

Gemeente Amsterdam
De heer M.J. van Bakkum
Postbus 2181
1000 CD AMSTERDAM

Datum	14 november 2019	Onderwerp	Vaststelling subsidie BORI/MVP 2016
Uw kenmerk	SPC/UIT/00085		
Ons kenmerk	2018/12048/LB		
Inlichtingen	Lex Brantenaar, 020 – 5273 700, l.brantenaar@vervoerregio.nl	Bijlagen	geen

Geachte heer Van Bakkum,

Allereerst dank ik u voor de jaarverantwoording BORI/MVP 2016. Hierbij ontvangt u de reactie van de Vervoerregio op de verantwoording.

Uw verantwoording dateert van 24 juli 2017. Nadat wij uw verantwoording hebben ontvangen heeft de Vervoerregio een aantal vragen en opmerkingen geformuleerd. Deze zijn in oktober 2017 tweemaal besproken tussen medewerkers van onze organisaties. Vervolgens heeft u in maart 2018 voor een finale toelichting bij de verantwoording gezorgd.

Vervolgens hebben de Vervoerregio en gemeente gesproken over het subsidiëren van de post Ma-dam. Hierover is uiteindelijk in bestuurlijk overleg op 28 oktober 2019 overeenstemming bereikt.

Dit is voor het dagelijks bestuur van de Vervoerregio aanleiding geweest om de subsidie vast te stellen in de vergadering van 14 november 2019.

Niet subsidiabele kosten OZB

Voor één onderdeel heeft het dagelijks bestuur de subsidie niet vastgesteld.

De Vervoerregio heeft in de beschikking aangegeven dat de uitgaven voor onroerende-zaakbelastingen (OZB) van de gemeente Amsterdam niet subsidiabel zijn. Dit gaat om € 99.797. Deze uitgave zal door de gemeente zelf bekostigd moeten worden.

Subsidiabele kosten Ma-dam

De subsidievaststelling 2016 betekent feitelijk een herziening van het eerdere – niet ten uitvoer gebrachte – besluit van het dagelijks bestuur van 20 september 2018. Het verschil ten opzichte van het eerdere

besluit betreft de post Ma-dam die in overleg tussen gemeente en Vervoerregio nu wel subsidabel wordt gesteld voor een bedrag van € 870.424.

Ma-Dam is het initiatief van de gemeente om de informatie over de toestand van railinfrastructuur beter te beheren. Het is de bedoeling dat de diverse partijen zoals GVB, Alstom, Siemens, etcetera die onderhoud uitvoeren aan onderdelen van de railinfrastructuur aansluiten op dit programma zodat alle informatie uniform beschikbaar is voor de gemeente. Dit bevordert een adequate aansturing van de onderhoudsactiviteiten.

De Vervoerregio heeft deze post subsidiabel gesteld onder de voorwaarde dat GVB en MET ervoor zorgen dat sprake is van systeemintegratie en een efficiënt gebruik van de ICT-systemen (SAP en ServiceNow) van beide organisaties.

Wij vragen u in de BORI-rapportages melding te maken van de voortgang van de integratie van deze systemen.

Verdere reactie

De reactie van de Vervoerregio bestaat verder uit twee delen. Ten eerste bevat de brief een aantal inhoudelijke opmerkingen en vragen. Ten tweede stelt de Vervoerregio in deze brief het subsidiebedrag vast.

Inhoudelijke opmerkingen

Zoals hierboven aangegeven hebben de Vervoerregio en de gemeente nadat u de verantwoording heeft ingediend een traject doorlopen om een aantal vragen van de Vervoerregio beantwoord te krijgen. Hoewel de beantwoording van de gemeente voldoende was om de subsidie te kunnen vaststellen, resteren enkele opmerkingen waarvoor wij in deze brief uw aandacht vragen.

In algemene zin betroffen onze vragen zaken die opgenomen waren in de door Vervoerregio afgegeven beschikking voor de jaarschijf 2016. De Vervoerregio hecht er belang aan dat bij de verantwoording van subsidies aangetoond wordt dat voldaan is aan voorwaarden en bepalingen uit de subsidiebeschikking.

In uw brief van maart 2018 heeft u voor de meeste zaken voldoende aangetoond wat ermee gedaan is. De volgende zaken willen wij echter nog belichten:

- In uw brief geeft u aan dat de incidentele afwijkingen ten aanzien van de maximale tariefstelling (van €125 per uur of € 1000 per dag) voor externe inhuur zijn afgedekt door een besluit van de gemeente Amsterdam overeenkomstig het gemeentelijk inkoopbeleid. Hierop heeft de Vervoerregio gevraagd om een overzicht van de afwijkingen ten opzichte van het maximale tarief, omdat in de subsidiebeschikking hierover is opgenomen dat vergoedingen die hoger liggen dan deze tarieven niet subsidiabel zijn. Op 26 april 2018 heeft u een overzicht gestuurd waaruit echter bleek dat er geen functionarissen voor meer dan €125 euro per uur zijn ingehuurd. De Vervoerregio daarover de vraag gesteld of er nu wel of geen navraag inhuur heeft plaatsgevonden boven het maximumtarief. Inmiddels heeft u mondeling bevestigd dat dit niet het geval is geweest.
- In de subsidiebeschikking hebben we in artikel 10 aangegeven dat we het voornemen hebben om de kwartaalrapportages van de gemeente op de site van de Vervoerregio te gaan publiceren. Dat gaan wij in het derde kwartaal van 2018 met terugwerkende kracht doen.
- In de beschikking (van november 2016) is gevraagd om een toelichting op de voortgang van de ontwikkelafspraken die in het kader van het BORI-convenant zijn gemaakt. Meer specifiek ging het

over de ontwikkelafpraak over de beschikbaarheidscijfers. In uw brief verwijst u naar een presentatie die begin 2015 gegeven is, maar de Vervoerregio is juist benieuwd naar de voortgang vanaf dat moment. De Vervoerregio acht de beantwoording op dit punt daarom onvoldoende. Voor nu is dat geen reden om de vaststelling van de subsidie tegen te houden, maar de Vervoerregio eist betrokkenheid bij het verder ontwikkelen van de beschikbaarheidscijfers.

- In artikel 12 van de beschikking heeft de Vervoerregio aangegeven afspraken te willen maken over de stem die de Vervoerregio heeft bij discussies over de aantasting van functionaliteit, beschikbaarheid en toegankelijkheid van de traminfrastructuur. Wij constateren dat dit in onvoldoende mate is gebeurd. Ook dit is voor nu geen reden om de subsidie niet of lager vast te stellen, maar de Vervoerregio wil hier wel verder mee. Wij denken daarbij aan een KPI en betrekken daarom het punt functionaliteit bij de besprekingen over KPI's.

Oordeel met beperking door accountant

In de verantwoording van de subsidie voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur over het jaar 2016 heeft Metro en Tram aangegeven dat GVB Infra BV geen goedkeurende accountantsverklaring heeft gekregen. Om deze reden heeft de accountant van de gemeente ook een oordeel met beperking afgegeven. Dit heeft te maken met de niet rechtmatige totstandkoming van uitgaven, hetgeen verband houdt met het afwijken van Europese aanbestedingsprocedures.

In de afgelopen jaren is eerder sprake geweest van onrechtmatige totstandkoming van uitgaven en daartoe hebben (toen nog) Dienst Metro en GVB verbetermaatregelen afgesproken. In de subsidievaststelling 2014 heeft de (toen nog) Stadsregio geconstateerd dat alle verbetermaatregelen niet hebben geleid tot het voorkomen van onrechtmatige bestedingen. In de subsidievaststelling 2014 hebben wij u nadrukkelijk gevraagd in de BORI-kwartaalrapportages in te gaan op deze verbetermaatregelen en daarbij expliciet aandacht te besteden aan de onderdelen die al eerder zijn vastgelegd, te weten 1) het opstellen van een aanbestedingskalender; 2) het instellen van een inkoopreviewboard; 3) het vastleggen van belangrijke inkoop- en aanbestedingsprocessen; en 4) het verbeteren van contractbeheer.

Wij constateren dat dit onvoldoende is gebeurd en gaan hier in de volgende subsidiebeschikkingen scherpere eisen aan stellen.

De Vervoerregio dient de uitgaven die vanuit de BDU gedaan worden te verantwoorden richting het Rijk, daaronder vallen ook de uitgaven voor BORI en MVP. Door het oordeel met beperking door de accountant bestaat het risico dat het Rijk niet akkoord gaat met (een deel van) de verantwoording. In de subsidieverleningsbeschikking BORI 2016 is opgenomen dat in het geval de Vervoerregio een boete krijgt opgelegd van het Rijk vanwege het niet volledig kunnen verantwoorden als gevolg van een niet juiste of niet tijdige verantwoording door de gemeente Amsterdam, deze boete bij de gemeente Amsterdam in rekening wordt gebracht. De Vervoerregio stelt de gemeente Amsterdam dan ook verantwoordelijk voor dit risico voor wat betreft de jaarschijf 2016. Indien dit risico zich voordoet brengt de Vervoerregio het betreffende bedrag in mindering op het beschikbare budget in het BORI- en/of MVP-convenant, hetgeen resulteert in de verlening van een lager subsidiebedrag voor de jaarschijf 2018 of later.

Vaststelling

Wij stellen de subsidie voor 2016 voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur vast op € 88.600.041 (post D in onderstaande tabel) en het bedrag van door de Vervoerregio betaalde subsidies in 2016 op € 65.861.338 (post B in onderstaande tabel). De eindstand van de vooruitbetaalde subsidie door de Vervoerregio bedraagt dan € 16.928.600.

Tabel Subsidievaststelling 2016

		A = A1 + A2		A1	A2	B	C = A + B
Verantwoording 2016		Totaal BORI	BORI oude jaren <2014	BORI convenant 2014-2024	MVP Metro convenant	Totaal BORI & MVP Metro	
A	Beginstand 1-1-2016 verantwoording MET	€ 17.419.607	€ -	€ 17.419.607	€ 21.420.995	€ 38.840.602	
B	Door Vervoerregio betaalde subsidies 2016	€ 47.011.782		€ 47.011.782	€ 18.849.556	€ 65.861.338	
	Mutaties 2016:						
C	Rente 2016	€ 371.930	€ 154.183	€ 217.747	€ 454.771	€ 826.701	
	BORI B&O	€ -42.875.795		€ -42.875.795		€ -42.875.795	
	BORI MVP Tram	€ -17.619.640	€ 47.160	€ -17.666.800		€ -17.619.640	
	MVP Metro	€ -			€ -28.104.606	€ -28.104.606	
D	Verantwoorde uitgaven	€ -60.495.435	€ 47.160	€ -60.542.595	€ -28.104.606	€ -88.600.041	
E	Subtotaal mutaties (C+D)	€ -60.123.505	€ 201.343	€ -60.324.848	€ -27.649.835	€ -87.773.340	
F	Eindstand subsidies vooruitbetaald door Vervoerregioontvangen (A+B+E)	€ 4.307.884	€ 201.343	€ 4.106.541	€ 12.620.716	€ 16.928.600	

Het eindsaldo van 2015 uit de subsidievaststelling 2015, d.d. 18 mei 2017, sluit aan op het beginsaldo van 2016.

Het eindsaldo van € 16.928.000,- wordt hierbij vastgesteld.

Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

M. Ruigrok
Lid Dagelijks Bestuur