekking tot het onderhoud van de Noord/Zuidlijn is later in het jaar inzichtelijk geworden. Hiermee was totaal 9,3 miljoen euro gemoeid en in de begroting 2018 was hier nog geen rekening mee gehouden. Het past wel binnen de financiële afspraken met betrekking tot de Noord/Zuidlijn.
3 De aanvraag voor de laatste tranche van het proefbedrijf Noord/Zuidlijn is in 2018 ontvangen van GVB. In de begroting 2018 was hiermee geen rekening gehouden. Deze uitgaaf was begroot in 2019.
4 De investeringsprojecten waarmee rekening was gehouden in de begroting 2018 zijn nog niet allemaal opgeleverd door GVB. Hierdoor ontstaat een vertraging in de betalingen aan GVB.
5 Doordat de concessiehouder minder heeft gepresteerd dan oorspronkelijk was geraamd is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd.
6 De concessiehouder heeft beter gepresteerd waardoor er in 2018 meer bonus/malus uitgekeerd is dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
7 Doordat de concessiehouder minder doelen heeft gerealiseerd dan in eerste instantie begroot is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.
8 Doordat er minder aanvragen zijn gedaan is er minder aan innovaties besteed dan waarmee in de begroting rekening was gehouden.
9 De bijdrage aan NDOV is hoger geworden dan begroot en er is minder uitgegeven aan R-Net.
10 Het niet ingevuld krijgen van bepaalde vacatures en de lagere kosten voor externe inhuur.
11 Dit betreft voor € 22 miljoen de teruggaaf van de directe bekostiging van de 15G. In 2017 was hiervoor een bedrag van € 22 miljoen beschikbaar gesteld aan GVB, dit is in 2018 teruggevorderd door de Vervoerregio omdat overgegaan wordt op het bekostigen van kapitaallasten.

## Uithoornlijn

**Wat gaan we doen?**
Het project richt zich op het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn (start werkzaamheden 2019, oplevering 2022). Het vervangt de huidige directe busverbindingen uit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam, met uitzondering van de busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. In 2018 start de aanbesteding van de Uithoornlijn.

**Beleid**
De aanbesteding start in het laatste kwartaal van 2018 of begin 2019. Het is de vraag of de datum van start exploitatie in de tweede helft van 2022 daarmee haalbaar blijft. Maar zoals in de bestuursovereenkomst ook vermeld is, komt hier meer zekerheid over aan de hand van de inschrijving na gunning van het werk. Het is mede afhankelijk van de snelheid van het verkrijgen van de benodigde gronden in de gemeente Amstelveen. De minnelijke verwerving hiervoor is inmiddels gestart, maar verwacht wordt dat in Q1 2019 overgegaan moet worden tot onteigening.

**Wat hebben we bereikt?**
In het afgelopen jaar hebben we de planuitwerkingsfase afgerond en is het aanbestedingsproces gestart in april 2019. Tevens hebben we in 2018 afscheid genomen van Arcadis, omdat de kwaliteit en samenwerking niet van het gewenste niveau was. Het bestemmingsplan in Amstelveen is opgestart en als de gronden niet minnelijk verworven worden moet daarna de onteigeningsprocedure doorlopen worden. Het is niet wenselijk om een aannemer geselecteerd te hebben als er nog geen zicht is op de benodigde gronden. De projectorganisatie van de Amstelveenlijn gaat ook de Uithoornlijn erbij doen zodat de opgedane kennis en ervaring goed benut kan worden. Deze hebben hiervoor een nulmeting gedaan en zijn in het najaar van 2018 ingewerkt. De herziene planning die is gemaakt komt uit op start exploitatie in de zomer van 2024.

## Amstelveenlijn

**Wat gaan we doen?**
Met de ombouw van de Amstelveenlijn werken we aan een kosteneffectieve en hoogwaardige tramverbinding als vervanging van de huidige sneltram. De ingebruikname van het tramsysteem staat gepland voor het 3e kwartaal van 2020. Naar verwachting zal het project in het eerste kwartaal van 2021 definitief worden opgeleverd.

- In het 3e kwartaal 2018; inrichten werkterrein, starten 1e werkzaamheden voor het opstelterrein.
- Tracé Noord en Zuid; zwaartepunt werkzaamheden zomer 2019 en 1e helft 2020.
- Tijdens de buitendienststellingen van de sneltram 51 en tramlijn 5 wordt tijdelijk busvervoer ingezet.

**Beleid**
De activiteiten voor de ombouw van de Amstelveenlijn lopen volgens planning. Het verwachte moment van ingebruikname is het 4e kwartaal 2020. Er wordt in 2018 een audit uitgevoerd op het gehele project om er zeker van te zijn dat de projectorganisatie en haar stakeholders goed gesteld staan om tijdig een werkend vervoersysteem (inclusief weginfrastructuur) te realiseren. Daarnaast wordt een vervroegde start gemaakt met de werkzaamheden aan de kruising Kronenburg.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 stond de afronding van het ontwerpproces van de hoofdaannemer centraal. Het ontwerp is geoptimaliseerd en er zijn aanvullende wensen binnen de budgetkaders gehonoreerd.
In de tweede helft van 2018 is de voorbereiding van de grootschalige werkzaamheden ter hand genomen. Direct na de zomer heeft de aannemer aan de opdrachtgever het verzoek gedaan om eerder met de werkzaamheden te mogen starten om daarmee de haalbaarheid van de 6-weekse zomer buitendienststelling van 2019 te vergroten. Dit verzoek is gehonoreerd en is de aannemer eind 2018 gestart.
Ook is in deze periode is de communicatie met de omgeving geïntensiveerd door regelmatig informatieavonden te organiseren die goed bezocht werden.
Medio 2018 heeft de Vervoerregio ook een audit laten uitvoeren door Horvat & Partners om te beoordelen of de projectorganisatie en de stakeholders goed gesteld staan voor het realiseren van een werkend vervoerssysteem. Het audit proces is in december afgerond met een aantal aanbevelingen en een lijst met verbeteracties die de komende periode geïmplementeerd worden.

Op schema, doelen gerealiseerd | Deel doelen gerealiseerd | Activiteit wordt niet meer gerealiseerd in 2018

## Investeringsagenda OV
## Optimaliseren van het bus- en tramnetwerk

**Wat gaan we doen?**
In 2018 onder andere de uitwerking van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) Schiphol Oost, deel Oude Meer en Schiphol-Rijk (SOOMR), AMSYS-projecten.

**Beleid**
Voor het zuidelijk deel van de HOV Schiphol Rijk – Schiphol Oost (SOOMR) loopt de uitwerking op schema. Het noordelijk deel (HOV Schiphol Oost) is deels in realisatie. De aanleg van het tracé vanaf de fly-over bij de rotonde bij de doorlaatpost op de Piet Guilonardweg langs de Fokkerweg is vertraagd vanwege bodemverontreiniging en wordt onder een nieuwe verkenning opgepakt.
De uitvoering van de HOV Westtangent loopt op schema. Enkele 1e tranche projecten uit de investeringsagenda OV Stad lopen vertraging op door samenhang met andere projecten in de stad. Projecten AMSYS gekoppeld aan opening Noord/Zuidlijn zijn gereed, projecten op het bestaande net lopen nog. Busbaan Klaprozenweg is geopend. Met de Regioraad is afgesproken om 2018 te gebruiken om de lijst van projectideeën van de 2e tranche verder te ontwikkelen tot initiatieven en projecten. In december 2018 komt de Investeringsagenda OV terug bij de Regioraad met de actualisatie van het programma.

**Wat hebben we bereikt?**
Op 22 april 2018 is de busroute via de Klaprozenweg (onderdeel van de Zaan-IJtangent) geopend. Dagelijks profiteren ruim 6.000 reizigers per dag tussen Zaanstad en Amsterdam van een 1 minuut snellere verbinding. Voor het zuidelijk deel van de HOV Schiphol Rijk – Schiphol Oost (SOOMR) is de planuitwerking gestart en wordt gewerkt aan een samenwerkingsovereenkomst. Er is wat uitloop, omdat op verzoek van de omgeving aanvullende maatregelen zijn voorgesteld. Het noordelijk deel (HOV Schiphol Oost) is deels gereed.
Er is een reistijdwinst gerealiseerd van 4-6 minuten door een hoogfrequente bediening zonder achter “airside” te hoeven komen. Het tracé langs de Fokkerweg is vertraagd vanwege bodemverontreiniging en wordt meegenomen in de trajectbenadering van de Provincie Noord-Holland.
De uitvoering van de HOV Westtangent en de Entree zijn volgens planning gestart, maar betalingen blijven nog achter en schuiven door naar 2019. Overige beleidsdoelen uit de 1e tranche van de investeringsagenda OV Stad zijn slechts beperkt gerealiseerd. Projecten lopen vertraging op door beleidswijzigingen en samenhang met andere ontwikkelingen in de stad. Projecten AMSYS gekoppeld aan opening Noord/Zuidlijn zijn gereed, maar de migratie naar het nieuwe signalling&control systeem op het bestaande metronet heeft vertraging opgelopen, reden waarom deze doelen niet volledig zijn gerealiseerd. In december is besloten om de 2e tranche Investeringsagenda OV inclusief metro verder te ontwikkelen tot nieuwe projecten vanaf 2019. De totale kosten worden geschat op 180 miljoen.

## Investeringsagenda OV
## Ontwikkeling knooppunten

**Wat gaan we doen?**
In 2018 start in Q1 de realisatiefase HOV Aalsmeer Schiphol-Zuid (HOAVASZ) Voor de Kerncorridor Schiphol Amsterdam starten we met het opstellen van een ontwikkelstrategie naar het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid tussen Schiphol en Amsterdam. De MIRT-verkenning Multimodale knoop Schiphol en de studie naar de optimalisatie van trein en metro voor de zuid- en westtak op de spoorring Amsterdam zullen op de middellange termijn plaatsvinden.

**Beleid**
De voorbereiding van de realisatie HOV Aalsmeer-Schiphol Zuid (HOVASZ) loopt, in gebruik name eind 2021.
In BO MIRT voorjaar 2018 is tussen rijk en regio afgesproken om de optimalisatiestudie naar de westen zuidtak voort te zetten in een haalbaarheidsonderzoek naar een AirportSprinter in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en een 3e perron op station Amsterdam Zuid, waarvoor een regionale bijdrage moet worden gereserveerd. De scope van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol is aangepast naar een oplossing voor middellange termijn. Deze projecten maken onderdeel uit van het programma Bereikbaarheid MRA.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 zijn de busstations Amsterdam Noord en Amstel geopend. Naast een snelle en comfortabele overstap levert dit door de combinatie met stedelijke ontwikkeling een bijdrage aan het beleidsdoel Vergroten van nabijheid. Met het afronden van de renovatie Oostlijn en de toegevoegde kwaliteit aan de stations is het doel om te zorgen voor een prettiger beleving bereikt. De aanbestedingsprocedure voor de realisatie HOV Aalsmeer-Schiphol Zuid (HOVASZ) incl. de nieuwe knooppunten Schiphol Zuid en Aalsmeer is gestart, ingebruikname eind 2021.
In BO MIRT voorjaar 2018 is tussen rijk en regio afgesproken om de optimalisatiestudie naar de west- en zuidtak voort te zetten in samenhang met PHS Amsterdam Centraal en een 3e perron op station Amsterdam Zuid, waarvoor een regionale bijdrage wordt gereserveerd. De eerste fase van het haalbaarheidsonderzoek naar een AirportSprinter is gestart. De scope van de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol heeft geen afdoende totaaloplossing opgeleverd en is aangepast naar een oplossing voor middellange termijn. Voor de lange termijn is als onderdeel van het Programma Bouwen aan Bereikbaarheid gestart met het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp. Het onderzoek leidt uiteindelijk tot een ontwikkelstrategie voor deze corridor.

## Investeringsagenda Weg Nieuwe verbindingen

**Wat gaan we doen?**
In 2018 onder andere de uitwerking van Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, deel Oude Meer en Schiphol-Rijk (SOOMR), projecten in verband met het Amsterdam Metro SYSteem (AMSYS).

**Beleid**
Voor de planstudies Duinpolderweg en Verbinding A8-A9 zijn door Gedeputeerde Staten definitieve voorkeursalternatieven vastgesteld. Zodra dit door Provinciale Staten wordt bekrachtigd kan promotie naar de planuitwerkingsfase plaatsvinden. De laatste fase van de Oostelijke Ontsluiting IJburg is opgeleverd.

**Wat hebben we bereikt?**
De laatste fase van de Oostelijke Ontsluiting IJburg is opgeleverd, waarmee is voorzien in een mobiliteitsbehoefte zowel per fiets, openbaar vervoer als auto. Dankzij de eind 2017 geopende verbrede N244, waarvoor in 2018 de laatste betaling is verricht, hebben automobilisten tussen Volendam en Purmerend minder vertraging. De reistijd tussen Edam/Volendam en Zaandam is tot 3 minuten verbeterd in de spits.

Op basis van het gekozen voorkeursalternatief is het project Duinpolderweg in december 2018 gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. Voor de Verbinding A8-A9 is door Gedeputeerde Staten een voorkeursalternatief vastgesteld, maar wordt in de vorm van een landschapsplan het project in samenhang met de Stelling van Amsterdam verder onderzocht. Dit past bij de beleidsopgave Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar.

## Investeringsagenda Weg Aansluitingen Amsterdam / KANS

**Wat gaan we doen?**
Er is door rijk en regio gezamenlijk een onderzoek uitgevoerd. Voor diverse aansluitingen worden vervolgacties gepland. Zo trekt de Vervoerregio de planstudie naar de Knoop A10/N247/s116 (KANS). Eind 2018 wordt er een voorlopig voorkeursalternatief gekozen.

**Beleid**
De planstudie Knoop A10/N247/S116 (KANS) wordt volgens planning eind 2018 opgeleverd met de keuze voor een voorkeursalternatief.

**Wat hebben we bereikt?**
De planstudie KANS is vrijwel afgerond, maar om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen is een mogelijke maatregel op de A10 begin 2019 onderzocht. Naast KANS is ook de aansluiting S114/IJburglaan urgent geworden.
Dit is opgepakt als onderdeel van het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg. De aansluitingen S101/Nieuwe Hemweg en S102/transformatorweg worden nader onderzocht binnen het programma HavenStad.

## Investeringsagenda Weg Doorstroming stedelijke invalswegen

**Wat gaan we doen?**
De Vervoerregio trekt en ondersteunt diverse initiatieven, bijvoorbeeld in Zaanstad (Guisweg, Thorbeckeweg, Bernhardweg) en tussen Amstelveen en Uithoorn.

**Beleid**
Naast KANS is ook de aansluiting S114/IJburglaan urgent geworden. De projectvoorbereiding start in 2018. De aansluitingen S101/Nieuwe Hemweg en S102/transformatorweg worden nader onderzocht binnen het programma HavenStad. De projecten AVANT en Guisweg lopen.

**Wat hebben we bereikt?**
Met het rijk zijn in november 2018 afspraken gemaakt over een multimodaal bereikbaarheidspakket in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Naast investeringen in het hoofdwegennet (A7-A8) behelst dit onder andere ook de opgave Bernhardweg en de projecten Guisweg en AVANT (waaronder de opgave voor de Thorbeckeweg). De verkenning AVANT is afgerond en een voorlopige voorkeursvariant wordt in 2019 in een planstudie nader onderzocht. Ook de studie naar de Guisweg wordt in 2019 voortgezet. Met de gemeente Amstelveen is gewerkt aan de uitwerking van een ontwerp voor de Bovenkerkerweg, met als doel de capaciteit en doorstroming tussen Amstelveen en Uithoorn te vergroten.

## Investeringsagenda Fiets
## Aanleg en verbetering netwerk

**Wat gaan we doen?**
In 2018 wordt o.a. gestart met fietsroute Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer-Uithoorn en de Sportas tussen Amsterdam en Amstelveen.

**Beleid**
In februari 2018 is door de bestuurders de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes getekend als start van de realisatiefase. Recent opgeleverde projecten zijn het fietspad op de Ruyterkade in Amsterdam Centrum en het fietspad langs de N244 tussen Purmerend en Volendam. De route Hoofddorp-Schiphol-Aalsmeer is gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. De Sportas Amstelveen-Amsterdam is opnieuw sterk vertraagd. Het variantenbesluit wordt nu voorgelegd aan het nieuwe college van B&W Amsterdam.

Vanuit het ministerie van IenW is een uitvraag gedaan tbv cofinanciering van fietsroutes. Zij stellen 100 miljoen euro beschikbaar voor de fietsambities, waarvan 26 miljoen euro voor het verbeteren van fietsroutes (en 74 miljoen euro voor fietsparkeren, zie hieronder). Met de bestuurders van alle decentrale overheden (12 provincies en 2 vervoerregio's) is overeengekomen dat ieder 1/14e deel (1,8 miljoen euro) aan cofinanciering zal opvragen (bijdrage rijk is maximaal 40%). Voor deze uitvraag wordt door de Vervoerregio het hele MRA netwerk belicht, maar de focus voor de aanvraag ligt op de Sportas route.

**Wat hebben we bereikt?**
In februari 2018 is door de bestuurders de Intentieverklaring Metropolitane Fietsroutes getekend als start van de realisatiefase. Hiermee is een stap gezet in de integrale bereikbaarheidsopgave en een $CO_2$-neutraal mobiliteitssysteem met de fiets als volwaardig alternatief. Er is gewerkt aan 57 projecten en in totaal is in 2018 conform begroting 22 miljoen euro aan regionale fietsroutes en fietsenstallingen bijgedragen. Dit bedrag is fors hoger dan in 2017 (toen totaal 13 miljoen euro). In Amsterdam zijn o.a. het fietspad op de Ruyterkade in Amsterdam Centrum gerealiseerd en tussen Purmerend en Volendam het fietspad langs de N244. De Sportas Amstelveen-Amsterdam was vertraagd, maar de passage bij het Piet Kranenbergpad is opgeleverd als onderdeel van een gestrekte comfortabele route. Het Rijk zegde voor nieuwe verbeteringen aan deze route bovendien 1,8 miljoen euro rijksbijdrage toe. De aanbesteding voor de fietsroute Aalsmeer – Schiphol – Hoofddorp is gestart binnen project HOVASZ. Met de luchthaven Schiphol is eind 2018 de planvorming voor een hoogwaardige fietsroute gestart.

## Investeringsagenda Fiets
## Fietsparkeren bij stations

**Wat gaan we doen?**
In 2018 gaan de fietsparkeergarage Vijfhoek bij station Amsterdam Zuid (3.500 fietsen) open en de fietsenstallingen bij de Noord/Zuidlijn.

**Beleid**
De voor 2018 aangekondigde stallingen zijn volgens planning opgeleverd (Strawinkystalling, Amsterdam Zuid en de stallingen gekoppeld aan de opening van de Noord/Zuidlijn, exclusief station Noord waar een tijdelijke stalling is gerealiseerd tot de inpandige stalling gereed is in Q3). Overleg over financiering van nieuwe grote stationsstallingen (Amsterdam Centraal IJzijde, Sloterdijk, Lelylaan en Bijlmer Arena) met het rijk verloopt moeizaam. Het beschikbaar rijksbudget is ontoereikend om alle opgaven in de regio Amsterdam volledig mee te financieren. Daarmee dreigt vertraging in de planvoorbereiding. Gezamenlijk met de regionale partners is aanspraak gedaan van 10 miljoen op een geheel van 74 miljoen euro extra rijksgelden tbv fietsparkeren.

**Wat hebben we bereikt?**
De aangekondigde fietsenstallingen gekoppeld aan de Noord/Zuidlijn (Ceintuurbaan, Beursplein, Noord) zijn opgeleverd. Daarnaast is de stalling Strawinksy bij Amsterdam Zuid gereed. In totaal zijn ruim nieuwe 6.000 stallingsplekken met hoge kwaliteit qua toegankelijkheid en beleving beschikbaar gekomen. Deze worden direct goed gebruikt.

Overleg over financiering van nieuwe grote stationsstallingen (Amsterdam Centraal IJzijde, Sloterdijk, Lelylaan en Bijlmer Arena) loopt. Gezamenlijk met de regionale partners is aanspraak gedaan op 10 miljoen van de 74 miljoen euro extra rijksgelden ten behoeve van fietsparkeren. Dit programma loopt in 2019 door.

## Investeringsagenda Verkeersveiligheid Duurzaam veilige inrichting van wegen

**Wat gaan we doen?**
In 2018 de Vogelweide in Diemen en de Keetzijde in Edam.

**Beleid**
Voorbereiding en uitvoering verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen loopt goed: o.a. Middenweg in Amstelveen, diverse herinrichtingen in Amsterdam Zuid, Heermanszwet en Grote Poellaan in Rijsenhout en diverse 30km wegen in Ilpendam. Keetzijde in Edam en Vogelweide in Diemen worden naar verwachting in 2019 gerealiseerd.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 zijn verschillende wegen Duurzaam Veilig heringericht. In Amsterdam Zuid zijn diverse maatregelen uitgevoerd, waaronder de Van Breestraat. In Waterland zijn de Merel- en Lepelaarstraat opnieuw ingericht. De Grote en Kleine Poellaan in Rijsenhout en Middenweg in Amstelveen hebben ook een Duurzaam Veilige weginrichting gekregen.

## Investeringsagenda Verkeersveiligheid Veilige fietsinfrastructuur

**Wat gaan we doen?**
In 2018 ca. 18 maatregelen o.a.
- vrijliggende fietspaden in de Westpoort Amsterdam i.v.m vrachtverkeer
- verbreding fietsstroken op het Kinheim in Zwanenburg.

**Beleid**
Verwachting is inmiddels dat in 2018 ca. 10 maatregelen worden gerealiseerd met een bijdrage vanuit de Investeringsagenda Verkeersveiligheid. Westpoort loopt voorspoedig. Kinheim in Zwanenburg vertraagt. Verder zijn o.a. fietsstroken Kamerlingh Onneslaan in Badhoevedorp gerealiseerd.

**Wat hebben we bereikt?**
In onder andere Westpoort is veilige fietsinfrastructuur gerealiseerd op de Rhodosweg, Papierweg en de Fosfaatweg. In Badhoevedorp zijn fietsstroken gerealiseerd op de Kamerlingh Onneslaan.

## Investeringsagenda Verkeersveiligheid Veilige schoolzones en school-thuis routes

**Wat gaan we doen?**
Veilige schoolzones en school-thuis routes
In 2018 o.a. in Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam en Ouder-Amstel.

**Beleid**
Het deelprogramma schoolzones bestaat uit een veelheid van kleine maatregelen. De voor 2018 voorgenomen projecten staan nog steeds in de planning.

**Wat hebben we bereikt?**
In 2018 is een aantal onderzoeken en plannen gestart, waaronder het Onderzoek Schoolomgeving Amsterdam en het Zonnehof in Duivendrecht. Naar verwachting worden deze schoolzones en school-en thuisroutes in 2019 of later.

## Investeringsagenda Verkeersveiligheid Aanpak ongevallenlocaties

**Wat gaan we doen?**
In 2018 o.a. de aanpak van black spots in Amsterdam en het kruispunt Beach Avenue-Aalsmeerderweg in Haarlemmermeer.

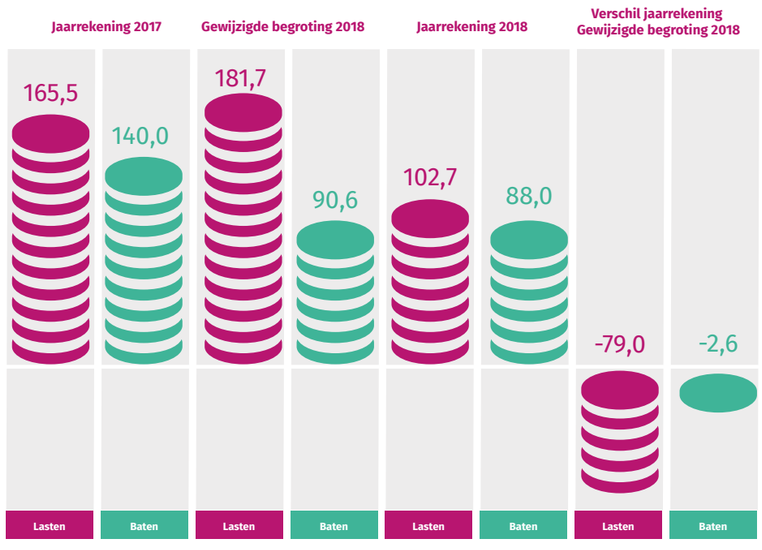
**Beleid**
Ongevallenlocaties worden aangepakt op basis van actuele knelpunten. De aanpak Black Spots 2018 van de gemeente Amsterdam is daar een voorbeeld van. Aanpak kruispunt Beach Avenue vindt naar verwachting in 2019 plaats.

**Wat hebben we bereikt?**
In Amsterdam zijn verschillende Blackspots aangepakt in de Aanpak Blackspots 2018. Verschillende maatregelen zijn gerealiseerd ten behoeve van de verkeersveiligheid. Onder andere op de Elandsgracht, de Stadhouderskade, de Burgemeester Roëlstraat – Cramergracht en de oversteek op de Karspeldreef.

(x € 1.000)

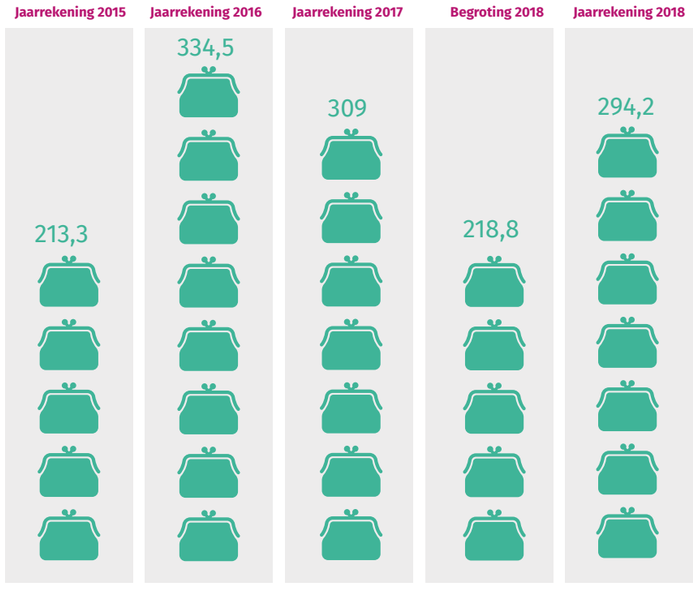
| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Investeringsagenda OV (projectadm) | 101.931 | 94.655 | 114.437 | 45.155 | -69.282 | 1 |
| | Investeringsagenda Weg (projectadm) | 23.201 | 6.153 | 11.708 | 12.294 | 586 | 2 |
| | Investeringsagenda Fiets (projectadm) | 13.266 | 20.000 | 28.664 | 21.726 | -6.938 | 3 |
| | Investeringsagenda Verkeersveiligheid (projectadm) | 939 | 5.000 | 5.000 | 1.394 | -3.606 | 4 |
| | Aanleg Amstelveenlijn (projectadm) | 22.184 | 49.000 | 16.287 | 18.052 | 1.766 | 5 |
| | Aanleg Uithoornlijn (projectadm) | 672 | 5.000 | 1.000 | 1.073 | 73 | 6 |
| | Thema's & Programma's | 356 | 750 | 446 | 151 | -295 | 7 |
| | Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekoten) | 68 | | 509 | 286 | -223 | 8 |
| | Personeelkosten | 2.917 | 3.661 | 3.661 | 2.582 | -1.079 | 9 |
| | Doorbelaste overhead/Vrije ruimte | | 10.000 | | | | |
| | Lasten voorgaande jaren | -26 | | | -7 | -7 | |
| | Algemene kosten INFRA | -1 | | | | | |
| **Totaal lasten** | | **165.506** | **194.219** | **181.712** | **102.706** | **-79.006** | |

(x € miljoen)




(x € miljoen)

## Ontwikkeling van het SpaarFonds BDU




## Toelichting

1 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:
- 20 miljoen euro – AMSYS – er lopen gesprekken met de gemeente Amsterdam over het AMSYS dossier over de geleverde prestatie waardoor de vaststelling een jaar is verschoven.
- 9 miljoen euro – HOV Westtangent: Project is al in uitvoering, de aanvraag voor beschikking moet echter nog binnenkomen. Proces verloopt moeizaam bij Amsterdam.
- 7 miljoen euro – De Entree: vertraging m.b.t herijking, vertraging traminfra en Cuijperstrap.
- 5 miljoen euro – Oost-West as Diemen: vertraging bij gemeente Diemen voor de aanvraag.
- 3 miljoen euro – Klaprozenweg/Mosplein: vertraging door op te leveren accountantsverklaring.
- overige vertragingen betreffen voornamelijk kleine projecten <1 miljoen euro.

2 Er zijn vertragingen geweest bij een aantal projecten <1 miljoen euro. Aan de andere kant zijn er projecten beschikt ná vaststellen van de begroting en dus betaald in 2018 (en niet begroot). Per saldo geeft dit een overschrijding van 586.000 euro. Per saldo blijft het programma binnen begroting.

3 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:
- 2 miljoen euro – Totale Fietsparkeeropgave Amsterdam CS: in 2018 nog geen uitvoerings besluit i.v.m. vertraging. In 2019 start besluitvorming, aanbesteding en uitvoering van het pakket.
- Overige vertragingen betreffen projecten < 1 miljoen euro.

4 Er is in de begroting 2018 rekening gehouden met de realisatie van meer verkeersveiligheidsprojecten dan uiteindelijk door de weg-beheerders zijn ingediend.

5 Overschrijding als gevolg van de vervroegde start van de uitvoerings-werkzaamheden en meerwerk. Het totale project blijft binnen het projectbudget. Dit is alleen een verschuiving in tijd.

6 Meerwerk Arcadis en nulmeting Metro en Tram (MeT).

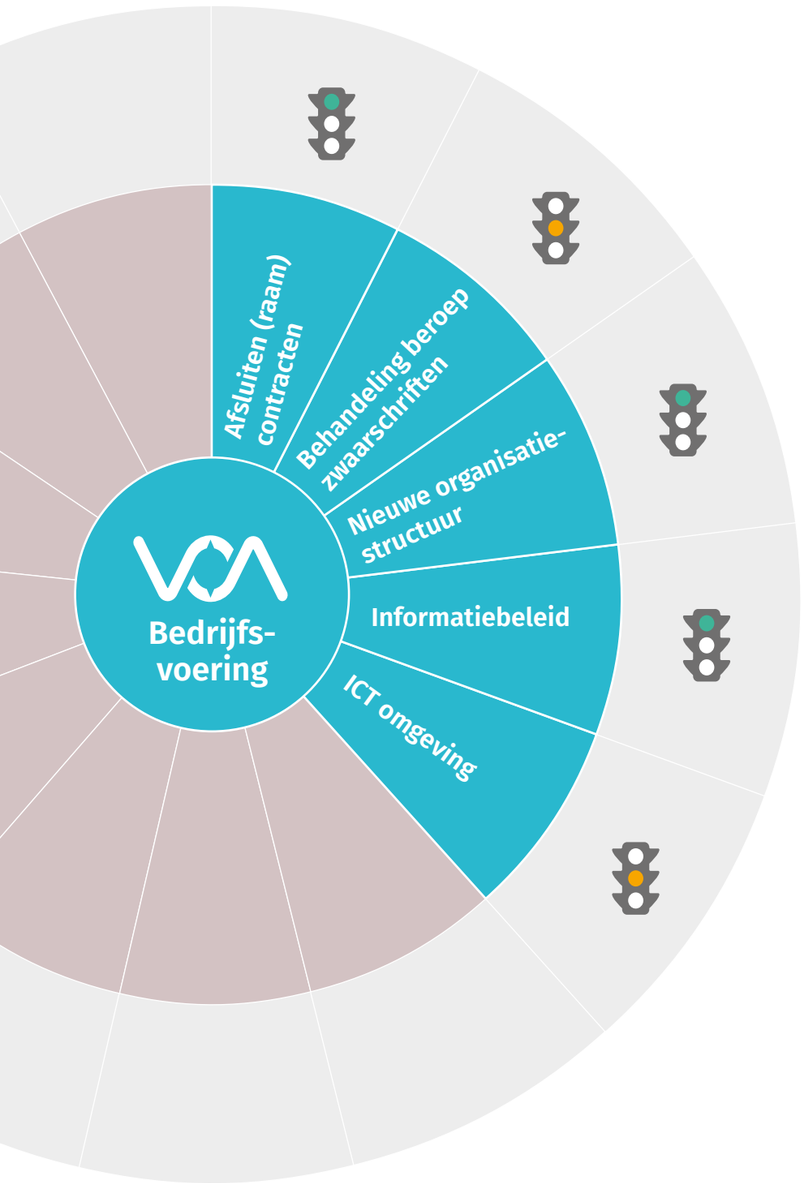
7 Er is sprake van een onderbesteding. Diverse projecten bleken meer procestijd te vragen en inhoudelijke bespreking met de diverse stakeholders. Daarnaast bleek besluitvorming bij de overige partijen meer tijd te kosten. Het gevolg is dat daardoor de inzet van de Vervoerregio zich meer verspreidt over het jaar en ook in 2019 nog inzet en aandacht vraagt.

8 OV toekomstbeeld is een project binnen het MRA spoordossier. Gedurende het jaar is tot een andere aanpak besloten tussen de betrokken partijen. Dat heeft tot gevolg dat het project is vertraagd/langer duurt tot in 2019. Daarmee worden een aantal kosten pas later gemaakt (niet in 2018).

9 De formatie is nog niet geheel ingevuld door de reorganisatie en er is minder ingehuurd dan begroot.

# 2.4 Overhead

## Bedrijfsvoering

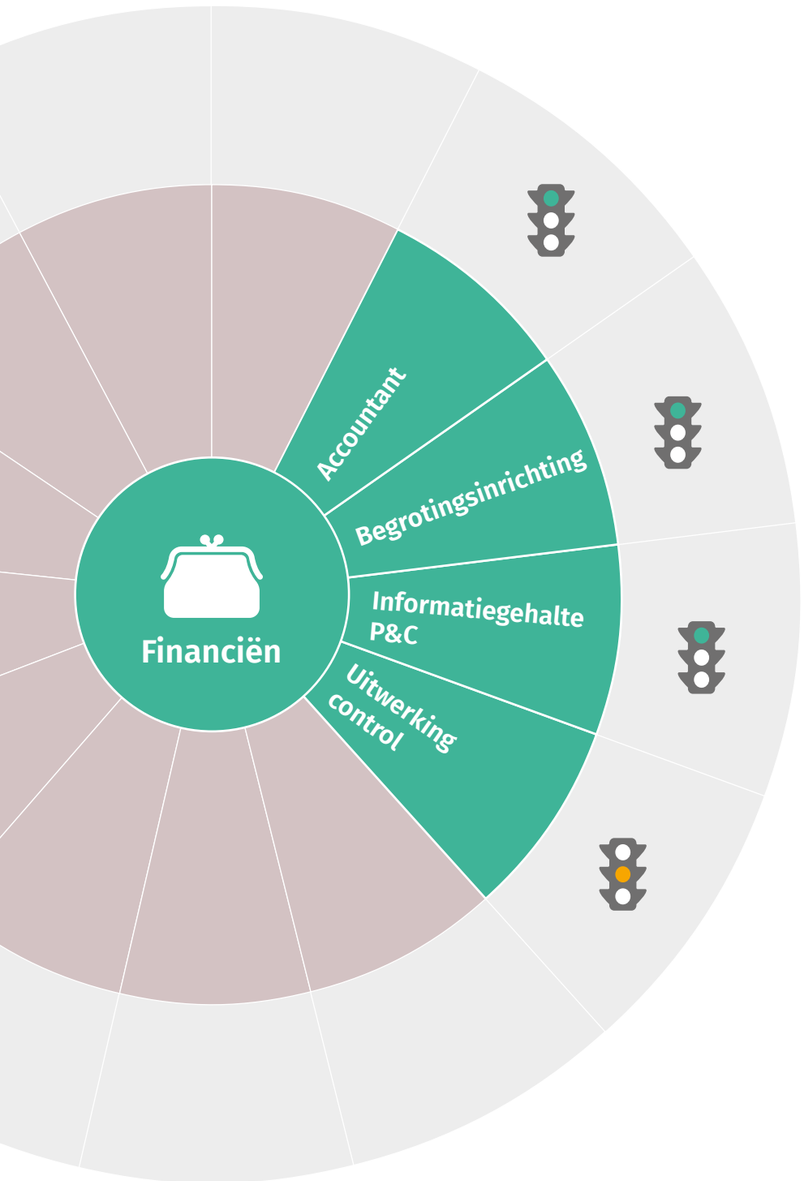



| Wat gaan we doen? | Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018 | BURAP 2 (peildatum 31.07.2018) | Wat hebben we bereikt! |
|---|---|---|---|
| Afsluiten (raam) contracten | Afsluiten van 20 raamcontracten. Registreren van 400 contracten | Nieuwe inkoper is begonnen met inventarisatie voor raamcontracten | Er zijn in 2018 452 contracten geregistreerd. De inkoopadviseur is gestart met het bepalen van de percelen voor de raamcontracten. Er is een deskundige ingeschakeld voor ondersteuning bij de uitvraag en selectie van de raamcontractanten. De verwachting is dat er vier raamcontracten in 2019 kunnen worden afgesloten. |
| Behandeling beroep / bezwaarschriften | Behandeling van ca. 8 bezwaar-/ beroepschriften. Behandeling van ca. 100 klachten (incl. OV-klachten) Uitbrengen van ca. 2700 juridische adviezen aan de afdeling. | Ligt op schema. Diverse bezwaarschriften afgehandeld. Zowel extern als intern. | Er zijn in 2018 5 bezwaarschriften ontvangen. Deze waren allemaal gericht tegen rechtspositionele besluiten. Andere bezwaarschriften zijn niet ingediend. In 2018 zijn er circa 100 klachten ingediend. Deze klachten waren vrijwel allemaal OV gerelateerd. Er zijn minder juridische adviezen aan de afdelingen uitgebracht. Dat was het gevolg van de beperkte bezetting die in de loop van het jaar met een inhuurkracht is aangevuld. Er zijn ongeveer 500 juridische adviezen per jurist uitgebracht in 2018. Dat komt neer op in totaal 1500 adviezen. |
| Nieuwe organisatie-structuur | Sinds 1 april 2018 staat de nieuwe organisatiestructuur en iedereen is geplaatst. | De nieuwe organisatiestructuur is per 1 juli geïmplementeerd. | |
| Informatiebeleid | 20 rapportages uit 4 basissystemen. | We liggen op schema om aan het einde van het jaar 20 rapporten op te leveren | Meer dan 20 rapporten zijn opgeleverd uit de diverse basissystemen. Ook is een eerste versie van een dashboard opgeleverd. |
| ICT omgeving | Op 1 september is de nieuwe ICT omgeving gereed. | Aanbesteding is afgerond. Implementatie voor einde van het jaar. | Aanbesteding is afgerond. Beheer van de huidige ICT omgeving is overgedragen per 1 september. Invoering van de nieuwe ICT omgeving is vastgesteld op 11 maart 2019. |

# 2.4 Overhead

## Financiën

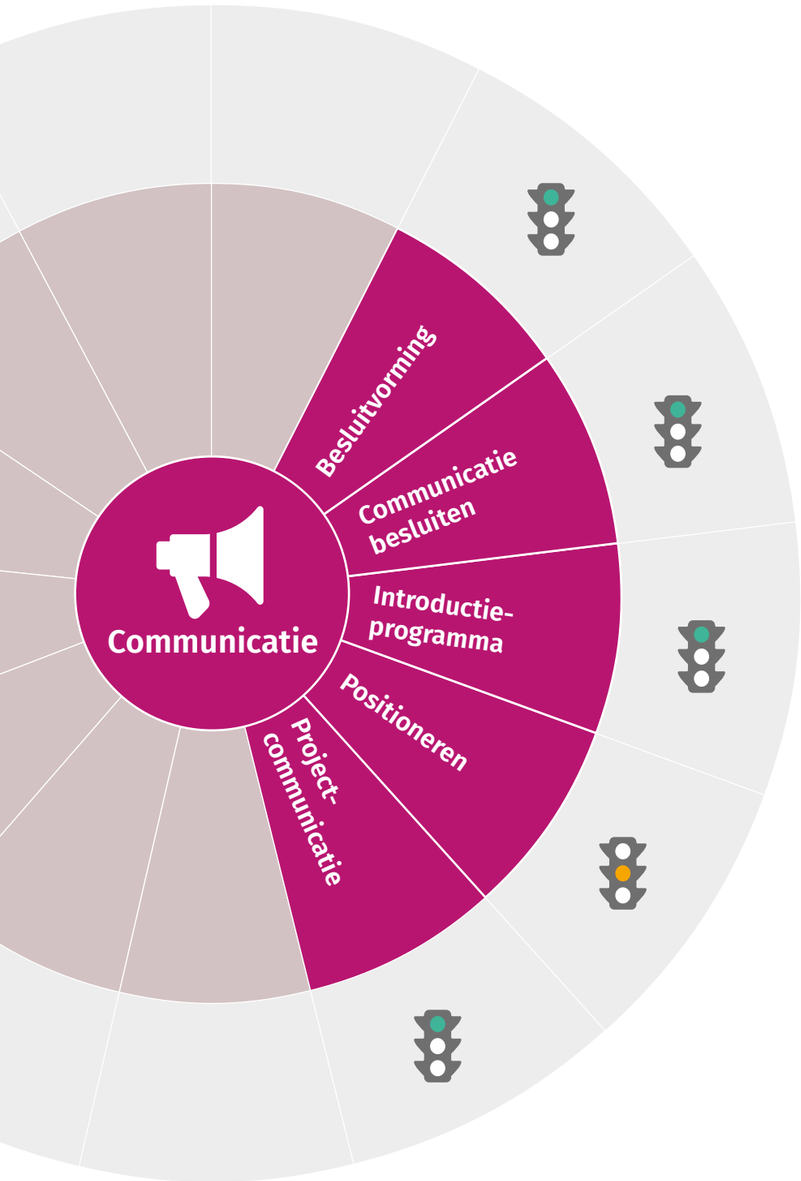
index




| Wat gaan we doen? | Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018 | BURAP 2 (peildatum 31.07.2018) | Wat hebben we bereikt! |
|---|---|---|---|
| Accountant | Goedkeurende verklaring op getrouwheid en rechtmatigheid van de accountant over het boekjaar 2018. | De aanbesteding nieuwe accountant heeft enige vertraging opgelopen. Daarom is ervoor gekozen om de huidige accountant de jaarrekening 2018 nog te laten controleren. In de 2e helft van 2018 start de aanbesteding van de nieuwe account voor jaarrekening 2019. Het verbeterplan n.a.v. de controle van de jaarrekening 2017 loopt conform planning met de aandachtspunten voor inkoop- en aanbestedingsbeleid. Onderdeel van dit verbeterplan was het interne controleplan. Deze wordt voorgelegd aan de rekeningcommissie in september 2018. De tweemaandelijkse managementrapportages Risicobeheersing worden in de 2e helft van 2018 vormgegeven. | De jaarstukken 2018 zijn beoordeeld als getrouw en rechtmatig door de accountant |
| Begrotings-inrichting | Ontwikkelen van een nieuwe begrotingsinrichting geënt op het nieuwe Beleidskader Mobiliteit (inhoudelijk) en de nieuwe organisatie-inrichting (budgethouderschap). | De concept programmabegroting 2019-2022 welke ter zienswijze aan de gemeente werd aangeboden is reeds geënt op het nieuwe Beleidskader Mobiliteit (inhoudelijk) en de nieuwe organisatie-inrichting (budgethouderschap) | Programmabegroting 2019-2022 is vormgegeven. Invulling van het budgethouderschap krijgt zijn vorm en is voor begrotingsjaar 2019 geïmplementeerd. |
| Informatie-gehalte P&C | 90% positieve reacties van DB, Regioraad en deelnemende gemeenten over de informatiewaarde van het P&C-instrumentarium. | | De nieuw vormgegeven infographics van de BURAP en de begroting is positief ontvangen door het DB en de Regioraad. |
| Uitwerking control | Uitvoeren van het interne controleplan, verbeterplan n.a.v. accountantscontroles, tweemaandelijkse managementrapportages Risicobeheersing en aanbesteding nieuwe accountant. | Aanbesteding nieuwe accountant zal plaatsvinden in 2019. | Eind mei heeft géén aanbesteding plaatsgevonden. Het controleplan 2018 is succesvol opgepakt door de Concerncontroller en behandeld in de rekeningcommissie. De tweemaandelijkse managementrapportage Risicobeheersing is nog niet vormgegeven en zal in samenwerking met de Concerncontroller in het verbeterplan 2019 worden opgenomen. |

# Communicatie






| Wat gaan we doen? | Aangegeven inspanning/ activiteiten 2018 | BURAP 2 (peildatum 31.07.2018) | Wat hebben we bereikt! |
|---|---|---|---|
| **Besluitvorming** | In 2018 faciliteren we o.a. 6 vergaderingen voor de Regioraad en 5 vergaderingen voor portefeuillehouders. | De overgang naar een nieuw bestuur is afgerond: een nieuw dagelijks bestuur en een nieuwe Regioraad kwamen in juni en juli bijeen. De eerste vergaderingen van commissies en portefeuillehouders Verkeer en Vervoer vonden plaats. | In 2018 zijn alle bestuurlijke overleggen conform planning gehouden. |
| **Communicatie besluiten** | Communicatie over de genomen besluiten van het dagelijks bestuur vindt direct na besluitvorming plaats (max. binnen 2 werkdagen). | Communicatie vindt plaats via de digitale bestuurlijke nieuwsbrief (7 keer) en via de website. | Alle bestuurlijke besluiten zijn via de digitale bestuurlijke nieuwsbrief en de website tijdig gecommuniceerd. |
| **Introductie-programma** | Een soepele overgang naar de nieuwe bestuursperiode met o.a. de installatie van een nieuw bestuur. De overgang mag niet leiden tot vertraging en klachten. | Er moest ingespeeld worden op de vertraagde collegevorming in gemeenten maar de overgang naar een nieuw bestuur is goed afgerond: een nieuw dagelijks bestuur en een nieuwe Regioraad kwamen in juni en juli bijeen. | De overgang naar de nieuwe Regioraad en het nieuwe DB is goed verlopen. Er is veel aandacht besteed aan goede overdrachtsdossiers voor het nieuwe DB. |
| **Positioneren** | Het imago en de dienstverlening van de Vervoerregio worden gemeten d.m.v. een enquête. Het doel is een dienstverleningscijfer van een 8 of hoger. | Er komt in de 2e helft van 2018 een enquête onder de nieuwe Regioraadsleden en bestuurders. Dit is een 0-meting die we jaarlijks herhalen. | De enquête onder de nieuwe Regioraadsleden en bestuurders is voorbereid, maar is verplaatst naar begin 2019, zodat ook de nieuwe bestuurders en raadsleden van Haarlemmermeer (na de samenvoeging met Haarlemmerliede) de gelegenheid hebben om hieraan deel te nemen. |
| **Project-communicatie** | (Mede-) communiceren over projecten zoals de opening van de Noord/Zuidlijn, het nieuwe lijnennet, werkzaamheden voor de Amstelveenlijn en de opening van snelfietsroutes. | Er is in de aanloop naar de opening van de Noord/Zuidlijn een uitgebreide publieks-campagne georganiseerd door de Vervoerregio, samen de gemeente Amsterdam en de vervoerders (GVB, EBS en Connexxion) via het platform wijnemenjemee.nl om reizigers te informeren over de veranderingen in het OV na de in gebruik name van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe lijnennet. | De Vervoerregio heeft na de opening van de Noord/Zuidlijn het online platform wijnemenjemee.nl overgenomen van MET Amsterdam. Deze site wordt nu gebruikt om het publiek te informeren over alle projecten waar de Vervoerregio bij betrokken is. |

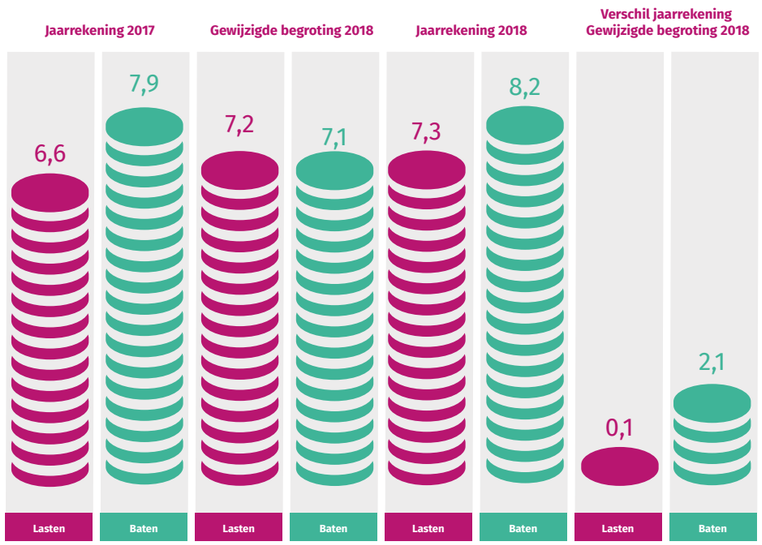
(x € 1.000)

| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Personeel in vaste dienst (LG. primaire afd) | 540 | 800 | 800 | 416 | -384 | 1 |
| | Bestuur | 46 | 107 | 77 | 41 | -36 | 2 |
| | Communicatie | 162 | 215 | 190 | 134 | -56 | 3 |
| | Bedrijfsvoering | 2.153 | 2.273 | 2.292 | 2.198 | -94 | 4 |
| | Financiën | 747 | 241 | 241 | 118 | -122 | 5 |
| | Personeelskosten | 2.934 | 3.195 | 3.592 | 3.816 | 224 | 6 |
| | Lasten voorgaande jaren/rente | -7 | 10 | 10 | 558 | 548 | 7 |
| **Totaal lasten** | | **6.575** | **6.841** | **7.202** | **7.281** | **79** | |

## Toelichting

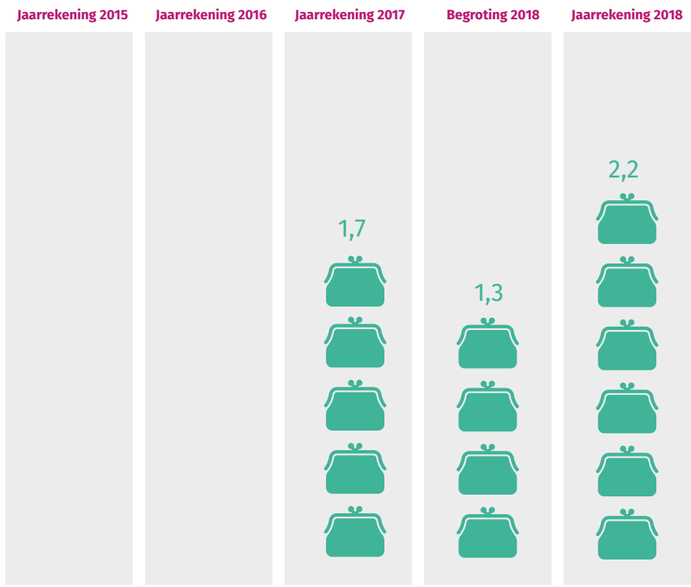
1 Loonkosten zijn vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie.
2 Vergoeding Reizigersadviesraad (RAR) en regioraadsleden lager, daarnaast minder vergader- en representatiekosten.
3 Kosten Regiodag en algemene voorlichting via diverse media kanalen lager.
4 Algemene kantoorkosten zoals onder andere porti- en koerier kosten zijn lager uitgevallen. Kosten doorbelasting werkplekken hoger i.v.m. toename aantal medewerkers. Hogere kosten i.v.m. overname dienst en beheer ICT omgeving. Kosten organisatieontwikkeling, overige personeelskosten en reiskosten vergoedingen zijn lager.
5 Rente lasten schatkistbankieren en advieskosten minder dan voorzien
6 Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie, door reorganisatie en ziekte is er sprake van extra inhuur.
7 Afwikkeling BTW 2012-2017 heeft geleid tot een belastingrente die niet was begroot.

(x € miljoen)




(x € miljoen)

## Ontwikkeling van het SpaarFonds BDU



# 2.5 Weerstandsvermogen en risicobeheersing



Beheerzaken zoals bedrijfsvoering en financiering horen tot de bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur. Om de Regioraad zeggenschap te geven over het beleid dat het DB voert bij deze beheerzaken, heeft het BBV voorgeschreven in de begroting aparte paragrafen op te nemen. Deze paragrafen noemen de beleidsuitgangspunten die het DB bij de uitvoering in acht neemt. Het aantal relevante paragrafen voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragrafen:

- 2.5 Weerstandsvermogen en Risicobeheersing
- 2.6 Financiering
- 2.7 Verbonden Partijen

De paragraaf Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdrage ontvangt. De paragraaf Bedrijfsvoering is vervangen door het Overzicht Overhead. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde doordat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

## Weerstandsvermogen

Het financieel weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

## Risicobeheersing

Voor de Vervoerregio staan de risicostrategie en gekozen maatregelen centraal. Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat het de uitdaging is om deze paragraaf ten tijde van het opstellen van de begroting niet te laten uitmonden in een voornamelijk (reken)technische operatie (Staatsblad 2013-267 pagina 9). In 2017 is om die reden nog eens kritisch gekeken naar de tekst met betrekking tot de risico's, die zich zouden kunnen voordoen voor de Vervoerregio bij de uitvoering van haar taken. Dit heeft zijn weerslag gekregen in de Programmabegroting 2018-2021, in een beschrijving van de risico's die mogelijkerwijs gedurende de begrotingsperiode kunnen optreden en welke beheersmaatregelen daarbij worden toegepast. Ook werden er waar mogelijk gekwantificeerde bedragen genoemd. In het Jaarverslag 2018 wil de Vervoerregio graag refereren aan die aangepaste beschrijving ten opzichte van de begroting 2018.
De Vervoerregio onderkent programma-overschrijdende en programma-specifieke risico's:

## Programma-overschrijdend

### a. Financieringswijze Vervoerregio

De financiering van het verkeer en vervoerbeleid uit de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer is in 2018 niet aan enig risico onderhevig geweest.

### b. Waarderingsrisico beleggingsportefeuille

Waarderingsrisico beleggingsportefeuille
Met betrekking tot de belegging van een deel van de belegde BDU-middelen bij de ASR bestaat voor één van de financiële instrumenten, het zogeheten Kapitaalmarkt-select fonds, een koersrisico. Dit risico heeft zich in 2018 echter niet voorgedaan en derhalve heeft de Vervoerregio de koersrisicoreserve (groot: 0,5 miljoen euro eind 2018) niet hoeven aan te spreken.

## Programma-specifieke

### c. Failliet gaan vervoerder (OV)

De kans dat een vervoerbedrijf, dat binnen de Vervoerregio Amsterdam het openbaar vervoer verzorgt, failliet gaat is uiteraard altijd aanwezig doch miniem te noemen. De Vervoerregio heeft hier ook een calamiteitenplan voor, als beheersmaatregel, om de dienstregeling te kunnen garanderen. Het financiële risico dat hier aan is verbonden is afgedekt door de post vooruit ontvangen middelen BDU. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

### d. Bezuinigingen in de BDU (OV)

Bezuinigingen in de BDU leiden onverkort tot een verlaging van de subsidie bijdragen en derhalve het dienstverleningsniveau, dit is vastgelegd in de overeenkomsten met de vervoerders. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

### e. Onvoldoende prijscompensatie in de BDU (OV)

Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders navenant niet volledig compenseren voor loon- en prijsstijgingen. Dit zal het in stand houden van het aanbod van openbaar vervoer onder druk zetten. In eerste instantie zal er binnen het programma OV naar mogelijke bezuinigingen gekeken worden om dit risico af te dekken. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

### f. Bezuinigingen in de BDU (Infrastructuur)

Mocht er worden bezuinigd op de BDU dan kunnen mogelijk niet alle beschikte projecten binnen de afgesproken termijn(en) uitgekeerd worden. Overigens wordt, gezien de economische vooruitzichten van dit moment, het risico klein geacht. Tevens wordt de subsidie toegekend onder de voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft en de mogelijkheid heeft om reeds beschikte subsidies later uit te keren. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan.

### g. Overschrijdingen bij een infrastructuurproject (Infrastructuur)

De Vervoerregio subsidieert infrastructuurprojecten van wegbeheerders, waarvan alle projectrisico's worden gedragen door de subsidieaanvragers. Wanneer de subsidieaanvrager echter geconfronteerd wordt met niet verwijtbare overschrijdingen dan is er een grote waarschijnlijkheid dat de subsidieaanvrager een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio vraagt. De Vervoerregio zal de aanvullende aanvraag opnieuw beoordelen met de mogelijkheid om de aanvraag ter dekking van de overschrijdingen niet toe te kennen. In 2018 zijn er aanvullende bijdragen verstrekt conform de reguliere besluitvorming. Het financiële risico heeft zich niet voorgedaan, omdat er voldoende dekking aanwezig is in de vooruit ontvangen BDU.
Voor de in eigen beheer uit te voeren projecten Amstelveenlijn en de Uithoornlijn draagt de Vervoerregio zelf het risico ten aanzien van de overschrijdingen. Hiervoor is in het project Amstelveenlijn een risicoreservering opgenomen. Dit risico heeft zich in 2018 niet voorgedaan en derhalve is de risicoreservering nog intact.

# Weerstandsvermogen en risicobeheersing

| Kengetallen weerstandsvermogen | Rekening 2017 | Begroting 2018 | Rekening 2018 |
|---|---|---|---|
| Netto schuldquote | 14,1% | 5,0% | 15,9% |
| Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen | 19,3% | 5,0% | 26,1% |
| Solvabiliteitsratio | 0,4% | 1,0% | 0,2% |
| Structurele exploitatieruimte | 0,2% | 0,5% | 0,0% |

Eind 2017 en gedurende 2018 is de vervoerregio ervan uitgegaan dat de uitstaande leningen verder zouden worden afgelost. Doordat de GVB echter een kortlopende lening heeft ontvangen aan het einde van het jaar ter dekking van een aanvraag voor een langlopende lening zijn de begrotingskengetallen niet gerealiseerd en zijn daardoor ook verslechterd.

De **netto schuldquote** geeft inzicht in de ontwikkeling van het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie in welke mate rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt er ook een onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid te maken laten we zien wat het aandeel van verstrekte leningen is in de exploitatie.

De **solvabiliteitsratio** geeft het eigen vermogen in percentage aan 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 gefinancierd via 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 te vormen ten laste van het resultaat. De ontvangen gelden worden als vooruit ontvangen post op de balans opgenomen en is hierdoor gekwalificeerd als vreemd vermogen. Dit is daardoor ook de verklaring waarom de Vervoerregio een zeer lage solvabiliteitsratio heeft.

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.

# 2.6 Financiering

## Het financieringsvraagstuk

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doel Uitkering (BDU) verkeer en vervoer als belangrijkste inkomstenbron, en keert deze middelen hoofdzakelijk uit aan openbaar vervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen. De wet BDU biedt de mogelijkheid dat de jaarlijks door het Rijk toegezegde middelen, indien de Vervoerregio het betreffende boekjaar niet tot volledige uitkering komt, gespaard kunnen worden voor toekomstige uitgaven. Niet bestede middelen in een jaar hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk en worden op de balans opgenomen als vooruit ontvangen doeluitkering. Doordat alle middelen als vooruit ontvangen gelden zijn geadministreerd heeft de Vervoerregio geen directe eigen middelen tot haar beschikking. De solvabiliteit van de Vervoerregio is, zonder mogelijkheden tot vermogensvorming, laag en zal eventueel naar nul gaan. De uitgaven in 2018 hebben er toe geleid dat er 18 miljoen euro minder moet worden verrekend met de vooruit ontvangen BDU. De vooruit ontvangen BDU is daarmee gestegen tot 207,4 miljoen euro.

## Uitgangspunten treasurybeleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden van en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen. Schatkistbankieren is een andere wettelijke verplichting voor de Vervoerregio. Dit betekent concreet dat behoudens een klein werkkapitaal (3,75 miljoen euro) alle overtollige liquide middelen bij het Rijk moeten worden gestort. Externe beleggingen moeten binnen 7 jaar na het invoeren van Schatkistbankieren (2013) zijn afgewikkeld. De Vervoerregio heeft hiervoor afspraken gemaakt met de externe beheerder van deze beleggingen, ASR, om deze binnen de gestelde termijn af te wikkelen. De bestemmingsreserve koersverschillen die de Vervoerregio hiervoor heeft gevormd moet ook hierdoor in 7 jaar worden afgebouwd. In 2018 is hiervoor weer 1/7 deel van de bestemmingsreserve ten bate van de programma Infra vrijgegeven. In 2019 zal dit voor de laatste keer plaatsvinden. Het beleid van de Vervoerregio voor de treasury functie is vastgelegd in de financiële regeling.

## Beleggingsportefeuille 2018

De uitzettingen van het Kapitaalmarktselect fondsen is in 2018 verder afgenomen (tot 12,4 miljoen euro) door de verplichte afbouw in het kader van schatkistbankieren.

## Renteresultaat 2018

Het totale renteresultaat voor de Vervoerregio is € 555.736. Door de verkoop van onze portefeuille is er - € 70.152 aan Historische opbrengsten vrijgevallen, dit zijn portefeuille winsten die vrijvallen door verkoop van de participaties. Het rendement van de kapitaalmarktfondsen is vorig jaar echter negatief geweest.

# 2.7 Verbonden partijen

index

## Verbonden Partijen

Hier is sprake van wanneer de Vervoerregio een bestuurlijke relatie heeft met een partij en er daarbij sprake is van een financieel belang. Er is een financieel belang wanneer er juridisch afdwingbare financiële verplichtingen bestaan. Zijn de verplichtingen niet juridisch afdwingbaar dan wordt de partij genoemd bij het betreffende programma. De Vervoerregio Amsterdam had in het boekjaar 2018 geen verbonden partijen.

# Deel 3
# Jaarrekening

index

3.1 Programmarekening ..... 31
3.2 Balans en waarderingsgrondslagen ..... 34
3.3 Toelichting op de balans ..... 36
3.4 Mobiliteit ..... 41
3.5 Openbaar vervoer ..... 42
3.6 Infrastructuur ..... 43
3.7 Overhead ..... 44
3.8 Wet Normering Topinkomens ..... 45

# 3.1 Programmarekening



## Tabel 3.1.1 Overzicht Baten en Lasten per Programma

| | Programma | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Infra | 165.506.168 | 194.218.725 | 181.712.141 | 102.706.163 | -79.005.978 |
| | Mobiliteit | 5.649.702 | 7.823.000 | 7.823.000 | 7.119.826 | -703.174 |
| | Openbaar vervoer | 316.101.382 | 274.040.080 | 306.327.228 | 289.071.184 | -17.256.044 |
| | Overhead | 6.575.349 | 6.901.386 | 7.261.607 | 7.340.538 | 78.931 |
| **Totaal Lasten** | | **493.832.600** | **482.983.191** | **503.123.976** | **406.237.711** | **-96.886.265** |
| **Baten** | Infra | 139.995.015 | 81.024.000 | 90.564.518 | 87.992.071 | -2.572.447 |
| | Mobiliteit | 4.677.298 | 5.157.633 | 4.605.139 | 4.916.558 | 311.419 |
| | Openbaar vervoer | 305.503.163 | 305.953.521 | 318.004.362 | 324.415.091 | 6.410.729 |
| | Overhead | 7.884.277 | 6.901.386 | 7.118.090 | 8.162.603 | 1.044.513 |
| **Totaal Baten** | | **458.059.753** | **399.036.540** | **420.292.109** | **425.486.323** | **5.194.214** |
| **Saldo baten en lasten** | | **-35.772.847** | **83.946.651** | **82.831.867** | **-19.248.611** | **-102.080.478** |

Het financieel verslag in de jaarrekening van de Vervoerregio volgt de indeling die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) voorschrijft. Het financieel verslag begint in paragraaf 3.1 met een overzicht van de baten en lasten per programma. Dit overzicht geeft inzicht in de afwijkingen per programma tussen de (gewijzigde) begroting en de jaarrekening. Dit overzicht van baten en lasten is inclusief verrekening met de vooruit ontvangen BDU en met verrekening met de reserves. In de programmarekeningen is dit per programma afzonderlijk toegelicht.

De BDU programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur kennen geen resultaat want worden volledig verrekend met de vooruit ontvangen BDU. Alleen de Overhead laat een resultaat zien voor resultaatbestemming. Uit het overzicht blijkt dat er in 2018 in totaal over de programma's 01 Mobiliteit, 02 Openbaar Vervoer en 03 Infrastructuur 5,2 miljoen euro meer aan BDU en Overige bijdragen zijn ontvangen dan was begroot. In 2018 is er over de programma's 01 0,7 miljoen euro, in programma 02 17,3 miljoen euro en in programma 03 79,0 miljoen euro minder uitgegeven dan begroot. Hierdoor wordt er door de programma's in totaal 19,2 miljoen euro minder uit de vooruitontvangen middelen BDU onttrokken.
De overhead krijgt in de begroting rechtstreeks een aandeel BDU ter dekking van de kosten. Voor de overhead zijn de lasten 0,08 miljoen euro hoger uitgevallen. Door hogere bijdrage van externen is er toch sprake van een positief resultaat bij overhead van 0,8 miljoen euro en is er een toevoeging van hetzelfde bedrag aan de vooruitontvangen middelen BDU.

## Tabel 3.1.2 Beschikte Inzet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer

(x € 1.000)

| Programma | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| **BESCHIKBARE BDU** | | | | | |
| **Beschikte BDU** | | | | | |
| BDU-jaarbijdrage Mobiliteit | 4.207 | 4.872 | 4.319 | 4.319 | 0 |
| BDU-jaarbijdrage Openbaar Vervoer | 298.328 | 300.154 | 309.321 | 309.321 | 0 |
| BDU-jaarbijdrage Infrastructuur | 117.011 | 80.804 | 85.723 | 85.723 | -0 |
| BDU-jaarbijdrage Overhead | 6.751 | 6.891 | 7.009 | 7.009 | -0 |
| **Totaal Beschikte BDU** | **426.297** | **392.721** | **406.372** | **406.372** | **0** |
| | | | | | |
| **Inzet BDU voorgaande jaren** | | | | | |
| BDU-Mobiliteit | 972 | 2.665 | 3.218 | 2.203 | -1.015 |
| BDU-Openbaar Vervoer | 10.598 | -31.913 | -11.677 | -35.344 | -23.667 |
| BDU-Infrastructuur | 25.511 | 113.195 | 91.148 | 14.714 | -76.434 |
| BDU-Overhead | - | - | 144 | -822 | -966 |
| **Totaal Inzet BDU** | **37.081** | **83.947** | **82.832** | **-19.249** | **-102.080** |
| | | | | | |
| **Totaal Beschikbare BDU** | **463.379** | **476.667** | **489.204** | **387.124** | **-102.080** |
| | | | | | |
| **BESTEMDE BDU** | | | | | |
| **Inzet BDU** | | | | | |
| BDU inzet Mobiliteit | 5.179 | 7.537 | 7.537 | 6.522 | -1.015 |
| BDU inzet Openbaar Vervoer | 308.926 | 268.240 | 297.644 | 273.977 | -23.667 |
| BDU inzet Infrastructuur | 142.523 | 193.999 | 176.870 | 100.437 | -76.434 |
| BDU inzet Overhead | 5.407 | 6.891 | 7.153 | 6.187 | -966 |
| **Totaal Ingezette BDU** | **462.035** | **476.667** | **489.204** | **387.124** | **-102.080** |
| | | | | | |
| **BDU sparen voor komende jaren** | | | | | |
| BDU-Mobiliteit | - | - | - | - | - |
| BDU-Openbaar Vervoer | - | - | - | - | - |
| BDU-Infrastructuur | - | - | - | - | - |
| BDU-Overhead | 1.344 | - | - | - | - |
| **Totaal gespaarde BDU** | **1.344** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | | | |
| **Totaal Bestemde BDU** | **463.379** | **476.667** | **489.204** | **387.124** | **-102.080** |
| | | | | | |
| **RESULTAAT** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |

### Incidentele posten

Er wordt in de baten en lasten geen onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele posten.

Wanneer de beschikte BDU verschilt van de ingezette BDU dan zijn er twee mogelijkheden:

1. Indien de ingezette BDU lager is dan de beschikte BDU dan wordt het restant gespaard voor uitgaven in komende jaren. De wet BDU biedt deze mogelijkheid waardoor niet ingezette middelen niet terugbetaald hoeven te worden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

2. Indien de ingezette BDU hoger is dan de beschikte BDU dan wordt het tekort gedekt door gespaarde vooruit ontvangen BDU uit voorgaande jaren in te zetten.

Als gevolg van de beleidslijn directe financiering van voor 2018 bij programma Openbaar Vervoer is de vooruit ontvangen BDU van programma Openbaar Vervoer negatief en dus niet meer toereikend.

Uit het overzicht blijkt dat in 2018 bij de programma's 01 Mobiliteit en 03 Infrastructuur de BDU-jaarbijdrage lager was dan de ingezette BDU, waardoor er inzet BDU uit voorgaande jaren benodigd was. Bij de programma's 02 Openbaarvervoer en 04 Overhead waren de baten groter waardoor deze worden toegevoegd aan de vooruit ontvangen middelen.

## Tabel 3.1.3
## Toevoegingen/Ontrekkingen Reserves en Verrekeningen Vooruitontvangen BDU

| Programma | Rekening 2018 lasten | Rekening 2018 baten | Saldo baten en lasten | Verrekening Vooruit ontvangen BDU | Saldo baten en lasten (voor res. best.) | Toevoeging Reserves | Ontrekking Reserves | Resultaat 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Infra | 102.706.163 | 87.992.071 | -14.714.092 | 14.714.092 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mobiliteit | 7.119.826 | 4.916.558 | -2.203.269 | 2.203.269 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Openbaar vervoer | 289.071.184 | 324.415.091 | 35.343.907 | -35.343.907 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overhead | 7.280.538 | 8.162.603 | 882.065 | -822.065 | -60.000 | 60.000 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **406.237.711** | **425.486.323** | **19.248.611** | **-19.248.611** | **-60.000** | **60.000** | **0** | **0** |

# 3.2 Balans en vermogen



## Tabel 3.2 Balans

| | Activa | Eindsaldo 2017 | Eindsaldo 2018 | | Passiva | Eindsaldo 2017 | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A1** | **Vaste activa** | | | **P1** | **Vaste passiva** | | |
| **A1331a** | Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido) | 72.630.594 | 68.400.702 | **P112** | Bestemmingsreserves | 1.264.197 | 795.977 |
| **A1332c** | Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar | 12.417.430 | 0 | **P114** | Saldo van rekening | 0 | 0 |
| | **Totaal Vaste activa** | **85.048.023** | **68.400.702** | | **Totaal Vaste passiva** | **1.264.197** | **795.977** |
| **A2** | **Vlottende activa** | | | **P2** | **Vlottende passiva** | | |
| **A221** | Vorderingen op openbare lichamen | 4.709.060 | 991.143 | **P213** | Overige vlottende schulden | 10.362.449 | 30.431.435 |
| **A223a** | Rekening courant verhouding met het Rijk | 156.862.060 | 183.578.860 | **P29b** | Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk | 189.430.163 | 207.449.563 |
| **A223b** | Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen | -143.219 | -143.219 | **P29c** | Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid | 409.542 | 987.715 |
| **A224** | Overige vorderingen | 150.991 | 5.957.778 | **P29d** | Overige overlopende passiva | 87.314.459 | 98.372.679 |
| **A225c** | Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar | 21.350.577 | 75.016.674 | | | | |
| **A23** | Liquide middelen (kas- en banksaldi) | 3.872.001 | 3.398.078 | | | | |
| **A29c** | Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid | 466.000 | 337.000 | | | | |
| **A29d** | Overige overlopende activa | 16.465.318 | 500.353 | | | | |
| | **Totaal Vlottende activa** | **203.732.787** | **269.636.667** | | **Totaal Vlottende passiva** | **287.516.613** | **337.241.392** |
| | **Totaal Activa** | **288.780.810** | **338.037.369** | | **Totaal Passiva** | **288.780.810** | **338.037.369** |

# Waarderingsgrondslagen activa

## A1 Vaste activa

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

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

**A1332c**
De uitzetting in het Kapitaalselectfonds bij ASR wordt gewaardeerd op de verkrijgingsprijs (historische kostprijs). De marktwaarde wordt gecontroleerd door de accountant van ASR en de jaarverslagen van de fondsen worden gedeponeerd bij de Autoriteit Financiële Markten (AFM). In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting tot en met 2019 jaarlijks afgebouwd met 1/7e deel aan participaties verkocht. Voor het vaststellen van het te boeken koersresultaat bij verkoop worden eerst de participaties met de hoogste aandelenkoers afgeboekt. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling over de programma's. Met deze keuze voor berekening van het resultaat hanteert de Vervoerregio het voorzichtigheidsbeginsel: lasten nemen zodra ze bekend zijn, baten nemen wanneer ze gerealiseerd zijn.

## A2 Vlottende activa

**A221**
De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

**A223a**
De rekening-courant betreft het saldo van de liquiditeitsverhouding met het Rijk ten gevolge van het Schatkist-bankieren.

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

**A224**
De vorderingen zijn opgenomen voor hun nominale waarde.

**A225c**
(Kasgeld)lening(delen) aan de Gemeente Amsterdam, EBS, Connexxion en het Kapitaalselectfonds bij ASR met looptijd op balansdatum korter dan één jaar en opgenomen tegen de nominale waarde. De rente is achteraf betaalbaar.

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

**A29c**
Bosgelden gemeente Zaanstad

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

# Waarderingsgrondslagen passiva

## P1 Vaste passiva

**P112**
Reserves ter dekking van specifieke kosten en rentebuffers. Van de positieve verschillen tussen de wettelijke verplichte rente en de werkelijke ontvangen rente zijn per programma reserves gevormd. Toekomstige negatieve renteresultaten zullen ten laste worden gebracht van deze reserves.

**P114**
Het resultaat van de Vervoerregio Amsterdam voor bestemming door de regioraad. In de voordracht aan de regioraad bij de vaststelling van de Jaarstukken 2018 is deze in 2018 0.

## P2 Vlottende passiva

**P213**
De crediteuren zijn opgenomen voor hun nominale waarde, de looptijd is korter dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een betaaltermijn van twee weken.

**P29b**
In de toelichting is een specificatie opgenomen, waarin per programma de verplichtingen zijn weergegeven.

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

**P29d**
De overige verplichtingen van de Vervoerregio.

# 3.3 Toelichting op de balans



## Activa

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

| Omschrijving lening (in euro's) | Datum ingang | Datum aflossing | Eindsaldo 2017 | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Lening u/g 4 jaar (EBS) | 27/04/15 | 15/05/21 | 15.035.353 | 9.029.519 |
| Lening u/g 15 jaar (Connexxion) | 18/12/17 | 12/12/32 | 57.595.241 | 53.464.896 |
| Lening u/g 4 jaar (EBS-Zero-Emmission) | 31/08/18 | 12/12/21 | - | 5.906.288 |
| **Totaal lening** | | | **72.630.594** | **68.400.702** |

In 2018 heeft EBS een lening ontvangen voor de aanschaf van Zero-Emissie Bussen. De aflossingen op de leningen worden periodiek verrekend met de concessiehouders.

### A1332c Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar

| (in euro's) | Eindsaldo 2017 | Toevoeging | Ontrekking | Dividend | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| ASR Kap.Rek TranchA | 12.417.430 | | 12.417.417 | 6.135 | 0 |
| **Totaal Uitzettingen** | **12.417.430** | | **12.417.417** | **6.135** | **0** |

In het kader van het verplichte schatkistbankieren wordt met ingang van 2013 deze uitzetting in zeven opeenvolgende jaren afgebouwd. Ieder jaar wordt 1/7e deel aan de participaties verkocht. Het ontstane koersverschil is verantwoord in de renteverdeling.

| Verkoop van participaties (in euro's) | Aantal participaties | Verkoop gemiddelde koers | Verkoop waarde | Koers resultaat | Uittredings fee |
|---|---|---|---|---|---|
| ASR Kap.Rek TranchA | 1.192,4931 | 12.417.425 | 12.347.273 | -70.152 | |
| **Totaal Uitzettingen** | **1.192,4931** | **12.417.425** | **12.347.273** | **-70.152** | **-** |

## Passiva

### P112 Bestemmingsreserves

| (in euro's) | Eindsaldo 2017 | Bij: toevoegingen | Af: ontrekking | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Best Reserve Koersversch. Kap.marktselect | 1.056.441 | | 528.220 | 528.221 |
| Best Reserve vervanging ICT | 207.756 | 60.000 | | 267.756 |
| **Totaal Passiva** | **1.264.197** | **60.000** | **528.220** | **795.977** |

Aan de reserve vervanging ICT is de reguliere jaarlijkse dotatie toegevoegd. Uit de reserve koersverschillen is weer een jaarlijks bedrag (1/7 deel van het oorspronkelijke bedrag) vrijgevallen in verband met de afbouw van de uitgezette middelen hiervoor.

# Toelichting op de balans

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| Beheersdersfee | -149.134 | -83.687 |
| Beheersderskosten | 83.086 | 47.804 |
| **Nettobeheerdersfee** | **66.048** | **35.883** |

Een vergoeding voor beheerder fee krijgt de Vervoerregio per kwartaal achteraf vergoed via de Kasbank, die door de Vervoerregio wordt aangemerkt als ontvangen rente. Aan beheerder ASR Nederland B.V. worden beheerkosten betaald die worden aangemerkt als betaalde rente. Per saldo heeft de Vervoerregio over 2018 35.883 euro aan nettobeheerdersfee ontvangen.

## A221 Vorderingen op openbare lichamen

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **Gemeenten** | **1.040.050** | **186.355** |
| **Publiekrechtelijke lichamen** | **949.585** | **609.447** |
| **Rijk** | **2.719.425** | **195.341** |
| Waarvan | | |
| Belastingdienst (BCF) | 2.719.425 | 125.341 |
| **Totaal Activa** | **4.709.060** | **991.142** |

De vorderingen op de gemeenten betreffen bijdragen en/of te ontvangen doorbelastingen van onder andere de deelnemende partijen. Onder de vorderingen op publiekrechtelijke lichamen is ook opgenomen de vordering terug te ontvangen van de Belastingdienst in het kader van het BTW Compensatiefonds (BCF).

## P213 Overige vlottende schulden

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **Gemeenten** | **8.595.069** | **13.903.656** |
| Waarvan | | |
| Dienst Infrastructuur, Verkeer | | 2.158.040 |
| Gemeente Amsterdam Dienst Metro | | 4.961.364 |
| Gemeente Amsterdam Verkeer en Openbare Ruimte | | 5.181.468 |
| Gemeente Haarlemmermeer, cluster Financiën en Adm. | | 209.573 |
| Gemeente Amsterdam | 8.595.069 | |
| **Publiekrechtelijke Lichamen** | **301.227** | **4.198.881** |
| Waarvan | | |
| Provincie Noord-Holland | 290.717 | 3.635.995 |
| **Schulden derden** | **1.465.153** | **12.001.799** |
| Waarvan > 1 mln | | |
| GVB Exploitatie BV | | 1.389.724 |
| GVB Activa | | 9.018.220 |
| Overige schulden derden | 1.465.153 | 1.593.855 |
| **Totaal Passiva** | **10.361.449** | **30.104.336** |

De overige vlottende schulden hebben te maken met het uitbetalen van subsidies die aan het einde van het jaar hebben plaatsgevonden.

**Niet uit de balans blijkende langlopende verplichtingen**
Met een contractenregister houdt de Vervoerregio langlopende verplichtingen bij die niet op de balans zijn opgenomen. De in financieel opzicht belangrijkste langlopende verplichtingen zijn de met vervoersbedrijven afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessie Amsterdam, Amstelland/Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In de toelichting op de cijfers bij het BDU-programma Openbaar Vervoer is in het programmaverslag het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen.

Tevens loopt er een langlopende verplichting van 1 juli 2014 tot 1 december 2022 met de gemeente Amsterdam voor de huur van het pand aan de Jodenbreestraat 25 te Amsterdam. De (aanvang) huurprijs van het gehuurde bedraagt 615.900 euro op jaarbasis. Met het Rijk en de provincie Noord Holland zijn er gesprekken gaande over een mogelijke claim van € 2 miljoen niet te verrekenen btw door het Rijk bij de provincie Noord Holland en de Vervoerregio.

# Toelichting op de balans

## A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| BNG Schatkistbankieren | 156.862.060 | 183.578.860 |
| **Totaal Rekening courant Rijk** | **156.862.060** | **183.578.860** |

In het kader van het verplichte schatkistbankieren worden alle overtollige liquide middelen afgerond en automatisch overgemaakt op onze BNG (schatkist)bankrekening.

## A223b Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| R/C SRA met Reg.Samenw. JHV | -143.219 | -143.219 |
| **Totaal rekening courant (niet Rijk)** | **-143.219** | **-143.219** |

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

## A224 Overige vorderingen

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **Openbaarvervoer** | **203.897** | **5.959.593** |
| Connexxion Openbaar vervoer NV | 203.897 | |
| EBS | | 10.366 |
| EMTA | | 45.304 |
| Schiphol Nederland BV | | 5.903.923 |
| **Publiekrechtelijke lichamen** | **-52.906** | **-1.815** |
| NS Stations BV | 1.815 | -1.815 |
| Provincie Noord-Holland | -54.721 | |
| **Totaal Overige Vorderingen** | **150.991** | **5.957.778** |

## P29b Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk

| (in euro's) | Eindsaldo 2017 | Af: ontrekking | Bij: toevoegingen | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|
| **Mobiliteit** | | | | |
| Vooruitontv. bijdragen BDU Mobiliteit | 5.082.742 | 2.665.367 | 462.098 | 2.879.473 |
| Vooruitontv. bijdragen BDU Mobiliteit - Bet. Rijden | 4.437.271 | | | 4.437.271 |
| **Totaal Mobiliteit** | **9.520.012** | **2.665.367** | **462.098** | **7.316.744** |
| **Openbaarvervoer** | | | | |
| Vooruitontv. bijdragen BDU OV | -131.949.319 | | 35.343.907 | -96.605.412 |
| Vooruitontv. bijdragen BDU OV Zaanstad | 466.000 | 129.000 | | 337.000 |
| **Totaal Openbaarvervoer** | **-131.483.319** | **129.000** | **35.343.907** | **-96.268.412** |
| **Infrastructuur** | | | | |
| Vooruitontv. bijdragen BDU Infra | 308.867.166 | 14.714.092 | | 294.153.074 |
| Vooruitontv. bijdragen Infra - Amstelveenlijn | 1.100.212 | 1.100.212 | | 0 |
| **Totaal Infrastuctuur** | **309.967.378** | **15.814.304** | **0** | **294.153.074** |
| **Overhead** | | | | |
| Vooruitontv. bijdragen BDU Overhead | 1.426.092 | | 822.065 | 2.248.157 |
| **Totaal Infrastuctuur** | **1.426.092** | **0** | **822.065** | **2.248.157** |
| **Totaal Vooruitontvangen bijdragen Rijk** | **189.430.163** | **18.608.671** | **36.628.070** | **207.449.563** |

Het overzicht van vooruit ontvangen rijksmiddelen geeft de specificatie naar (BDU) programma's weer en daarbinnen naar specifieke onderwerpen van het betreffende (BDU)programma. De specificatie per (BDU) programma is bedoeld om weer te geven op welke wijze de nog beschikbare middelen zijn besteed. In de kolom toevoegingen zijn de bijdragen per (BDU) programma weergegeven op specifieke onderwerpen. In de kolom onttrekkingen zijn de uitgaven en realisatie per (BDU) programma op specifieke onderwerpen weergegeven.

## A225c Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar

| Omschrijving lening (in euro's) | Datum ingang | Datum aflossing | Eindsaldo 2017 | Eindsaldo 2018 |
|---|---|---|---|---|
| Voorschot GVB Activa B.V. | 30/01/18 | 31/07/19 | 0 | 52.000.000 |
| Lening u/g 4 jaar (EBS) | 27/04/15 | 15/05/21 | 4.573.370 | 6.007.638 |
| Lening u/g 15 jaar (Connexxion) | 18/12/17 | 12/12/32 | 4.359.789 | 4.130.336 |
| Lening u/g 4 jaar (EBS-ZE) | 31/08/18 | 12/12/21 | | 461.270 |
| ASR Kap.Rek TranchA | | 6/12/19 | 12.417.418 | 12.417.430 |
| **Totaal Overige uitzettingen** | | | **21.350.577** | **75.016.674** |

In 2018 is de in eerste instantie afgegeven voorschot subsidie omgezet in een voorschot op een lening. Deze 52 miljoen zal eind juli 2019 door GVB activa geheel zijn afgelost en omgezet worden in een lening en rekening-courant krediet bij een bank onder garantie van de Vervoerregio.

## A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| BNG | 3.723.026 | 3.398.078 |
| KASbank | 148.974 | 0 |
| **Totaal Liquide middelen** | **3.872.001** | **3.398.078** |

## A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| Bosgelden | 466.000 | 337.000 |
| **Totaal nog te ontvangen** | **466.000** | **337.000** |

## P29c Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - Luchtkwal. | 1.189 | 0 |
| Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM | 144.434 | 343.886 |
| Vooruitontv. bijdragen 3en Infra - Amstelveenlijn | 0 | 420.782 |
| Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA | 263.919 | 223.047 |
| **Totaal Vooruitontvangen bijdragen** | **409.542** | **987.715** |

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

## A29d Overige overlopende activa

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **02 Openbaar vervoer** | **154.299** | **130.413** |
| Connexxion | 132.545 | 105.094 |
| EBS aflossing en overig | 21.754 | 25.319 |
| **03 Infrastructuur** | **1.000.000** | |
| Gem. A4 zone West terugvordering | 1.000.000 | |
| **Overig** | **15.111.297** | |
| Verkoop participaties | 15.111.297 | |
| **Vooruitbetaalde bedragen** | **199.722** | **42.841** |
| 01 Mobiliteit | 111.359 | 9.900 |
| 02 Openbaar vervoer | 17.604 | |
| 03 Infrastructuur | 70.759 | 327.099 |
| Overhead | | 32.941 |
| **Totaal Activa** | **16.465.318** | **500.353** |

De overlopende activa betreffen verrekening van de nog te ontvangen afrekeningen en bijdragen in projecten van de Vervoerregio, de nog te ontvangen rente per 31 december 2018 over de diverse liquide middelen en vooruitbetaalde bedragen voor diverse programma's.

## P29d Overige overlopende passiva

| (in euro's) | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **01 Mobiliteit** | **322.234** | **361.310** |
| Diverse verplichtingen < € 50.000 | 322.234 | 194.564 |
| Gemeente Amsterdam | | 166.745 |
| **02 Openbaar vervoer** | **82.024.799** | **96.845.817** |
| BORI | 44.150.407 | 56.321.071 |
| MVP | 15.099.033 | 16.381.066 |
| GVB activa | 12.947.216 | 11.471.569 |
| GVB expl. | | 8.075.883 |
| Connexxion | 2.496.322 | 3.182.365 |
| EBS | 923.559 | 972.998 |
| Diverse verplichtingen < € 50.000 | 6.408.261 | 440.865 |
| **03 Infrastructuur** | **3.718.231** | **349.796** |
| Gemeente Amsterdam | 3.439.372 | 177.500 |
| Diverse verplichtingen < € 50.000 | 278.859 | 172.296 |
| **Overhead** | **768.090** | **184.299** |
| Diverse verplichtingen < € 50.000 | 183.090 | 184.299 |
| BTW 2012-2016 | 525.000 | |
| Gemeente Amsterdam | 60.000 | |
| **Overig** | **481.105** | **631.458** |
| Loonheffingen | 439.938 | 496.721 |
| Pensioenpremies | 41.167 | 134.737 |
| **Totaal overlopende passiva** | **87.314.459** | **98.372.679** |

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

(x € 1.000)

| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Beter Benutten Infrastructuur (projectadm) | 110 | 520 | 520 | 640 | 120 | |
| | Stimulering- /Inv agenda Fiets (projectadm) | 191 | 540 | 540 | 183 | -357 | 1 |
| | Goederenvervoer | 86 | 100 | 100 | 86 | -14 | |
| | Verkeersveiligheid, -educatie (projectadm) | 1.959 | 2.100 | 2.100 | 1.638 | -462 | 2 |
| | Verkeersveiligheid, -campagnes (projectadm) | 435 | 550 | 550 | 877 | 327 | 3 |
| | Verkeersveiligheid, -onderzoeken (projectadm) | 217 | 1.000 | 1.000 | 350 | -650 | 4 |
| | Thema's & Programma's | 115 | 150 | 150 | 28 | -122 | |
| | Beleidsontwik /Mobiliteitsonderzoek (projectadm) | 588 | 300 | 300 | 837 | 537 | 5 |
| | Samenbouwen aan de bereikbaarheid | | | | 1 | 1 | |
| | VENOM (projectadm) | 445 | 542 | 542 | 343 | -199 | |
| | Duurzame Mobiliteit | 87 | 150 | 150 | | -150 | |
| | Onderzoek en Studie MOB | | | | -4 | -4 | |
| | Verkeerseducatie, -campagnes en -handhaving | 5 | | | | | |
| | Personeelslasten | 1.808 | 1.871 | 1.871 | 2.175 | 304 | 6 |
| | Lasten voorgaande jaren | -397 | | | -33 | -33 | |
| **Totaal lasten** | | **5.650** | **7.823** | **7.823** | **7.120** | **-703** | |
| | | | | | | | |
| **Baten** | BDU-jaarbijdrage MO | 4.206 | 4.872 | 4.319 | 4.319 | 0 | |
| | Bijdrage voor onderzoek en studie | 294 | | | 510 | 510 | 7 |
| | VENOM (projectadm) | 172 | 286 | 286 | 87 | -199 | |
| | Baten Voorgaande jaren Mobiliteit | 5 | | | 1 | 1 | |
| **Totaal baten** | | **4.677** | **5.158** | **4.605** | **4.917** | **311** | |
| | | | | | | | |
| **Verrekening met BDU Fonds (Mobiliteit)** Onttrekking (+) / Toevoeging (-) | | **972** | **2.665** | **3.218** | **2.203** | **1.015** | |
| | | | | | | | |
| **Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| | | | | | | | |
| **Resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| | | | | | | | |
| **Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |

## Toelichting

1 De reserveringen voor exploitatiebijdragen aan diverse stallingen zijn ten laste gegaan van Investeringsagenda Fiets.
2 In 2018 is verkeerseducatie op een nieuwe (Verkeer & Meer) en goedkopere wijze aangeboden.
3 Er zijn meer campagnes in meer gemeenten uitgevoerd.
4 Het Amsterdamse project Snorfiets op de rijbaan is doorgeschoven naar 2019.
5 Nieuwe en hogere bijdragen aan 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (inclusief de Zuidwestcorridor Amsterdam-Schiphol) en het OV-toekomstbeeld. In 2018 is meer inzet gepleegd op deze bereikbaarheidsstudies, waarbij door rijk en regio is afgesproken deze kosten te verdelen.
6 Doordat er langdurige zieken waren en de reorganisatie heeft het programma een overschrijding op deze post.
7 Bijdragen van derden voor Smart Mobility van 451 duizend euro en een nieuwe activiteit die niet begroot is geweest.

(x € 1.000)

| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm) | 59.106 | 54.793 | 48.605 | 48.463 | -141 | 1 |
| | Concessie OV Amsterdam infra (projectadm) | 134.920 | 147.597 | 139.500 | 149.233 | 9.733 | 2 |
| | Proefbedrijf Noord/Zuidlijn | 4.170 | 7.600 | 8.340 | 9.730 | 1.390 | 3 |
| | Concessie OV Amsterdam Invest Activa (projectadm) | 37.284 | -18.437 | 21.999 | 18.791 | -3.209 | 4 |
| | Concessie OV Amstelland Meerlanden | 46.162 | 44.788 | 45.195 | 44.612 | -583 | 5 |
| | Concessie OV Zaanstreek (projectadm) | 12.784 | 12.182 | 12.192 | 12.331 | 139 | 6 |
| | Concessie OV Waterland (projectadm) | 16.201 | 16.667 | 20.600 | 20.166 | -434 | 7 |
| | Innovatiefonds (projectadm) | 488 | | 1.000 | 466 | -534 | 8 |
| | OV Overig | 932 | 1.000 | 2.226 | 2.470 | 244 | 9 |
| | Onderzoek en Studie | 1.438 | 5.516 | 3.500 | 2.450 | -1.050 | |
| | Personeelslasten | 2.559 | 2.333 | 3.170 | 2.396 | -774 | 10 |
| | Lasten voorgaande jaren | | | | -22.050 | -22.050 | 11 |
| | Algemene kosten OV | 58 | | | 14 | 14 | |
| **Totaal lasten** | | **316.101** | **274.040** | **306.327** | **289.071** | **-17.256** | |
| **Baten** | BDU-jaarbijdrage OV | 298.328 | 300.154 | 309.321 | 309.321 | 0 | |
| | Concessie OV Amsterdam Exploitatie (projectadm) | 1.011 | 1.000 | 1.000 | 7.278 | 6.278 | 12 |
| | Concessie OV Amstelland Meerlanden | 5.123 | 4.900 | 6.500 | 6.778 | 278 | 13 |
| | Concessie OV Zaanstreek (projectadm) | 37 | | | | | |
| | Concessie OV Waterland (projectadm) | 90 | | 1.083 | 725 | -358 | 14 |
| | Innovatiefonds (projectadm) | 726 | | | | | |
| | Bijdrage overig | -89 | 100 | -100 | -209 | -109 | 15 |
| | Vergoeding voor inzet eigen personeel | -99 | | | -103 | -103 | |
| **Totaal baten** | | **305.503** | **305.954** | **318.004** | **324.415** | **6.411** | |
| **Verrekening met BDU Fonds (Openbaar vervoer)** Onttrekking (+) / Toevoeging (-) | | **10.598** | **-31.913** | **-11.677** | **-35.344** | **-23.667** | |
| **Resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |

## Toelichting

1 De afrekening van de distributiekosten chipkaart is geboekt in 2018, hiermee was in de begroting 2018 geen rekening gehouden.
De uitgekeerde bonus aan GVB over 2017 was lager dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.

2 De aanvraag van RvE MET met betrekking tot het onderhoud van de Noord/Zuidlijn is later in het jaar inzichtelijk geworden. Hiermee was in de begroting 2018 nog geen rekening gehouden.

3 De aanvraag voor de laatste tranche van het proefbedrijf Noord/Zuidlijn is in 2018 ontvangen van GVB. In de begroting 2018 was hiermee geen rekening gehouden. Deze uitgaaf was begroot in 2019.

4 De projecten waarmee rekening was gehouden in de begroting 2018 zijn nog niet allemaal opgeleverd door GVB. Hierdoor ontstaat een vertraging in de betalingen aan GVB.

5 Doordat de concessiehouder minder heeft gepresteerd dan oorspronkelijk was geraamd is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.

6 De concessiehouder heeft beter gepresteerd waardoor er in 2018 meer bonus/malus uitgekeerd is dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.

7 Doordat de concessiehouder minder doelen heeft gerealiseerd dan in eerste instantie begroot is er in 2018 minder bonus/malus uitgekeerd dan waarmee in de begroting rekening is gehouden.

8 Er is minder aan innovaties besteed dan waarmee in de begroting rekening was gehouden.

9 De bijdrage aan NDOV is hoger geworden dan begroot en er is minder uitgegeven aan R-Net.

10 Er is sprake geweest van vacatures, en er is minder ingehuurd van begroot.

11 Dit betreft voor € 22 miljoen de teruggaaf van de directe bekostiging van de 15G. In 2017 was hiervoor een bedrag van € 22 miljoen. beschikbaar gesteld aan GVB, dit is in 2018 teruggevorderd door de Vervoerregio omdat overgegaan wordt op het bekostigen van kapitaallasten.

12 Het GVB heeft een malus gekregen van 6,2 miljoen euro door het niet halen van gestelde doelen.

13 De vervoerregio hanteert het voorzichtigheidsprincipe waardoor er geen rekening gehouden wordt met mogelijke opgelegde boetes in de begroting.

14 De vervoerregio hanteert het voorzichtigheidsprincipe waardoor er geen rekening gehouden wordt met mogelijke opgelegde boetes in de begroting , er is wel rekening gehouden met renteopbrengsten.
Deze zijn echter onder het programma Overhead in de jaarrekening verantwoord.

15 Er zijn doorbelastingen aan vervoerders gedaan voor bijdragen in contractvorming rondom de totstandkoming van de bussenleningen. Hiermee is in de begroting geen rekening gehouden.

(x € 1.000)

| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Investeringsagenda OV (projectadm) | 101.931 | 94.655 | 114.437 | 45.155 | -69.282 | 1 |
| | Investeringsagenda Weg (projectadm) | 23.201 | 6.153 | 11.708 | 12.294 | 586 | 2 |
| | Investeringsagenda Fiets (projectadm) | 13.266 | 20.000 | 28.664 | 21.726 | -6.938 | 3 |
| | Investeringsagenda Verkeersveiligheid (projectadm) | 939 | 5.000 | 5.000 | 1.394 | -3.606 | 4 |
| | Aanleg Amstelveenlijn (projectadm) | 22.184 | 49.000 | 16.287 | 18.052 | 1.766 | 5 |
| | Aanleg Uithoornlijn (projectadm) | 672 | 5.000 | 1.000 | 1.073 | 73 | 6 |
| | Thema's & Programma's | 356 | 750 | 446 | 151 | -295 | 7 |
| | Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekoten) | 68 | | 509 | 286 | -223 | 8 |
| | Personeelkosten | 2.917 | 3.661 | 3.661 | 2.582 | -1.079 | 9 |
| | Doorbelaste overhead/Vrije ruimte | | 10.000 | | | | |
| | Lasten voorgaande jaren | -26 | | | -7 | -7 | |
| | Algemene kosten INFRA | -1 | | | | | |
| **Totaal lasten** | | **165.506** | **194.219** | **181.712** | **102.706** | **-79.006** | |
| **Baten** | BDU-jaarbijdrage IN | 117.011 | 80.804 | 85.723 | 85.723 | -0 | |
| | Investeringsagenda OV (projectadm) | | | | 65 | 65 | 10 |
| | Investeringsagenda Weg (projectadm) | | | | 140 | 140 | 11 |
| | Aanleg Amstelveenlijn (projectadm) | 22.193 | | 4.557 | -1.100 | -3.456 | 12 |
| | Thema's & Programma's | 149 | | | | | |
| | Spoordossier MRA | | | 205 | 246 | 41 | |
| | Spoordossier MRA (Alg. onderzoek- en studiekosten) | 33 | | | | | |
| | Personeel in vaste dienst | | 80 | 80 | 190 | 110 | 13 |
| | Overige opbrengsten IN | 608 | 140 | | 528 | 528 | 14 |
| | Baten voorgaande jaren | | | | 0 | | |
| **Totaal baten** | | **139.995** | **81.024** | **90.565** | **87.992** | **-2.572** | |
| **Verrekening met BDU Fonds (infra)** Onttrekking (+) / Toevoeging (-) | | **25.511** | **113.195** | **91.148** | **14.714** | **-76.434** | 15 |
| **Saldo Baten en Lasten voor resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **Resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming** | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |

## Toelichting

1 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:
- 20 miljoen euro - AMSYS - en lopen gesprekken met de gemeente Amsterdam over het AMSYS dossier over de geleverde prestatie waardoor de vaststelling een jaar is verschoven.
- 9 miljoen euro - HOV West-tangent: Project is al in uitvoering, de aanvraag voor beschikking moet echter nog binnenkomen. Proces verloopt moeizaam bij Amsterdam.
- 7 miljoen euro - De Entree: vertraging m.b.t herijking. Vertraging tramin-fra en Cuijperstrap.
- 5 miljoen euro - Oost-West as Diemen: vertraging bij gemeente Diemen voor de aanvraag.
- 3 miljoen euro - Klaprozenweg/Mosplein: vertraging door op te levereren accountantsverklaring.
- overige vertragingen betreffen voornamelijk kleinde projecten <1 miljoen euro.

2 Er zijn vertragingen geweest bij een aantal projecten <1 miljoen euro. Aan de andere kant zijn er projecten beschikt ná vaststellen van de begroting en dus betaald in 2018 (en niet begroot). Per saldo geeft dit een overschrijding van 586.000 euro.

3 Diverse vertragingen o.a. in de volgende projecten:
- 2 miljoen euro - Totale Fietsparkeeropgave Amsterdam CS: in 2018 nog geen uitvoeringsbesluit i.v.m. vertraging. in 2019 start besluitvorming, aanbesteding en uitvoering van het pakket.
- Overige vertragingen betreffen projecten < 1 miljoen euro.

4 Er is in de begroting 2018 rekening gehouden met de realisatie van meer verkeersveiligheidsprojecten dan uiteindelijk door de wegbeheerders zijn ingediend.

5 Overschrijding als gevolg van de vervroegde start van de uitvoerings-werkzaamheden en meerwerk.

6 Meerwerk Arcadis en nulmeting Metro en Tram (MeT).

7 Er is sprake van een onderbesteding. Diverse projecten bleken meer procestijd te vragen en inhoudelijke bespreking met de diverse stake-holders. Daarnaast bleek besluitvorming bij de overige partijen meer tijd te kosten. Het gevolg is dat daardoor de inzet van de Vervoerregio zich meer verspreid over het jaar en ook in 2019 nog inzet en aandacht vraagt.

8 OV toekomstbeeld is een project binnen het MRA spoordossier. Gedurende het jaar is een andere aanpak besloten tussen de betrokken partijen. Dat heeft tot gevolg dat het project is vertraagd/langer duurt tot in 2019. Daarmee worden een aantal kosten pas later gemaakt (niet in 2018).

9 De formatie is nog niet geheel ingevuld door de reorganisatie en er is minder ingehuurd dan begroot.

10 Opbrengsten Oostzaan, Zaanstad en Provincie Noord-Holland delen de kosten van Verkenning Avant.

11 Opbrengsten Ministerie Infrastructuur en Waterstaat en Provincie Noord-Holland delen de kosten van Verkenning Guisweg.

12 Het restant van de in 2017 vooruit ontvangen middelen vanuit het Rijk a 1,1 miljoen euro zijn in 2018 gebruikt om de kosten van de Amsteltram (deels) te dekken.

13 Deze afwijking is te verklaren door niet-begrote detachering van diverse personen.

14 Vrijval bestemmingsreserve koersverschillen 2018.

15 Vooral te verklaren door vertragingen in de investeringsagenda's (zie toelichting onder punten 1 t/m 4).

# 3.7 Overhead

## Wat heeft het gekost?

(x € 1.000)

| | Omschrijving | Jaarrekening 2017 | Vastgestelde begroting 2018 | Gewijzigde begroting 2018 | Jaarrekening 2018 | Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2018 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | Personeel in vaste dienst (LG. primaire afd) | 540 | 800 | 800 | 416 | -384 | 1 |
| | Bestuur | 46 | 107 | 77 | 41 | -36 | 2 |
| | Communicatie | 162 | 215 | 190 | 134 | -56 | 3 |
| | Bedrijfsvoering | 2.153 | 2.273 | 2.292 | 2.198 | -94 | 4 |
| | Financiën | 747 | 241 | 241 | 118 | -122 | 5 |
| | Personeelskosten | 2.934 | 3.195 | 3.592 | 3.816 | 224 | 6 |
| | Lasten voorgaande jaren/rente | -7 | 10 | 10 | 558 | 548 | 7 |
| **Totaal lasten** | | **6.575** | **6.841** | **7.202** | **7.281** | **79** | |
| **Baten** | BDU-jaarbijdrage BV | 6.751 | 6.891 | 7.009 | 7.009 | -0 | |
| | Dekking uren | 2 | | | 4 | 4 | |
| | Overige opbrengsten BV / Rente | 1.030 | 10 | 109 | 1.153 | 1.045 | 8 |
| **Totaal baten** | | **7.884** | **6.901** | **7.118** | **8.163** | **1.045** | |
| **Verrekening met BDU Fonds (Overhead)** Onttrekking (+) / Toevoeging (-) | | **-1.344** | | **144** | **-822** | **966** | |
| **Saldo baten en lasten voor resultaatbestemming** | | **-35** | **60** | **60** | **60** | **0** | |
| **Lasten** | Toevoeging (-) | -60 | -60 | -60 | -60 | | |
| **Baten** | Onttrekking (+) | 95 | | | | | |
| **Resultaatbestemming** | | **35** | **-60** | **-60** | **-60** | **0** | |
| **Saldo Baten en Lasten na resultaatbestemming** | | | **0** | **0** | **0** | **0** | |

### Toelichting

1 Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie.
2 Vergoeding Reizigersadviesraad (RAR) en regioraadsleden lager, daarnaast minder vergader- en representatiekosten.
3 Kosten Regiodag en algemene voorlichting via diverse media kanalen lager.
4 Algemene kantoorkosten zoals onder andere porti- en koerier kosten zijn lager uitgevallen. Kosten doorbelasting werkplekken hoger i.v.m. toename aantal medewerkers. Hogere kosten i.v.m. overname dienst en beheer ICT omgeving. Kosten organisatieontwikkeling, overige personeelskosten en reiskosten vergoedingen zijn lager.
5 Rente lasten schatkistbankieren en advieskosten minder dan voorzien.
6 Loonkosten vanaf medio 2018 anders verdeeld i.v.m. reorganisatie, door reorganisatie en ziekte is er sprake van extra inhuur.
7 Afwikkeling BTW 2012-2017 heeft geleid tot een belastingrente die niet was begroot.
8 Rente opbrengsten zijn gestegen doordat de rente opbrengsten niet meer worden verantwoord in de diverse andere programma's maar in programma overhead.

# 3.8 Wet Normering Topinkomens



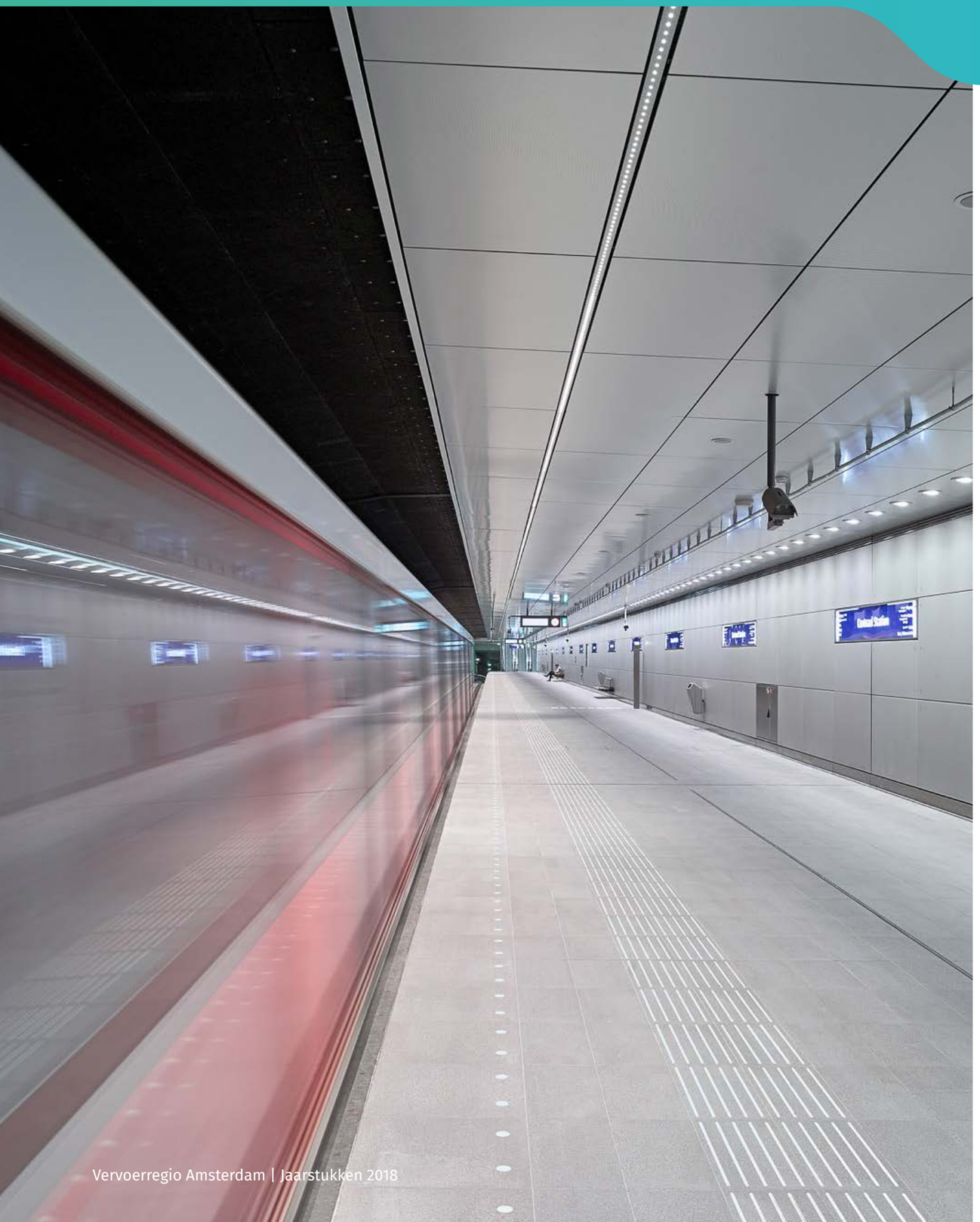
## Leidinggevende topfunctionarissen 2017-2018

| (in euro's) | A. Joustra 2017 | A. Joustra 2018 |
|---|---|---|
| **Functie(s)** | Secretaris | Secretaris |
| Duur dienstverband | 01-01/31-12 | 01-01/31-12 |
| Omvang dienstverband (in fte) | 1,0 | 1,0 |
| Gewezen topfunctionaris? | Nee | Nee |
| (Fictieve) dienstbetrekking? | Nee | Nee |
| | | |
| **Bezoldiging** | | |
| Beloning | 140.732 | 134.621 |
| Belastbare onkostenvergoedingen | 0 | 0 |
| Beloningen betaalbaar op termijn | 16.939 | 18.291 |
| **Totaal Bezoldiging** | **157.670** | **152.912** |
| | | |
| Toepasselijk WNT-maximum | 181.000 | 189.000 |
| Motivering indien overschrijding: | n.v.t. | n.v.t. |

Overeenkomstig de uitgangspunten van de per 1 januari 2013 van kracht geworden Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) dient de Vervoerregio Amsterdam te voldoen aan de vastgestelde normering van de bezoldiging aan topfunctionarissen en publicatie daaromtrent in de jaarrekening. De bezoldigingsnorm is omschreven in artikel 2.3 van de wet WNT en voor 2018 bepaald op € 189.000.

# Bijlagen






A. SiSa-bijlage ..... 47

B. Taakvelden ..... 48

C. Afkortingenlijst ..... 49

D. Accountantsverklaring 2018 ..... 50

# A. SiSa-bijlage

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

**SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2018 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 10 januari 2019**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **IenW** | **E27A** | **Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's)**<br><br>**Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)**<br><br>**Vervoerregio's** | Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 01* | Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 02* | Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 03* | Besteding (jaar T)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 04* | Correctie over besteding (T-1)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 05* | Eindsaldo/-reservering (jaar T)<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 06* |
| | | | € 188.165.675 | € 406.372.499 | € 22.535.842 | € 409.788.730 | € 164.276 | € 207.449.563 |
| | | | Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen | Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen | | | | |
| | | | Omschrijving<br>*Aard controle n.v.t.*<br>*Indicatornummer: E27A / 07* | Bedrag<br>*Aard controle R*<br>*Indicatornummer: E27A / 08* | | | | |
| | | 1 | Concessie OV Amsterdam infra | € 149.233.074 | | | | |
| | | 2 | | | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| | | 4 | | | | | | |
| | | 5 | | | | | | |
| | | 6 | | | | | | |
| | | 7 | | | | | | |

# B. Taakvelden



Met ingang van de begroting 2018 hanteert de Vervoerregio Amsterdam de zogezogenaamde taakvelden als gevolg van veranderde BBV-regels. Alle gemeenschappelijke regelingen (GR) hanteren met ingang van de begroting 2018 zichtbaar taakvelden. Hiermee wordt beoogd de transparantie toe te laten nemen en GR onderling vergelijkbaar te maken. De verdeling van de taakvelden, inclusief een toelichting over de reikwijdte van het taakveld, treft u hier aan:

| Baten en Lasten per Taakveld (euro's) | | | Realisatie 2017 | Vastgestelde Begroting 2018 | Gewijzigde Begroting 2018 | Realisatie 2018 | Verschil Realisatie en Gewijzigde Begroting |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten per taakveld** | 0.1 | Bestuur | € 46.185 | € 107.000 | € 137.213 | € 94.157 | € -43.056 |
| | 0.4 | Overhead | € 6.521.742 | € 6.734.386 | € 7.064.394 | € 6.681.860 | € -382.534 |
| | 0.5 | Treasury | € 7.422 | € - | € - | € 504.521 | € 504.521 |
| | 2.1 | Verkeer en vervoer | € 171.348.643 | € 207.557.725 | € 193.035.141 | € 110.656.548 | € -82.378.593 |
| | 2.5 | Openbaar vervoer | € 315.908.608 | € 268.524.080 | € 302.827.228 | € 288.240.625 | € -14.586.603 |
| **Totaal lasten** | | | **€ 493.832.600** | **€ 482.923.191** | **€ 503.063.976** | **€ 406.177.711** | **€ -96.886.265** |
| **Baten per taakveld** | 0.4 | Overhead | € 6.854.219 | € 6.891.386 | € 7.108.090 | € 7.102.346 | € -5.744 |
| | 0.5 | Treasury | € 1.030.266 | € 10.000 | € 10.000 | € 1.060.257 | € 1.050.257 |
| | 2.1 | Verkeer en vervoer | € 144.672.717 | € 86.181.633 | € 95.169.657 | € 92.908.629 | € -2.261.028 |
| | 2.5 | Openbaar vervoer | € 305.503.163 | € 305.953.521 | € 318.004.362 | € 324.415.091 | € 6.410.729 |
| **Totaal Baten** | | | **€ 458.060.365** | **€ 399.036.540** | **€ 420.292.109** | **€ 425.486.323** | **€ 5.194.214** |
| **Verrekening BDU** | 0.4 | Overhead | € 1.344.464 | € - | € -143.517 | € 822.065 | € 965.582 |
| | 2.1 | Verkeer en vervoer | € -26.483.153 | € -115.860.092 | € -94.365.484 | € -16.917.361 | € 77.448.123 |
| | 2.5 | Openbaar vervoer | € -10.598.219 | € 31.913.441 | € 11.677.134 | € 35.343.907 | € 23.666.773 |
| **Totaal Verrekening BDU** | | | **€ -35.736.908** | **€ -83.946.651** | **€ -82.831.867** | **€ 19.248.611** | **€ 102.080.478** |
| **Resultaatbestemming** | 0.10 | Mutaties reserves | € -35.327 | € 60.000 | € 60.000 | € 60.000 | € - |
| | 0.4 | Overhead | € - | € - | € - | € - | € - |
| **Totaal Resultaatbestemming** | | | **€ -35.327** | **€ 60.000** | **€ 60.000** | **€ 60.000** | **€ -** |
| | | | | | | | |
| **Resultaat na Restultaatbestemming** | | | **€ 0** | **€ -** | **€ -** | **€ 0** | **€ 0** |

Onder taakveld 0.1 bestuur worden de lasten verantwoord die te maken hebben met het bestuur van de Vervoerregio. U kunt hierbij denken aan vergoedingen voor raadsleden en de accountantskosten. Op Taakveld 0.4 Overhead zijn de lasten en baten die gemaakt worden voor het uitvoeren van algemene werkzaamheden voor de gehele Vervoerregio organisatie, te denken valt aan bijvoorbeeld het management van de Vervoerregio. Onder taakveld 0.5 Treasury zijn de lasten en baten verantwoord die te maken hebben financiele transacties die de Vervoerregio uitvoert te denken valt aan de opbrengsten uit leningen. Taakveld 2.1 Verkeer en vervoer zijn voornamelijk de lasten en baten te vinden die in programma 01 Mobiliteit en 03 Infrastructuur worden gemaakt. Onder taakveld 2.5 Openbaar vervoer zijn voornamelijk de lasten en baten te vinden van programma 02 Openbaarvervoer.

# C. Afkortingenlijst



| | Afkorting | Betekenis |
|---|---|---|
| A | AMSYS | Amsterdam Metro System |
| | AROV | Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer |
| B | BBROVA | Beter Benutten Regionaal Openbaar Vervoer Amsterdam |
| | BBV | Besluit Begroting en Verantwoording |
| | BCF | BTW Compensatiefonds |
| | BDU | Brede Doeluitkering |
| | BON | Route Regionaal mobiliteitsfonds Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad |
| | BTW | Belasting over Toegevoegde Waarde |
| C | Cie | Commissie |
| D | DB | Dagelijks Bestuur |
| | DRIP | Dynamisch Route Informatie Paneel |
| | DVM | Dynamisch verkeersmanagement |
| E | EKC | Eigen Kracht Conferenties |
| | EMTA | European Metropolitan Transport Authorities |
| | EZ | Economische Zaken |
| G | GGB | Gebiedsgericht Benutten |
| | GVB | Gemeentelijk Vervoerbedrijf (gemeente Amsterdam) |
| | GVI | Geo en Vastgoedinformatie |
| H | HOV | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| I | ICT | Informatie- en Communicatietechnologie |
| J | JZ | Juridische Zaken |

| | Afkorting | Betekenis |
|---|---|---|
| K | KAR | Korte Afstandsradio |
| | KPVV | Kennisplatform Verkeer en Vervoer |
| M | MER | Milieu Effect Rapportage |
| | MIP | Meerjaren Investeringsprogramma |
| | MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| | MKB | Midden- en Kleinbedrijf |
| | MaaS | Mobility as a Service |
| | MOP | Meerjaren Ontwikkelingsplan |
| | MT | Managementteam |
| O | OV | Openbaar Vervoer |
| | OV | SAAL Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad |
| P | pho | Portefeuillehouderoverleg |
| | PHS | Programma Hoogfrequent Spoor |
| R | R&M | Ruimte en Mobiliteit |
| | RAR | Reizigers Adviesraad |
| | RRAAM | Rijk- en Regioprogramma Amsterdam, Almere, Markermeer |
| | RVVP | Regionaal Verkeer- en Vervoersplan |
| | RWS | Rijkswaterstaat |
| S | SKVV S | amenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer |
| | SMASH | Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer |
| U | UVP | Uitvoeringsplan RVVP |
| V | V&V | Verkeer en Vervoer |
| | VAT | Voorbereiding, Administratie en Toezicht |
| W | Wgr | Wet Gemeenschappelijke Regeling |

# D. Accountantsverklaring 2018



**Accountantsverklaring beschikbaar bij behandeling van Jaarstukken in de Regioraad van 9 juli 2019.**

# Colofon



**Uitgave Vervoerregio Amsterdam**
Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00

**Fotografie**
Wiebke Wilting
Maarten Noordijk
Nina Albeba
Maarten Delobel
Menno Herstel
Saskia Neijzing
Vervoerregio Amsterdam

**Vormgeving**
Paul van Elk Infographics & Bureau MDJ

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

Amsterdam, juni 2019 ©