

# Meerjaren vervangingsprogramma Metro

februari 2014

Rekenkamer Amsterdam





Onderzoeksrapport

# Meerjaren vervangingsprogramma Metro

februari 2014

Dit rapport bestaat uit twee delen: de rekenkamerbrief en het onderzoeksrapport met bijlagen. Het voorliggende onderzoeksrapport bevat in detail de bevindingen en de beantwoording van de onderzoeksvraag.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Onderzoeksvraag	6
1.3	Aanpak onderzoek	6
1.4	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Meerjaren vervangingsprogramma Metro</b>	<b>7</b>
2.1	Oorspronkelijke afspraken over het MVP Metro	7
2.2	Ontwikkelingen MVP Metro tot 1 januari 2013	12
2.3	Quickscan MVP Metro - begin 2013	15
2.4	Dekking overschrijding Oostlijn in MVP Metro	16
2.5	Huidige financiële bijdrage SRA ontoereikend voor MVP Metro	18
<b>3</b>	<b>Samenvatting en conclusie</b>	<b>21</b>
3.1	Het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam	21
3.2	Benodigde investeringsuitgaven voor het MVP Metro	24
3.3	Beschikbare financiering voor het MVP Metro	25
3.4	Conclusie	26
	<b>Bijlage 1 - Motie Van Drooge en Molenaar</b>	<b>29</b>
	<b>Bijlage 2 - Lijst met geïnterviewde personen</b>	<b>31</b>
	<b>Bijlage 3 - Afwijkingen van de maximale bijdrage</b>	<b>33</b>
	<b>Bijlage 4 - Berekening maximale financiële bijdrage Convenant 2005</b>	<b>35</b>
	<b>Bijlage 5 - Interpretatie SRA van het convenant</b>	<b>37</b>
	<b>Bijlage 6 - Herberekening eindwaarde en benodigde bijdrage(SRA en Dienst Metro)</b>	<b>41</b>
	<b>Bijlage 7 - Herberekening eindwaarde en benodigde bijdrage (Rekenkamer Amsterdam)</b>	<b>43</b>



# 1 Inleiding

In dit hoofdstuk presenteren we in paragraaf 1.1 de aanleiding voor het onderzoek. Paragraaf 1.2 bevat de onderzoeksvraag die we in het onderzoek naar het MVP Metro zullen beantwoorden. Daarna volgt in paragraaf 1.3 de gevolgde aanpak en in paragraaf 1.4 de leeswijzer van dit onderzoeksrapport.

## 1.1 Aanleiding

Dit onderzoeksrapport bevat de resultaten van een nader onderzoek naar het MVP Metro. Dit onderzoek is het gevolg van een verkennend onderzoek dat wij hebben uitgevoerd naar de renovatie van de Oostlijn.

Op basis van deze verkenning heeft de rekenkamer twee besluiten genomen:

1. Het is zinvol en nuttig om een uitvoerig onderzoek te doen naar de oorzaken van de kosten- en budgetoverschrijding bij de renovatie van de Oostlijn. Dit onderzoek zal in mei 2014 starten vanwege de volgende redenen:
  - Een belangrijke mijlpaal in het project is de gebruiksmelding van de metrotunnel en ondergrondse stations in mei 2014. Het is niet haalbaar om ruim voor die tijd met een onderzoeksrapport te komen dat nog kan worden gebruikt ten behoeve van die gebruiksmelding. Eerder starten is dus niet nuttig.
  - Voor evaluatieve doeleinden is het naar onze mening zinniger om na de realisatie van deze belangrijke mijlpaal een onderzoek te verrichten dan daarvoor.
  - In verband met de gebruiksmelding van de Oostlijntunnel in mei 2014 moeten nog veel werkzaamheden worden verricht. We vinden het daarom niet verstandig om de projectorganisatie van de Dienst Metro in de tussentijd te veel te belasten met een rekenkameronderzoek naar de renovatie van de Oostlijn.
2. Naast dit uitvoerige onderzoek naar de renovatie van de Oostlijn heeft de rekenkamer besloten om de budgetoverschrijding van de renovatie van de Oostlijn en de gevolgen daarvan voor het MVP Metro nader te onderzoeken. Het besluit tot dit nader onderzoek is gebaseerd op de voorlopige bevindingen uit de verkenning en mede ingegeven door het belang dat de voltallige raad aan dit onderwerp hecht. Op 3 april 2013 is over dit onderwerp een motie van de raadsleden van Drooge en Molenaar door voltallige de raad aangenomen (Gemeentebblad, afdeling 1, nummer 100, 2013), waarin er zekere zorg werd uitgesproken over de consequenties van de budgetoverschrijding voor het MVP Metro.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Zie Bijlage 1 voor de volledige tekst van de motie.

Over beide besluiten is de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders op 13 november 2013 per brief geïnformeerd.

## **1.2 Onderzoeksvraag**

In het onderzoek naar het MVP Metro beantwoorden we de volgende onderzoeksvraag:

Bevat het Meerjaren Vervangingsprogramma Metro voldoende ruimte om de tekorten bij de renovatie van de Oostlijn op te vangen en heeft dit geen consequenties voor de scope van het totale programma?

## **1.3 Aanpak onderzoek**

Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag hebben we zowel in de verkennende fase als in de onderzoeksfase gesprekken gevoerd met medewerkers van de Dienst Metro en de Stadsregio Amsterdam.<sup>2</sup> Daarnaast zijn documenten van de gemeente en de SRA bestudeerd. Verder heeft de rekenkamer zelf een analyse gemaakt van de financiële dekking van het MVP Metro. Het onderzoek en de daaraan voorafgaande verkenning is uitgevoerd in de maanden september, oktober en november van 2013.

## **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 presenteren we onze bevindingen over het MVP Metro. Hoofdstuk 3 bevat de conclusies van het onderzoek.

---

<sup>2</sup> Zie Bijlage 2 voor een lijst met geïnterviewde personen.



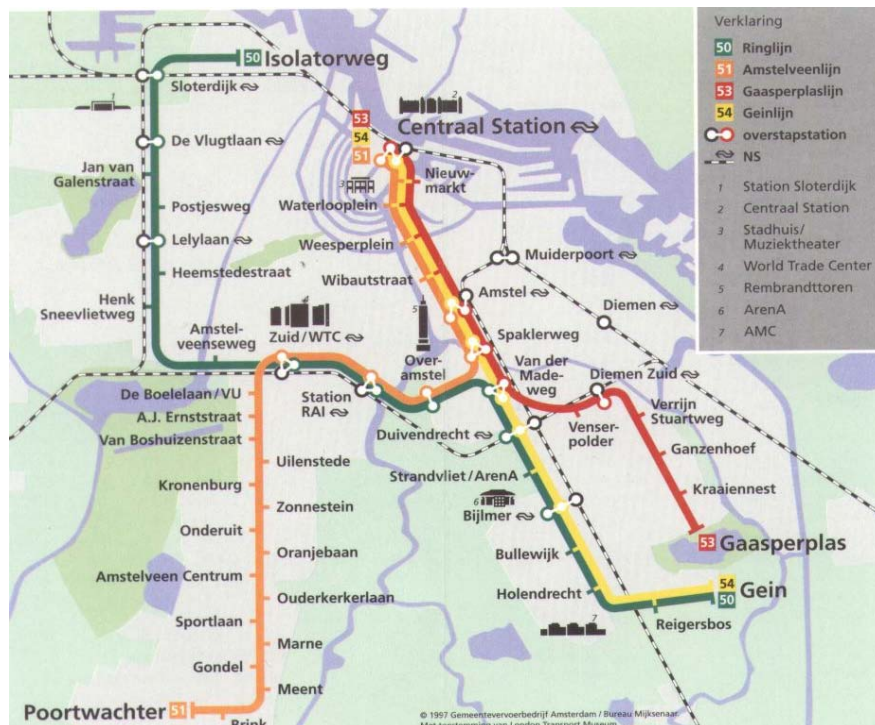
## 2 Meerjaren vervangingsprogramma Metro

### 2.1 Oorspronkelijke afspraken over het MVP Metro

In deze paragraaf beschrijven we de oorspronkelijke afspraken zoals die in 2005 zijn gemaakt in het kader van het MVP Metro. Hierbij kijken we naar het oorspronkelijke investeringsniveau, de financieringsbijdrage en afspraken zoals die zijn vastgelegd tussen de SRA en de gemeente Amsterdam. De bedragen die in deze paragraaf zijn genoemd zijn alle op prijspeil 2002.

De Amsterdamse metro stamt voor een groot deel uit de jaren zeventig. Om de metro in stand te houden moeten onderdelen vervangen worden en gemoderniseerd. In 2005 bereikten de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam ('SRA') en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna 'het Rijk') overeenstemming over de noodzakelijke vervangingsinvesteringen voor de bestaande metro-infrastructuur en de financiering hiervan. Tot de bestaande metro-infrastructuur worden de drie metrolijnen gerekend die voor 1998 in exploitatie zijn genomen: de Oostlijn, de Amstelveenlijn (tot en met halte Poortwachter) en de Ringlijn (zie figuur 2.1).

Figuur 2.1. Amsterdamse metro infrastructuur aangelegd vóór 1 januari 1998.



Bron: Evaluatierapportage meerjaren vervangingsprogramma Metro, juli 2008

De periode waarin de vervangingsinvesteringen moeten plaatsvinden loopt 25 jaar van 2003 tot en met 2027.<sup>3</sup>

### 2.1.1 Investeringsafspraken

Over de omvang van de benodigde vervangingsinvesteringen is overleg gevoerd tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam. Hiervoor heeft de gemeente Amsterdam in augustus 2003 een opgaaf gedaan van de verwachte uitgaven.<sup>4</sup> Deze opgaaf is vervolgens in opdracht van het Rijk beoordeeld door Holland Railconsult. De beoordeling door Holland Railconsult mondde uit in het overeengekomen investeringsniveau voor het MVP Metro voor de periode 2003 tot en met 2027.<sup>5</sup> In totaal bedraagt dit investeringsniveau € 694 miljoen. De benodigde investeringen zijn uitgesplitst naar vijf techniekvelden en de drie metrolijnen.<sup>6</sup> In de raming van de benodigde investeringsbedragen is rekening gehouden met een post onvoorzien van 10%.<sup>7</sup> In tabel 2.1 is deze uitsplitsing van het overeengekomen investeringsniveau weergegeven.

Tabel 2.1. MVP Metro uitgesplitst naar metrolijnen en techniekvelden (prijspeil 2002)

Techniekveld (in € miljoen)	MVP Metro (totaal)	Algemeen	Ringlijn	Amstel- veenlijn	Project renovatie Oostlijn	Oostlijn overig
Baan en bovenbouw	223,6	-	36,0	57,2	6,0	124,4
Signalering en telecommunicatie	188,1	0,0	34,1	22,1	0,0	112,8
Kunstwerken	27,5	27,5	-	-	0,0	
Stations en gebouwen	211,8	1,5	31,2	9,7	112,1	57,3
Tunnelveiligheid	43,4	-	-	-	42,6	0,8
<b>Totaal</b>	<b>694,4</b>	<b>48,2</b>	<b>101,4</b>	<b>88,9</b>	<b>160,7</b>	<b>295,3</b>

Bron: DIVV, Structurele regeling instandhouding metro-infrastructuur (d.d. 17 januari 2005)

### 2.1.2 Financieringsafspraken

Op basis van het overeengekomen investeringsniveau zijn afspraken gemaakt over de financiering van de benodigde investeringsuitgaven. Deze afspraken bestaan uit een convenant tussen het Rijk en de SRA (destijds het Regionaal Orgaan Amsterdam)

<sup>3</sup> De gemaakte afspraken tussen het Rijk, de SRA en de gemeente Amsterdam zijn vastgelegd in convenanten en inhoudelijk beschreven in de notitie *Structurele regeling instandhouding metro-infrastructuur* (d.d. 17 januari 2005).

<sup>4</sup> DIVV, *Kosten groot onderhoud metro- en sneltraminfrastructuur gemeente Amsterdam* (12 november 2002).

<sup>5</sup> Sommige investeringen van voor 2003 zijn ook opgenomen in het MVP Metro. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het vervangingsonderhoud van station Ganzenhoef uit 1999.

<sup>6</sup> DIVV, *Structurele regeling instandhouding metro-infrastructuur* (d.d. 17 januari 2005) en Holland Railconsult, *Project Metromorfose: Inhoudelijke vergelijking van beheer- en groot onderhoudskosten metrosystemen RET en GVB* (30 oktober 2003).

<sup>7</sup> Holland Railconsult, *Project Metromorfose: Inhoudelijke vergelijking van beheer- en groot onderhoudskosten metrosystemen RET en GVB* (30 oktober 2003). Voor het techniekveld tunnelveiligheid is een post onvoorzien opgenomen van 20%.

en een convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam.<sup>8</sup> De convenanten zijn in concept op 10 februari 2005 aan de Amsterdamse gemeenteraad voorgelegd, met een begeleidende notitie waarin de afspraken worden toegelicht.<sup>9</sup>

Het Rijk heeft zich in het convenant met de SRA gecommitteerd om 85% van het overeengekomen investeringsniveau van € 694 miljoen (zie tabel 2.1) te financieren. Op basis van prijspeil 2002 betekent dit een totale bijdrage van het Rijk van € 590 miljoen. Deze bijdrage wordt echter niet in één keer verstrekt maar is uitgesmeerd over de jaren 2003 tot en met 2031. Het Rijk heeft in het convenant toegezegd zich in te spannen om deze periode beter aan te laten sluiten op de looptijd van het MVP Metro: van 2003 tot en met 2027.<sup>10</sup>

De resterende 15% van de benodigde investeringsuitgaven moeten door de 'regio' zelf worden gedragen: de SRA en de gemeente Amsterdam.<sup>11</sup> Omdat de verwachte investeringsuitgaven voorlopen op de verwachte bijdrage vanuit het Rijk ontstaan er, vanwege de noodzaak om voor te financieren, rentelasten, die ook gedragen moeten worden door de regio.

De gemeente Amsterdam en de SRA hebben afspraken gemaakt over de financiering van de resterende 15% van de benodigde investeringsuitgaven en de verwachte rentelasten vanwege de voorfinanciering gedurende de periode 2003 tot en met 2027. Deze afspraken zijn vastgelegd in een convenant tussen de gemeente Amsterdam en de SRA. Ons inziens is het uitgangspunt hierbij dat de SRA de resterende 15% van de benodigde investeringsuitgaven en de rentelasten voor haar rekening neemt.<sup>12</sup> Dit blijkt uit specifieke bepalingen in het convenant over de aanvraag en verantwoording van bijdragen. Amsterdam moet elk jaar een subsidieaanvraag indienen bij de SRA en verantwoorden dat de ontvangen bedragen goed zijn besteed; dit alles binnen afgesproken maximumbedragen.<sup>13</sup> Daarnaast wordt dit uitgangspunt expliciet benoemd in de raadsvoordracht waarmee het (concept) convenant aan de gemeenteraad is voorgelegd: de SRA vergoedt aan de gemeente de werkelijke

---

<sup>8</sup> Het gaat om het *Convenant inzake vervangingsonderhoud metro tussen Minister van Verkeer en Waterstaat en Regionaal Orgaan Amsterdam* (25 mei 2005) en *Convenant vervangingsonderhoud metro-infrastructuur ROA – Gemeente Amsterdam* (25 mei 2005).

<sup>9</sup> Gemeenteblad, afd. 1, nr. 78, *Structurele regeling vervangingsonderhoud bestaande metro-infrastructuur* (10 februari 2005).

<sup>10</sup> *Convenant inzake vervangingsonderhoud metro tussen Minister van Verkeer en Waterstaat en Regionaal Orgaan Amsterdam* (25 mei 2005).

<sup>11</sup> DIVV, *Structurele regeling instandhouding metro-infrastructuur* (d.d. 17 januari 2005).

<sup>12</sup> Dit uitgangspunt lijkt in strijd met het feit dat de gemeente voor de periode tot en met 2005 een bijdrage levert aan de financiële dekking van het MVP Metro. Deze bijdrage is circa € 60 miljoen. Het gaat hierbij echter om voorzieningen en budgetten voor metrovervangingsprojecten, kapitaallasten voor de tram- en metro materieel en overige voorzieningen en de rente inkomsten OV-voorzieningen voor de periode 2002-2004 die opgebouwd zijn uit reeds eerder ontvangen bijdragen van de SRA. Dit is niet in strijd met het uitgangspunt dat de SRA de resterende 15% van de investeringsuitgaven en de verwachte rentelasten van voorfinanciering voor zijn rekening neemt.

<sup>13</sup> *Convenant SRA en gemeente Amsterdam* (26 mei 2005), artikel 11.

vervangingskosten.<sup>14</sup> In de begeleidende notitie bij deze raadsvoordracht wordt dit nog nadrukkelijker omschreven: “voor de gemeente Amsterdam is geen sprake van een eigen bijdrage of rentelasten”.<sup>15</sup>

De afspraken over de financieringsbijdrage van de SRA aan de uitvoering van het MVP Metro door de gemeente Amsterdam zijn gedetailleerd uitgewerkt. Onderdeel van het convenant is een financieel schema waarin de maximale financieringsbijdrage van de SRA is bepaald. De omvang van deze financieringsbijdrage is niet alleen afgestemd op de hoogte van de benodigde investeringsuitgaven (€ 694 miljoen), maar houdt ook rekening met het investeringsritme, de verwachte prijsontwikkeling en verwachte rentelasten. De maximale financieringsbijdrage wordt bepaald via de zogenaamde eindwaardesystematiek. Van de investeringen wordt de eindwaarde aan het eind van de looptijd van het convenant bepaald. De maximale financieringsbijdrage wordt op een zodanig bedrag vastgesteld dat de berekende eindwaarden van de bijdrage aan het eind van convenantperiode gelijk is aan de berekende eindwaarde voor de investeringsuitgaven.

Conform het financieel schema uit het convenant is de maximale financieringsbijdrage die de gemeente Amsterdam van de SRA kan ontvangen voor de uitvoering van het MVP Metro en bijkomende rentelasten € 751,3 miljoen.<sup>16</sup> Bij dit bedrag zijn de eindwaarden van de investeringen en financiële bijdragen van de SRA in evenwicht en wordt de gemeente Amsterdam volledig gecompenseerd voor de investerings- en rentelasten.<sup>17</sup>

#### *Standpunt SRA*<sup>18</sup>

Volgens de SRA regelt het convenant niet dat zij de financiering van de resterende 15% van de investeringsuitgaven en de rentelasten voor haar rekening moet nemen. De SRA stelt zich op het standpunt dat de SRA op grond van artikel 2 uit het convenant alleen de rijksbijdrage (€ 590 miljoen) hoeft te verstrekken.<sup>19</sup> De SRA ontkent niet dat er in artikel 11 van het convenant afspraken zijn gemaakt over de benodigde financiering en subsidiering vanuit de SRA waarbij sprake is van een veel hoger maximumbedrag, maar stelt dat ze alleen gehouden is de rijksbijdrage aan de gemeente Amsterdam te betalen. Deze interpretatie van de SRA is nieuw en zijn we

---

<sup>14</sup> Gemeentebblad, afd. 1, nr. 78, *Structurele regeling vervangingsonderhoud bestaande metro-infrastructuur* (10 februari 2005), p.2, paragraaf 3.3.

<sup>15</sup> DIVV, *Structurele regeling instandhouding metro-infrastructuur* (d.d. 17 januari 2005), p. 9, paragraaf 4.4.1.

<sup>16</sup> Deze financieringsbijdrage van de SRA is weergegeven op prijspeil 2002. Van dit bedrag ontvangt de SRA € 590,3 miljoen van het Rijk. De aanvullende bijdrage van de SRA is € 161 miljoen. Er vindt een jaarlijkse verhoging plaats aan de hand van de OV index. In de afspraken tussen de gemeente Amsterdam en SRA in het convenant wordt niet expliciet benoemd welke index moet worden gebruikt. In de gezamenlijke berekeningen van de SRA en de gemeente Amsterdam wordt echter steeds de OV-index gebruikt.

<sup>17</sup> Zie Bijlage 4 voor de berekening van de eindwaarden voor de investeringen en financiële bijdragen zoals opgenomen in het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam van 25 mei 2005.

<sup>18</sup> In Bijlage 5 is het standpunt van de SRA over de interpretatie van het convenant uitvoerig weergegeven.

<sup>19</sup> De SRA verwijst daarbij naar de laatste zin van artikel 2c: “De SRA (ROA in oorspronkelijke tekst) is niet gehouden meer te verstrekken aan de gemeente Amsterdam dan de voor dit doel door de Minister te verstrekken bedragen”.

in geen van de gemeentelijke stukken tegengekomen. Ook de toelichtingen bij het besluit van het dagelijks bestuur van de SRA over de convenanten maken geen melding van deze interpretatie van het convenant.

#### *Reactie rekenkamer op standpunt SRA*

De rekenkamer erkent dat de inhoud van artikel 2 in combinatie met artikel 11 wellicht wat verwarrend is. De interpretatie van de SRA van het convenant ligt echter volgens de rekenkamer niet voor de hand. Ook bij het opstellen van het convenant was het immers volstrekt duidelijk dat de gedetailleerde afspraken in artikel 11 veel hogere bijdragen impliceerden van de SRA aan Amsterdam dan de SRA kreeg van het Rijk. Dit alles natuurlijk wel onder de voorwaarde dat de gemeente Amsterdam zich houdt aan de bepalingen in de subsidiebeschikkingen van de SRA. Wij zien artikel 2 dan ook meer als een noodbepaling waar de SRA een beroep op kan doen als ze vanwege onvoorziene omstandigheden niet aan de financiële verplichtingen die artikel 11 impliceert, kan voldoen. Als dat inderdaad het geval is en het daarom noodzakelijk zou zijn om de afspraken uit artikel 11 aan te passen, kan dat echter niet eenzijdig, maar moet dat - zoals artikel 14 van het convenant voorschrijft - in overleg.<sup>20</sup>

### **2.1.3 Afspraken bij veranderende omstandigheden**

In het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam zijn drie bepalingen opgenomen waarin is geregeld hoe in het kader van het MVP Metro omgegaan moet worden met veranderende omstandigheden. Het gaat hier om de actualisatie van de benodigde bijdrage (artikel 11), wijzigingen in regelgeving of onvoorziene omstandigheden (artikel 14) en de verlenging van de duur van het convenant (artikel 15).

#### *Actualisatie benodigde bijdrage*

Het in het convenant opgenomen bedrag is een maximum bedrag. Afhankelijk van de werkelijke ontwikkelingen van prijspeil, rente en investeringsuitgaven en de wijze waarop de stadsregio bevoorschot kan de benodigde bijdrage vanuit de SRA lager uitvallen dan dit maximum. De afwijking van de maximale bijdrage kan al snel oplopen tot enkele 10-tallen miljoenen euro's (zie Bijlage 3). Dit is ten tijde van het opstellen van het convenant onderkend door zowel de gemeente Amsterdam en de SRA. Daarom is in het convenant de bepaling opgenomen (artikel 11, lid 5) waarin is afgesproken dat er jaarlijks een afstemming moet zijn tussen de SRA en Amsterdam. Bij deze afstemming wordt op basis van de meest actuele inzichten over de investeringsuitgaven en indexatie een inschatting gemaakt van de werkelijk benodigde financieringsbijdrage van de SRA. Deze werkelijk benodigde financieringsbijdrage kan daarbij nooit hoger uitvallen dan de maximale bijdrage zoals bij het vaststellen van het convenant is berekend.

---

<sup>20</sup> In artikel 14 wordt gezegd dat de partijen onderling overleg zullen voeren als er sprake is van onvoorziene omstandigheden. Het niet of slechts gedeeltelijk betalen door de Minister van de aan het ROA toegezegde bedragen wordt, aldus artikel 14, in ieder geval aangemerkt als een onvoorziene omstandigheid.

#### *Wijzigingen in regelgeving/onvoorziene omstandigheden (artikel 14)*

Indien er financiële consequenties voor de werkzaamheden in het MVP Metro zijn als gevolg van veranderende wetgeving of andere onvoorziene omstandigheden dan zullen partijen overleg voeren. Indien er geen oplossing wordt gevonden hebben beide partijen het recht om de overeenkomst te ontbinden. Een specifieke situatie die in het artikel wordt benoemd is een bezuiniging op de bijdrage vanuit het Rijk.

#### *Verlenging duur van het convenant (artikel 15)*

Indien het voor het Rijk niet mogelijk is om de rijksbijdrage voor het MVP Metro te vervroegen tot 2027 dan kan de SRA de betalingstermijn aan de gemeente Amsterdam verlengen tot uiterlijk 31 december 2031. Indien deze situatie zich voordoet dan zullen de partijen met elkaar overleg voeren.

Het uitsmeren van de betalingstermijn van 2027 naar 2031 kan forse financiële consequenties hebben. Bij een gelijkblijvend investeringsritme nemen de rentelasten dan toe en is het maximale bedrag van € 751,3 miljoen niet langer toereikend om de investering en rentelasten te dekken. Door het verlengen van de betalingstermijn ontstaat dan een tekort van € 21 miljoen.<sup>21</sup>

#### **2.1.4 Uitbreiding scope MVP Metro**

In 2008 besluit het Rijk tot het toekennen van een aanvullende subsidie voor het realiseren van vluchtwegmaatregelen bij de ROL. De hiervoor door het Rijk ter beschikking gestelde subsidie (€ 24,5 miljoen) wordt door de SRA aan het MVP Metro toegevoegd.<sup>22</sup> Het investeringsbudget wordt daarmee verhoogd van € 694 miljoen naar € 718 miljoen en de maximale financiële bijdrage van de SRA van € 751,3 miljoen tot € 775,8 miljoen.

## **2.2 Ontwikkelingen MVP Metro tot 1 januari 2013**

Hierna worden eerst de belangrijkste ontwikkelingen beschreven die zich sinds het tekenen van het convenant in 2005 hebben voorgedaan bij het MVP Metro. Daarna gaan we in op de overdracht van het beheer van het MVP Metro naar de Dienst Metro. Vanaf deze paragraaf worden in de rest van dit rapport alle bedragen weergegeven op prijspeil 2012.

### **2.2.1 De gemaakte afspraken verdwijnen uit beeld**

Het was de bedoeling van het convenant uit 2005 tussen de SRA en de gemeente Amsterdam dat jaarlijks de actuele stand van zaken bij het MVP Metro zou worden afgestemd. In het bijzonder moest afgestemd worden wat de actuele inschatting was

---

<sup>21</sup> Bij een looptijd van 29 jaar is er een bijdrage benodigd van € 772 miljoen bij een gelijk investeringsritme, dit bedrag is € 21 miljoen hoger dan € 751. Zie Bijlage 4 voor de berekening van de benodigde bijdrage bij vier jaar verlenging.

<sup>22</sup> Brief SRA, *Aanvulling op het convenant vervangingsonderhoud metro-infrastructuur: nadere afspraken in het kader van tunnelveiligheid metro* (26 mei 2008). Het Rijk verstrekke een aanvullende subsidie van € 27 miljoen op prijspeil 2007 voor de vluchtwegmaatregelen. De rekenkamer heeft voor de overzichtelijkheid dit bedrag omgerekend naar prijspeil 2002.

van de benodigde financieringsbijdrage van de SRA en hoe deze zich verhiel tot de vooraf bepaalde maximumbijdrage. Deze afstemming is sinds 2005 niet meer uitgevoerd.<sup>23</sup> Het is bovendien ook opmerkelijk dat de evaluatie van het MVP Metro uit 2008 deze analyse ook niet bevat.<sup>24</sup> Wel heeft de SRA regelmatig bij de gemeente gevraagd om nieuwe financiële overzichten. Deze overzichten kwamen niet of waren niet correct. Van de periode van 2005 tot en met oktober 2013 heeft de rekenkamer geen geactualiseerde inschatting van de benodigde financieringsbijdrage gezien. Het is opmerkelijk dat het achterwege blijven hiervan niet tot enige consequentie leidde.

In feite wordt het MVP Metro en de financieringsbijdrage van de SRA door de gemeente behandeld als een 'reguliere' subsidie. Zolang de werkelijke investeringsuitgaven passen binnen het overeengekomen investeringsniveau zou er geen probleem moeten zijn en keert de SRA de financieringsbijdrage direct uit op basis van de declaraties van de gemeente. De gemeente Amsterdam lijkt gaandeweg de inhoud van de gemaakte afspraken met de SRA te zijn vergeten en besteedt tot medio 2013 geen aandacht meer aan de rentelasten van voorfinanciering van het MVP en de hoogte van de beschikbare bijdrage van de SRA daarvoor.

## 2.2.2 Ontwikkelingen in de Rijksbijdrage

*Onderbrengen van Rijksbijdrage in Brededoeluitkering Verkeer en vervoer ('BDU')*

In 2008 wordt de Rijksbijdrage aan de SRA voor het MVP Metro ondergebracht in de totale BDU. De BDU is een jaarlijkse verzameluitkering die de SRA ontvangt van het Rijk voor het uitvoeren van het regionale beleid voor verkeer en vervoer. In 2011 informeert de SRA bij het Rijk of de versnelling in de financiering van het MVP Metro nog wordt gerealiseerd. Dan wordt duidelijk dat de periode waarbinnen de Rijksbijdrage aan het MVP Metro zou worden verstrekt niet wordt bekort tot 2027; het Rijk handhaaft de langere periode tot en met 2031 en smeert dus de bijdrage uit over 29 jaar.<sup>25</sup> Het oorspronkelijke uitgangspunt uit het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam waarin rekening werd gehouden met een Rijksbijdrage binnen de periode tot 2027 is op dat moment achterhaald. Dit betekent dat de rentelasten toenemen als gevolg van een grotere mate van voorfinanciering door de SRA en de gemeente Amsterdam bij een gelijkblijvend investeringsritme. De SRA past vervolgens de looptijd van het convenant aan. Over de mogelijke financiële gevolgen van deze verlenging vindt geen overleg plaats tussen de SRA en de gemeente Amsterdam.

*Bezuiniging op de BDU*

In 2011 legt het Rijk de SRA een forse bezuiniging op de BDU op, waarbij de kortingspercentages op lopen van 3% in 2011 tot 28% in 2018 en verder. Aangezien sinds 2008 de Rijksbijdrage aan de SRA voor het MVP Metro onderdeel is van de BDU, ziet de SRA mogelijkheden om een deel van de oplossing van deze

---

<sup>23</sup> De rekenkamer heeft tijdens dit onderzoek geen 'nieuwe' eindewaardeberekeningen aangetroffen die zijn opgesteld voor de zomer van 2013.

<sup>24</sup> Evaluatie MVP Metro, peildatum 31 12 2007, juli 2008.

<sup>25</sup> Email SRA, d.d. 28 november 2013.

Rijksbezuiniging te zoeken in het aanpassen van de financieringsbijdrage voor het MVP Metro van de SRA aan de gemeente Amsterdam. Op 11 oktober 2011 besluit de Regioraad van de SRA tot het verlengen van de periode waarbinnen de financieringsbijdrage aan de gemeente Amsterdam wordt uitgekeerd. De nieuwe periode wordt verlengd naar 2031.<sup>26</sup> Deze verlenging leidt ertoe dat de gemeente Amsterdam langer moet voorfinancieren waardoor de bijbehorende rentelasten voor de gemeente zullen stijgen zonder dat daar een hogere financieringsbijdrage van de SRA tegenover staat. Over dit besluit is de gemeente Amsterdam volgens de Dienst Metro formeel niet geïnformeerd.

### 2.2.3 Start beheer MVP Metro door Dienst Metro

De Dienst Metro nam met ingang van 1 juli 2012 de verantwoordelijkheid voor het MVP Metro over van de *Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer* ('DIVV') en was op dat moment in ieder geval niet op de hoogte van het besluit van de Regioraad van de SRA uit 2011 om de looptijd van het convenant te verlengen en ook niet van de financiële gevolgen daarvan. De Dienst Metro trof een onoverzichtelijk en verwarrend dossier aan. Onoverzichtelijk omdat niet helder was hoeveel investeringsuitgaven tot dan toe ten laste van het MVP Metro waren gebracht. Verwarrend omdat de Dienst Metro tegenstrijdige signalen ontving over de toereikendheid van het budget van het MVP Metro. Van een medewerker van DIVV vernam de Dienst Metro dat er mogelijk sprake was van een groot tekort van enkele honderden miljoenen. Volgens de Dienst Metro stelde de SRA dat er juist sprake was van een groot overschot in het MVP Metro.<sup>27</sup> Naar aanleiding van deze situatie besloot de Dienst Metro dat voor het MVP Metro de balans moest worden opgemaakt.<sup>28</sup>

In de tweede helft van 2012 is de Dienst Metro met deze klus bezig. Hierover wordt regelmatig overleg gevoerd met de SRA. Eind 2012 stellen de Dienst Metro en de SRA vast dat er een gedeeld beeld is van de investeringsuitgaven en het budget van het MVP Metro. Het MVP Metro leek een tekort te hebben van € 7 miljoen.<sup>29</sup> In de berekening van dit tekort was nog geen rekening gehouden met de verwachte overschrijding bij de vluchtwegmaatregelen van de ROL (destijds ingeschat op ongeveer € 55 miljoen).<sup>30</sup> Over de oplossing voor deze overschrijding werd eind 2012 nog overleg gevoerd.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> SRA, *Bijlage 11 bij notitie BDU bezuiniging ten behoeve van Regioraad 11 oktober 2011*

<sup>27</sup> De SRA herkent deze opvatting van de SRA echter niet.

<sup>28</sup> Interview Dienst Metro, d.d. 21 november 2013.

<sup>29</sup> Het beschikbare budget van het MVP Metro werd op 1-1-2012 € 870 miljoen geraamd (prijsspeil 2012). Daartegenover stonden in totaal € 877 miljoen aan investeringsuitgaven. Dit leverde een tekort op van miljoen op constant prijspeil en niet via een eindwaardeberekening. De Dienst Metro was tot de zomer van 2013 niet op de hoogte dat de financieringsbijdrage via een eindwaardeberekening moest worden vastgesteld (zie Brief Dienst Metro, 20 december 2012). In de quickscan van januari 2013 is het bedrag aan investeringsuitgaven bijgesteld naar € 884 miljoen.

<sup>30</sup> Dienst Metro, *Brief aan SRA: bestedingen ten laste van het MVP Metro tot 1 januari 2012* (20 december 2012).

<sup>31</sup> SRA, *Brief aan Dienst Metro: bestedingen ten laste van het meerjaren vervangingsprogramma voor metro-infrastructuur tot 1 januari 2012* (21 december 2012).



Bij het in kaart brengen van de situatie rond het MVP Metro is door de Dienst Metro geen rekening gehouden met de rentelasten die ontstaan door voorfinanciering en de hoogte van de beschikbare bijdrage daarvoor van de SRA. De financiële gevolgen voor de gemeente Amsterdam van het besluit van de Regioraad van de SRA om de financieringsbijdrage over een langere periode uit te keren kwamen niet in beeld. De Dienst Metro maakte zich hier geen zorgen over. Er werd van uitgegaan dat de kosten van voorfinanciering (rentelasten) een zaak was van de SRA, zoals dat ook bij andere projecten de normale gang van zaken was.<sup>32</sup>

### 2.3 Quickscan MVP Metro - begin 2013<sup>33</sup>

Begin 2013 voerde de Dienst Metro een *Integrale Financiële Risico Analyse* ('IFR') uit. Deze IFR had tot doel alle projecten en activiteiten van de dienst grondig door te lichten. Onderdeel van de IFR was een 'quickscan' op het MVP Metro. Volgens deze quickscan was er geen sprake van een tekort op het MVP Metro, maar was er een budgettaire ruimte van € 100 miljoen. Deze ruimte ontstond door nieuwe inzichten ten aanzien van de verwachte kosten van het vervangen van de metro-kunstwerken en doordat bleek dat onderdelen van het MVP Metro al gedekt werden in de afzonderlijke projecten Opstel terreinen en ICT/Telecom. In deze analyse werden de rentelasten van de benodigde voorfinanciering niet betrokken. De reden die de Dienst Metro hiervoor geeft is dat ze in de vooronderstelling verkeerden dat de financieringslasten voor rekening van de SRA kwamen. Tijdens het uitvoeren van de quickscan en het bespreken van de uitkomsten daarvan met de SRA kwamen de financieringslasten niet aan de orde.<sup>34</sup>

De quickscan is inhoudelijk 'gechallenged' door deskundigen van de RET uit Rotterdam. Daarbij is uitsluitend gekeken naar de investeringsuitgaven. De deskundigen van de RET hebben op verschillende risico's gewezen. Onder meer op het risico dat de benodigde investeringsuitgaven voor de kunstwerken te laag zouden kunnen zijn ingeschat.<sup>35</sup> In het algemeen stellen de deskundigen dat de hen beschikbare informatie niet gedetailleerd genoeg is om tot een reëel oordeel te komen over de uitkomsten van de quickscan. Voor een meer gedetailleerde beoordeling worden vervolgfafspraken gemaakt.<sup>36</sup> Deze vervolgfafspraken hebben nog niet plaatsgevonden. De Dienst Metro geeft hiervoor twee redenen. De eerste reden is dat voor een goede beoordeling gegevens van de technische staat van het areaal nodig zijn en deze komen medio januari 2014 beschikbaar. De tweede reden is de ommezwaai van

---

<sup>32</sup> Interview Dienst Metro, d.d. 21 november 2013.

<sup>33</sup> Alle bedragen in deze paragraaf zijn op prijspeil 2012.

<sup>34</sup> Interview Dienst Metro, d.d. 21 november 2013.

<sup>35</sup> Andere risico's waarop wordt gewezen zijn: asbest bij spoorvervanging, gedrag energievoorziening bij nieuwe voertuigen en het verschil tussen de theoretische levensduur van kabels van de energievoorziening en de daadwerkelijke degradatie. Daarnaast merken de deskundigen op dat de regels van het MVP Metro belemmerend lijken te zijn, omdat er wordt uitgegaan van één op één vervanging van onderdelen van de metro-infrastructuur, terwijl in de praktijk nieuwe techniek juist een plaats moet kunnen krijgen. Ook wordt gewezen op de doorwerking van de eisen voor tunnelveiligheid naar het reguliere onderhoud.

<sup>36</sup> Notulen overleg RET, Dienst Metro en DIVV (22 januari 2013).

aanbesteding van het OV en het beheer en onderhoud naar de inbesteding hiervan, wat veel tijd heeft gevraagd.

Ondanks het tot op heden achterwege blijven van de vervolgafspraken zag de Dienst Metro in het commentaar van de deskundigen van de RET geen aanleiding grote wijzigingen aan te brengen in de uitkomsten van de quickscan.<sup>37</sup>

## 2.4 Dekking overschrijding Oostlijn in MVP Metro<sup>38</sup>

Voor de grote toename van het benodigde budget voor de renovatie van Oostlijn moest begin 2013 een financiële oplossing gevonden worden. Zonder oplossing zouden de problemen bij de renovatie van de Oostlijn ook daadwerkelijk tot financiële schade voor de gemeente kunnen leiden. Het MVP Metro staat centraal bij de gevonden oplossing.

Naar aanleiding van de uitkomst van de quickscan wordt de gemeenteraad voorgesteld de overschrijding bij de renovatie van de Oostlijn te dekken uit de gevonden financiële ruimte in het MVP Metro. De verstrekte kredieten uit 2012 en 2013 voor de renovatie worden volledig uit het MVP Metro gedekt. Daarmee neemt het aandeel van de renovatie van de Oostlijn in het MVP Metro toe van circa 23% in 2005 naar ongeveer 37% in 2013 (€ 330 miljoen van € 883 miljoen).<sup>39</sup> Dit zou mogelijk zijn zonder consequenties voor het overige vervangingsonderhoud aan de metro-infrastructuur. De reden hiervoor was dat binnen het MVP Metro een budgettaire ruimte was gevonden van € 100 miljoen.

De Dienst Metro maakt wel een aantal voorbehouden bij de gevonden € 100 miljoen. Het eerste voorbehoud is dat de quickscan nog verder 'gehard' moet worden. Deze nadere onderbouwing bestaat uit het meer gedetailleerd kijken naar de technische staat van het areaal en de behoefte aan vervangingsonderhoud. Naar verwachting wordt dit in januari 2014 afgerond. Daarnaast stelt de Dienst Metro dat binnen het budget van het MVP Metro een risicoreservering moet worden aangehouden van € 30 miljoen en dat er geen verdere 'vervuiling' plaatsvindt van uit het MVP Metro te dekken uitgaven.<sup>40</sup> De inmiddels uitgevoerde actualisatie van het investeringsbudget voor het MVP Metro heeft geleid tot een daling van de risicoreservering tot € 19 miljoen. Dit bedrag is een rekenkundige restpost en is niet gebaseerd op een analyse van de door de Dienst Metro gesignaleerde risico's.<sup>41</sup> In kader 2.1. is een overzicht gegeven van deze risico's.

---

<sup>37</sup> Dienst Metro, *notitie uitkomsten Integrale Financiële Risicoanalyse Dienst Metro*, ter bespreking geagendeerd in commissie VVL d.d. 28 maart 2013.

<sup>38</sup> Alle bedragen in deze paragraaf zijn op prijspeil 2012.

<sup>39</sup> Raadsvoordrachten, Nr. 1004 (28 december 2012) en Nr. 160 (3 april 2013). De renovatie van de Oostlijn wordt voor een klein deel gefinancierd uit een grondexploitatie (€ 3,2 miljoen) en ISV (€ 4,2 miljoen). Het totale budget voor de renovatie van de Oostlijn bedraagt € 337,4 miljoen.

<sup>40</sup> Dienst Metro, *notitie uitkomsten Integrale Financiële Risicoanalyse Dienst Metro*, ter bespreking geagendeerd in commissie VVL d.d. 28 maart 2013.

<sup>41</sup> Interview Dienst Metro, d.d. 21 november 2013

### *Kader 2.1. Door de Dienst Metro gesignaleerde risico's bij het MVP Metro<sup>42</sup>*

De Dienst Metro heeft intern een aantal risico's gesignaleerd voor de gemeente Amsterdam die samenhangen met het MVP Metro. In algemene zin wordt daarbij opgemerkt dat het MVP Metro nauwelijks meer ruimte heeft om nieuwe tegenvallers bij de renovatie van de Oostlijn of andere projecten te dekken. Ook is het een algemeen risico dat een strakke scope voor het MVP Metro ontbreekt, dit maakt het moeilijk om een goed financieel beheer te voeren. Het gaat daarnaast om de volgende specifieke risico's:

- Eenzijdige verlenging van looptijd MVP Metro naar 2031: na het eenzijdig verlengen van de periode waarin de financieringsbijdrage wordt uitgekeerd aan de gemeente, loopt de gemeente ook het risico dat het vervangingsonderhoud in de jaren 2028 tot en met 2031 uit dezelfde financieringsbijdrage moet worden gedekt. De Dienst Metro heeft een ruwe schatting gemaakt van de omvang van de kosten voor vervangingsonderhoud voor het areaal van voor 1998 in de periode 2028-2031. Het gaat om een bedrag van rond de € 100 miljoen. Zonder aanvullende afspraken zijn deze kosten waarschijnlijk niet gedekt.
- Financiering vervangingsonderhoud N5 en N6: de gemeente Amsterdam heeft nog geen afspraken gemaakt met de SRA over de financiering van het vervangingsonderhoud van ETG poortjes (OV-chippoortjes) en de verlenging van de Amstelveenlijn die beiden na 1 januari 1998 zijn aangelegd ('N5'). Ook zijn er nog geen afspraken over het vervangingsonderhoud van toekomstige uitbreidingen van de metro-infrastructuur zoals de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de introductie van zwaardere metrovoertuigen ('N6'). Eind 2012 zijn de kosten van het vervangingsonderhoud voor N5 en N6 in totaal geraamd op € 91 miljoen.<sup>43</sup>
- Kortere levensduur metro-infrastructuur door nieuwe metrovoertuigen: door de komst van het M5 materieel is het de verwachting dat draagsystemen, geleidingsystemen en energiesystemen sneller slijten en daardoor een 10% kortere levensduur hebben.
- Voorfinancieringen uit het MVP Metro krijgen geen andere dekking: de uitbreidingen van de tractie van het nieuwe M5 materieel valt buiten de scope van het MVP Metro, maar wordt er nu wel uit voorgefinancierd. Voor deze uitbreiding moet nog nieuwe dekking gevonden worden (€ 7 miljoen).

---

<sup>42</sup> 130917 AM Control v29 - bevrozing cashflow.xls. Bij de tussentijdse evaluatie van het MVP Metro in 2007 werden ook risico's gezien ten aanzien van de werkelijke hoogte van de VAT-kosten, de werkelijke ontwikkeling van het prijspeil en de discussie met de rijksbelastingdienst over BTW. Ten aanzien van de VAT-kosten heeft de SRA aangegeven dat de oorspronkelijke normen hiervoor zijn losgelaten. Het risico dat de hogere percentages VAT-kosten niet konden worden gedekt vanuit het MVP Metro is daarmee komen te vervallen (bron: Briefwisseling Dienst Metro en SRA, d.d. 20/21 december 2012). In het geval van de risico's ten aanzien van de werkelijke prijspeilontwikkeling en de BTW geeft de Dienst Metro aan deze als niet meer actueel te beschouwen (bron: interview Dienst Metro, d.d. 4 november 2013).

<sup>43</sup> Dienst Metro, Notitie financieel overzicht MVP Metro, 10 december 2012 en Bijlage 3 bij de brief van de Dienst Metro aan de stadregio van 21 december 2012.

Vanwege het voorbehoud van Dienst Metro bij de IFR heeft de gemeenteraad bij het overnemen van het voorstel om de overschrijding bij de renovatie van de Oostlijn te dekken uit het MVP Metro een motie aangenomen. In deze motie verzoekt de gemeenteraad het college om:

- de vrijval uit het MVP Metro geenszins ten koste te laten gaan van de kwaliteit van het onderhoud en de uitstraling van de betreffende infrastructuur;
- dit aan de raad inzichtelijk te maken bij de behandeling van de nadere analyse.<sup>44</sup>

De SRA stemde ook in met het dekken van de overschrijding bij de renovatie van de Oostlijn uit het MVP Metro. De SRA stelt zich echter ook op het standpunt dat de gemeente Amsterdam het programmerisico van het MVP Metro draagt. Dit houdt volgens de SRA in dat de gemeente Amsterdam vrij is om binnen het MVP Metro overschrijdingen in het ene project te compenseren met financiële ruimte in andere projecten, maar dat het geheel binnen de vooraf afgesproken kaders moet passen.<sup>45</sup>

## 2.5 Huidige financiële bijdrage SRA ontoereikend voor MVP Metro

In de zomer van 2013 werd de Dienst Metro door de SRA gewezen op het feit dat er een probleem was met de financieringsbijdrage voor het MVP Metro. Specifiek stelde de SRA dat er een tekort dreigde op het MVP Metro doordat er tot dan toe door de gemeente Amsterdam geen rekening was gehouden met de rentelasten die ontstaan door de noodzakelijke voorfinanciering. Aangezien deze rentelasten hoger zijn dan de beschikbare bijdrage van de SRA hiervoor, zou dit tekort voor rekening van de gemeente komen. Hiermee werd voor de Dienst Metro voor het eerst duidelijk dat sprake was van een financieringsprobleem bij het MVP Metro en dat het financieringsrisico mogelijk niet volledig bij de SRA lag. Tot de zomer van 2013 ging de Dienst Metro van dit laatste wel uit.<sup>46</sup>

Samen met de SRA is sinds de zomer de omvang van het financieringsprobleem in beeld gebracht. In een gezamenlijke notitie uit oktober 2013 wordt een tekort op eindwaarde bij het MVP Metro geraamd.<sup>47</sup> Om het tekort op eindwaarde op te heffen is een hogere bijdrage nodig dan de huidige € 914 miljoen waarvan de SRA stelt dat deze maximaal beschikbaar is. In totaal is volgens de huidige prognose € 943 miljoen nodig voor de financiële dekking van het MVP Metro bij een looptijd van 29 jaar. Bij die financiële bijdrage van de SRA is de eindwaarde van de investeringen

---

<sup>44</sup> Motie Van Drooge en Molenaar inzake het integraal uitvoeringskrediet voor het project Renovatie Oostlijn (geen consequenties kwaliteit infrastructuur), nr. 200 (3 april 2013).

<sup>45</sup> Gesprek SRA, 7 november 2013.

<sup>46</sup> Interview Dienst Metro, d.d. 21 november 2013

<sup>47</sup> Het tekort op eindwaarde wordt geraamd op € 53 miljoen. Voor de berekening van dit tekort op eindwaarde zijn de verwachte investeringsuitgaven uit de quickscan als uitgangspunt genomen. In totaal bedragen deze € 883 miljoen. In dit bedrag is ook al rekening gehouden met de dekking van de overschrijding van de ROL (€ 57 miljoen) en een andere overschrijding bij ICT (€ 14 miljoen).

gelijk aan de eindewaarde van de financiële bijdragen.<sup>48</sup> Dit betekent dat voor de dekking van de investering en rentelasten van het MVP Metro volgens de huidige inzichten een extra bijdrage nodig is van € 29 miljoen (€ 943 miljoen minus € 914 miljoen) op het huidige prijspeil.

### **2.5.1 Oplossingsrichtingen voor het tekort op het MVP Metro**

De uitkomsten van de tekortberekening zijn eind september met de wethouder verkeer en vervoer c.q. de portefeuillehouder openbaar vervoer van de SRA besproken. Besloten is om drie oplossingsrichtingen te onderzoeken en daarmee voor het einde van 2013 duidelijkheid te hebben over de omvang van het financiële probleem in het MVP Metro.<sup>49</sup> Deze oplossingsrichtingen zijn:

- Overleg met de Directie Middelen en Control van de Bestuursdienst van de gemeente Amsterdam over een verlaging van het rentepercentage dat wordt doorberekend aan het MVP Metro bij Dienst Metro.
- Onderzoek van de Dienst Metro naar de mogelijkheid om investeringsuitgaven ten laste van het MVP Metro uit te stellen.
- Onderzoek van de SRA naar de mogelijkheid om de jaarlijkse bijdragen aan het MVP Metro beter aan te laten sluiten op de uitgaven die ten laste van het MVP Metro worden gebracht.

De SRA merkt op dat het nu gesignaleerde tekort de huidige inzichten in het MVP Metro weergeeft en in zekere zin een 'dagwaarde' is. Het is volgens de SRA zeker niet ondenkbaar dat de investeringsuitgaven van de gemeente in de toekomst nog verder zullen vertragen. In dat geval hoeft de gemeente minder voor te financieren en wordt het tekort 'ingelopen'. Hiervoor geldt wel de voorwaarde dat de financieringsbijdrage van de SRA, niet wordt verlaagd.<sup>50</sup>

#### *Maximum bijdrage uit het convenant*

In het convenant van 2005 is een maximale bijdrage voor het MVP Metro opgenomen voor de dekking van de investeringen en rentelasten. Omgerekend naar het prijspeil van 2012 gaat het om een maximum bedrag van € 953 miljoen. Dit maximum bedrag was tot november 2013 niet bekend bij de Dienst Metro. De rekenkamer heeft de Dienst Metro hierop door middel van een tussentijdse notitie gewezen. De Dienst Metro ging er tot die tijd vanuit dat het door de SRA opgegeven bedrag van € 914 miljoen het maximum was.

Het bedrag van € 914 miljoen is echter niet het maximum dat is vastgelegd in het convenant, maar de meest recente prognose van het totaal benodigde budget. Dat is vanwege een aantal meevallers en de opgelopen vertraging in de uitvoering lager

---

<sup>48</sup> Zie Bijlage 6 voor de berekening van de genoemde bedragen. Naar onze mening zitten de rentelasten tot en met 2012 niet goed in de berekening van de Dienst Metro en de SRA. Daarom hebben we ook zelf een berekening uitgevoerd (Bijlage 7) waarin dit wel goed is verwerkt. Volgens die berekening is het benodigde budget bij verlengde doorlooptijd € 947 miljoen.

<sup>49</sup> Dienst Metro, *Notitie Analyse en financieringslasten MVP Metro* (15 oktober 2013)

<sup>50</sup> E-mailwisseling SRA en rekenkamer (29/30 november 2013), naar aanleiding van bespreking op 28 november 2013.

dan het maximum dat in het convenant was afgesproken. Zowel deze prognose van € 914 miljoen bij de convenant looptijd van 25 jaar als de prognose van het benodigde budget van € 943 miljoen bij een spreiding van de betaling over 29 jaar zijn lager dan het afgesproken maximum bedrag van € 953 miljoen.

De SRA stelt zich echter op het standpunt dat ze alleen de bijdrage van het Rijk hoeft te verstrekken. Uitgaande van het convenant gaat het om een bedrag van € 766 miljoen. Dit bedrag zou volgens de SRA zelfs nog naar beneden kunnen worden bijgesteld als gevolg van de bezuinigingen die in 2011 door het Rijk zijn doorgevoerd. De SRA is dus van mening dat ze met € 914 miljoen al veel meer bijdraagt dan het convenant voorschrijft.

Ons inziens negeert de SRA hiermee ten onrechte de nadere afspraken in het convenant tussen de SRA en de gemeente over de subsidiering en de maximale bijdrage van € 953 miljoen. Natuurlijk zou het kunnen dat de SRA mede als gevolg van de rijksbezuinigingen niet voldoende financiële middelen heeft om aan haar verplichtingen te voldoen. Zolang de SRA de gemeente Amsterdam echter houdt aan het investeringsprogramma (tot op heden is dat het geval) kan ons inziens de gemeente de SRA ook houden aan de financieringsafspraken, waaronder de maximale financiële bijdrage van uit de SRA. Uitgaande van die afspraken is er geen financieel tekort.

### 3 Samenvatting en conclusie

Dit onderzoek van de rekenkamer heeft zich gericht op de budgettaire ruimte in het MVP Metro. De onderzoeksvraag die daarbij centraal stond luidt:

Bevat het Meerjaren Vervangingsprogramma Metro voldoende ruimte om de tekorten bij de renovatie van de Oostlijn op te vangen en heeft dit geen consequenties voor de scope van het totale programma?

Wij analyseren in dit hoofdstuk de bevindingen uit hoofdstuk 2 voor de beantwoording van de onderzoeksvraag. Deze analyse richt zich op drie punten: de gemaakte afspraken in het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam, de benodigde investeringsuitgaven en de beschikbare financiering voor het MVP Metro. Deze drie punten worden hierna achtereenvolgens behandeld waarna dit hoofdstuk wordt afgesloten met de conclusie. In figuur 3.1 is schematisch weergegeven hoe verschillende berekeningen van de benodigde en beschikbare financiering zich tot elkaar verhouden. In de tekst wordt op verschillende momenten naar deze figuur verwezen.<sup>51</sup>

#### 3.1 Het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam

In 2005 hebben de gemeente Amsterdam en de SRA een convenant gesloten voor het MVP Metro. In dit convenant is geregeld hoe hoog de investeringsuitgaven van de gemeente Amsterdam voor het MVP Metro mogen zijn en hoe deze uitgaven door de SRA zullen worden gefinancierd. Met het convenant is veel geld gemoeid: het overeengekomen investeringsniveau bedraagt op dit moment € 883 miljoen (kolom A in figuur 3.1.). Aanvankelijk werd voorzien dat dit bedrag gedurende 25 jaar besteed zou worden door de gemeente Amsterdam en vervolgens gefinancierd door de SRA. De financiering van de SRA is daarbij afhankelijk van allerlei factoren die in de lange periode waarop het convenant betrekking heeft nog konden wijzigen. De financiering is afhankelijk van het gerealiseerde investeringsritme, de rentestand en de indexering. Ook was er nog onzekerheid over het kasritme van de Rijksbijdrage. Hierdoor was het ten tijde van het sluiten van het convenant natuurlijk onmogelijk om de werkelijke ontwikkeling van deze factoren vooraf goed in te schatten. Dit is destijds onderkend en het convenant bevat daarom ook afspraken waarin werd geanticipeerd op de noodzaak om in de toekomst op veranderende omstandigheden in te spelen.

---

<sup>51</sup> Voor de leesbaarheid hanteren wij in de tekst en in figuur 3.1. uitsluitend bedragen op prijspeil 2012. Ook spreken wij alleen over de benodigde en beschikbare bijdragen. De financiële ruimte (of het tekort) in het MVP Metro geven wij weer als het verschil tussen de benodigde en beschikbare bijdrage. De door ons weergegeven financiële ruimte is daarom niet hetzelfde als de financiële ruimte die zou worden weergegeven op basis van een vergelijking op eindwaarde. Dit is nadrukkelijk slechts een verschil in weergave, uiteindelijk zijn de achterliggende berekeningen hetzelfde.

Figuur 3.1. Schematische analyse van benodigd en maximaal budget MVP Metro op prijspeil 2012 (in miljoenen euro)

Benodigd en max. budget voor investeringen				Benodigd en max. budget voor investeringen en financiering			
A	B	C	D	E	F	G	H
Max. budget volgens convenant	Benodigd quickscan januari '13	Benodigd kredietbesl. april '13	Benodigd notitie DM okt '13	Max. budget volgens convenant	Max. budget volgens SRA 2003-2031	Benodigd budget 2003-2027	Benodigd budget 2003-2031
Overeengekomen investeringsniveau MVP Metro	Prognose investeringen MVP Metro	Prognose investeringen MVP Metro	Bijgestelde prognose investeringen MVP Metro	Overeengekomen investeringsniveau MVP Metro	Overeengekomen investeringsniveau MVP Metro	Bijgestelde prognose investeringen MVP Metro inclusief ROL, ICT en risico res.	Bijgestelde prognose investeringen MVP Metro inclusief ROL, ICT en risico res.
€ 883	€ 783	€ 783	€ 793	€ 883	€ 883	€ 883	€ 883
		ROL,ICT € 71	ROL,ICT € 71				
		Risico res. € 29	Risico res. € 19	€ 70	€ 31	€ 31	€ 60
€ 883	€ 783	€ 883	€ 883	€ 953	€ 914	€ 914	€ 943



### *Financieel beheer van het MVP Metro*

Om deze reden is afgesproken dat de gemeente Amsterdam en de SRA jaarlijks met elkaar afstemming zoeken over het MVP Metro. Deze afstemming behelsde een actuele prognose van de investeringsuitgaven van de gemeente Amsterdam, een daarvan afgeleide berekening van de benodigde financiering door de SRA en de maximaal beschikbare financiering van de SRA. Deze jaarlijkse afstemming is sinds 2005 wel gezocht door de SRA, maar heeft niet geleid tot een actualisatie van het investerings- en dekkingsschema voor het MVP Metro.

In 2011 bleek definitief dat het kasritme van de Rijksbijdrage afweek van waar in het convenant rekening mee was gehouden. Daarnaast legde het Rijk een bezuiniging op op de BDU. Dit was voor de SRA aanleiding om de looptijd van de financiering van het MVP Metro te verlengen. Ook deze gewijzigde situatie heeft niet geleid tot een actualisatie van het investerings- en dekkingsschema voor het MVP Metro. Over de financiële gevolgen van de verlengde doorlooptijd en de rijksbezuinigingen voor het MVP Metro heeft tot de zomer van 2013 geen overleg plaatsgevonden tussen de SRA en de gemeente. Terwijl juist deze situaties expliciet in het convenant werden voorzien en er afspraken waren gemaakt over hoe dan te handelen.

De gemaakte afspraken uit het convenant worden niet alleen niet nageleefd, ook lijken de afspraken bij de gemeente Amsterdam uit beeld te raken. De gemeente Amsterdam vergeet simpelweg dat het MVP Metro een uitermate complexe en ongebruikelijke financieringsafpraak kent. Het MVP Metro wordt behandeld alsof er sprake is van een 'normale' subsidieregeling. De SRA vraagt bij herhaling om een actueel overzicht van de investeringen en de daarbij horende financiële dekking. De gemeente Amsterdam beloofde deze rapportages te leveren maar de SRA heeft deze niet ontvangen. De SRA verbond hier geen consequentie aan. In de zomer van 2013 heeft de SRA een actueel overzicht gemaakt en deze gedeeld met de gemeente Amsterdam. Pas toen werd voor de gemeente duidelijk dat er mogelijk een financieringsprobleem zat in het MVP Metro.

De gemeente Amsterdam heeft sinds de start in 2005 geen goed zicht gehad op het MVP Metro. Toen de Dienst Metro het beheer van het MVP Metro in juli 2012 overnam van DIVV was niet alleen de financiering uit beeld geraakt, maar was het voor de dienst ook niet duidelijk wat de stand van zaken was ten aanzien van de investeringsuitgaven. De Dienst Metro heeft sindsdien een inhaalslag gemaakt in het beheer, maar heeft hierdoor tot de zomer van 2013 eigenlijk achter de feiten moeten aanlopen.

Het gevoerde beheer door de gemeente Amsterdam van het MVP Metro is tekortgeschoten. Niet alleen raakten de afspraken over de financiering over het MVP Metro uit beeld, ook werd gaandeweg het overzicht van de investeringsuitgaven verloren. Gezien de grote financiële belangen die de gemeente Amsterdam heeft bij het MVP Metro is dit een onbegrijpelijke slordigheid.

### *Maximum bijdrage in het convenant*

In het convenant is de maximale bijdrage voor het MVP Metro vastgelegd. De financiële middelen voor de uitvoering van het MVP Metro zijn afkomstig van de SRA en de gemeente Amsterdam vraagt subsidie aan bij de SRA, waarbij de maximumbedragen zoals opgenomen in het convenant uitgangspunt zijn. Ons inziens mocht de gemeente er op grond van het convenant vanuit gaan dat de SRA voor de financiering van het MVP Metro zou zorgen.

De SRA stelt zich echter op het standpunt dat ze niet verplicht is om deze maximale bijdrage ook daadwerkelijk te verstrekken. Ze is van mening dat ze *alleen* gehouden is om de rijksbijdrage te verstrekken.

Wij delen de interpretatie van de SRA niet. Het convenant is echter niet op alle punten even helder en biedt een zekere ruimte voor deze interpretatie. Deze gebrekkige juridische kwaliteit is niet passend bij het belang en het financiële gewicht van het MVP Metro.

## **3.2 Benodigde investeringsuitgaven voor het MVP Metro**

Toen de overschrijding bij de renovatie van de Oostlijn aan het licht kwam, rees de vraag hoe dit op te lossen. De Dienst Metro vond hiervoor in het MVP Metro de financiële ruimte bij de investeringsuitgaven: om het bestaande MVP Metro uit te voeren werd begin 2013 verwacht dat € 783 miljoen voldoende zou zijn. De quickscan op het MVP Metro leverde daarmee een financiële ruimte op van € 100 miljoen (kolom B in figuur 3.1.). De quickscan is beoordeeld door deskundigen van de RET. De ruimte die met de quickscan werd gevonden is vervolgens benut om de overschrijdingen bij de renovatie van de Oostlijn en ICT (gezamenlijk € 71 miljoen) te dekken. De resterende € 29 miljoen werd als algemene risicoreservering aangehouden (kolom C in figuur 3.1.).

De huidige (november 2013) inzichten van de Dienst Metro ten aanzien van de benodigde investeringsuitgaven om het MVP Metro uit te voeren en de overschrijdingen bij de renovatie van de Oostlijn en ICT te dekken wijken iets af van de prognose begin 2013. Voor het uitvoeren van het bestaande MVP Metro wordt nu ingeschat dat € 793 miljoen nodig is. Dit leidt tot een lagere algemene risicoreservering, die nu € 19 miljoen bedraagt (kolom D in figuur 3.1.).

Vooralsnog lijkt de analyse, waaruit de financiële ruimte van € 100 miljoen bij de investeringsuitgaven in het MVP Metro blijkt, grotendeels op te gaan. Anders geformuleerd: de overschrijdingen bij de renovatie van de Oostlijn en ICT lijken binnen het MVP Metro te kunnen worden opgevangen zonder dat het ten koste gaat van de uitvoering van de rest van vervangingsprogramma. Hierbij zijn wel een aantal kanttekeningen te plaatsen.

Allereerst een kanttekening die de Dienst Metro zelf heeft gemaakt. De uitkomsten van de quickscan zijn namelijk nog niet definitief. Een nadere onderbouwing door een gedetailleerde technische opname van de metro-infrastructuur moet in januari 2014 nog volgen. Mede omdat de beoordeling door de deskundigen van de RET een globaal karakter heeft gehad, is het niet ondenkbaar dat deze nadere onderbouwing nog tot nieuwe inzichten leidt. Dit betekent dat er nog nieuwe tegenvallers (of meevallers) in beeld kunnen komen.

De tweede kanttekening betreft de risico's bij het MVP Metro. Intern heeft de Dienst Metro diverse financiële risico's gesignaleerd. De algemene risicoreservering in het MVP Metro van € 19 miljoen is echter niet onderbouwd met een verdere analyse van deze risico's. De algemene risicoreservering is op dit moment uitsluitend een rekenkundige restpost. Of deze algemene risicoreservering toereikend is, kan daardoor op dit moment niet beoordeeld worden.<sup>52</sup>

De grootste risico's hebben echter niet zo zeer betrekking op het MVP Metro zelf, maar op het vervangingsonderhoud van andere onderdelen van de metro-infrastructuur waarover nog geen afspraken met de SRA zijn gemaakt. Het gaat dan om het vervangingsonderhoud voor nieuwe metro-infrastructuur zoals de Noord/Zuidlijn en de OV-chip poortjes op de metrostations (€ 91 miljoen). Ook ziet de Dienst Metro een risico ten aanzien van het vervangingsonderhoud voor de bestaande metro-infrastructuur in de jaren 2028 – 2031 (ruw geschat door de Dienst Metro op een bedrag rond de € 100 miljoen). Als er voor dit vervangingsonderhoud geen nieuwe afspraken worden gemaakt, dreigen deze kosten voor rekening van de gemeente Amsterdam komen.

### 3.3 Beschikbare financiering voor het MVP Metro

In de zomer van 2013 werd gesignaleerd dat er weliswaar financiële ruimte was bij de investeringsuitgaven om de overschrijdingen bij de renovatie van de Oostlijn en de ICT te dekken, maar dat vanwege de financieringsafspraken er toch een groot tekort ontstond. Omdat de financieringsbijdragen van de SRA over een langere periode (van 2003 tot en met 2031) worden uitgekeerd, maakt de gemeente meer rentekosten dan verwacht om de investeringsuitgaven voor te financieren. Als de gemeente voor deze extra rentekosten zou worden gecompenseerd door de SRA dan zou een totale bijdrage van € 943 miljoen nodig zijn (kolom H in figuur 3.1.) in plaats van de nu voorziene € 914 miljoen (kolom G in figuur 3.1). De SRA neemt echter het standpunt in dat de maximaal mogelijke bijdrage aan het MVP Metro € 914 miljoen bedraagt (kolom F in figuur 3.1.). De gemeente komt hierdoor € 29 miljoen tekort.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Naast deze algemene risicoreservering zijn er op project- en programmaniveau ook risicoreserveringen. De algemene risicoreservering van € 19 miljoen ligt echter lager dan de € 30 miljoen die in de notitie *uitkomsten Integrale Financiële Risicoanalyse (maart 2013)* door de Dienst Metro als noodzakelijk wordt gezien.

<sup>53</sup> Dit bedrag is nodig om het tekort op eindwaarde van € 53 miljoen op te heffen als gevolg van de verlengde doorlooptijd van het convenant.

De SRA is bovendien van mening dat ze niet gehouden is aan de in het convenant afgesproken maximumbijdrage. Ze is van mening dat ze alleen verplicht is om de rijksbijdrage van € 766 miljoen aan Amsterdam te verstrekken en dat het nu toegekende bedrag van € 914 miljoen daar ver boven ligt. Verder is de SRA ook van mening dat ze de bijdrage € 914 miljoen nog zou kunnen verlagen als gevolg van de rijksbezuinigingen, die volgens de SRA een verlaging van de rijksbijdrage aan het MVP Metro impliceren.

#### *Reactie rekenkamer op standpunt SRA*

Het convenant is niet op alle punten even helder. Verwarring over de juiste interpretatie is daarom begrijpelijk. De interpretatie van de SRA is echter nieuw en ligt volgens ons ook niet voor de hand. Bij het opstellen van het convenant was het immers al volstrekt duidelijk dat de rijksbijdrage onvoldoende was om het MVP Metro te financieren. Het Rijk nam namelijk maar 85% van de noodzakelijke investeringen voor zijn rekening en de regio moest zorgen voor de financiering van de aanvullende 15% en de rentelasten als gevolg van voorfinanciering. Daarom zijn er in het convenant gedetailleerde afspraken gemaakt over de maximaal benodigde bijdrage. Uit zowel de stukken van de gemeente als vanuit de stukken van de SRA blijkt dat de dekking van de aanvullende financiering van de regio in (eerder verstrekt) SRA middelen wordt gezocht. De lagere maximale bijdrage waar de SRA nu vanuit gaat, moet daarom volgens ons beschouwd worden als een eenzijdige herziening van het convenant.

Tot op heden is de uitvoering van het MVP Metro sterk vertraagd. Dit leverde de SRA een financieringsvoordeel op. Vanwege de vertraging in het investeringsritme, hoefde de gemeente Amsterdam immers minder voor te financieren en hoefde de SRA ook navenant minder bij te dragen. Als de lagere maximumbijdrage van de SRA wordt geaccepteerd, houdt dit in dat deze financieringsvoordelen uit het verleden volledig ten gunste komen van de SRA. De financieringsnadelen die vervolgens ontstaan door het verlengen van de uitkeringsperiode en het vertragen van de financieringsbijdrage door de SRA komen dan volledig voor rekening van de gemeente Amsterdam.

We kunnen ons voorstellen dat door de rijksbezuinigingen de SRA niet aan haar financiële verplichtingen uit het convenant kan voldoen. Dat rechtvaardigt echter geen eenzijdige verlaging van de maximum bijdrage door de SRA. De SRA kan natuurlijk wel met de gemeente Amsterdam overleggen over een herziening van het convenant.

### **3.4 Conclusie**

In het MVP Metro lijkt op dit moment voldoende financiële ruimte aanwezig te zijn om de overschrijding bij de renovatie van de Oostlijn op te vangen zonder dat de uitvoering van het gehele programma daaronder lijdt. Of er daadwerkelijk geen financieel probleem voor de gemeente is hangt af van de uitkomsten van de nog uit te voeren nadere onderbouwing van de quickscan door Dienst Metro. Ook moet nog bepaald worden of de risicoreservering in het MVP Metro gezien de gesignaleerde

risico's toereikend is. Tot slot is er alleen sprake van voldoende financiële ruimte in het MVP Metro als vast wordt gehouden aan de maximale financiële bijdrage van de SRA zoals die in het convenant is bepaald. Als de lagere maximale bijdrage waar de SRA op dit moment van uitgaat wordt geaccepteerd, ontstaat voor de gemeente wél een groot financieel tekort op het MVP Metro.



## Bijlage 1 - Motie Van Drooge en Molenaar

**X** Gemeente Amsterdam  
**X** Gemeenteraad  
**X** Gemeenteblad  
**X** Motie

**R**

Jaar 2013  
Afdeling 1  
Nummer 200  
Publicatiedatum 17 april 2013  
Ingekomen onder J  
Ingekomen op woensdag 3 april 2013  
Behandeld op woensdag 3 april 2013  
Status Aangenomen

---

### Onderwerp

Motie van de raadsleden de heer Van Drooge en de heer Molenaar inzake het integraal uitvoeringskrediet voor het project Renovatie Oostlijn (geen consequenties kwaliteit infrastructuur).

---

### Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden hebben de eer voor te stellen:

De raad,

Gehoord de discussie over de voordracht van het college van burgemeester en wethouders van 12 maart 2013 inzake een integraal uitvoeringskrediet van € 131,1 miljoen voor het project Renovatie Oostlijn (Gemeenteblad afd. 1, nr. 160); Overwegende dat:

- het project Renovatie Oostlijn bijna volledig wordt uitgevoerd met financiële middelen die zullen vrijkomen door bezuinigingen op het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) Metro, dat een looptijd heeft van 25 jaar (2002 tot 2027), zoals beschreven in de Integrale Financiële Risicoanalyse (IFR),
- deze dekking daarmee berust op een voorlopige analyse van de Dienst Metro dat € 100 miljoen bezuinigd kan worden op nog uit te voeren werkzaamheden van het MVP, waarbij de commissieflap zelf aangeeft dat deze resultaten "zijn gechallenged door deskundigen van RET", maar dat het "wel van groot belang is dat de komende maanden de prognoses verder worden gehard zodat een scherp kader voor de uitvoering ontstaat.";
- de bezuiniging van € 100 miljoen een zeer aanzienlijk percentage betreft van het resterende budget van het MVP,

---

### Verzoekt het college van burgemeester en wethouders:

- de vrijval uit het Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) Metro geenszins ten koste te laten gaan van de kwaliteit van het onderhoud en de uitstraling van de betreffende infrastructuur;
- dit aan de raad inzichtelijk te maken bij de behandeling van de nadere analyse.

---

### De leden van de gemeenteraad,

A.H. van Drooge  
F.M. Molenaar





## **Bijlage 2 - Lijst met geïnterviewde personen**

### *Dienst Metro*

- Theo van Bekkum, Financieel directeur
- Jan van der Meulen, Manager strategische, juridische en bestuurlijke zaken
- Bauke Hoogzaad, Assetmanager railsystemen
- Joost van Houwelingen, Adviseur Planning & Control

### *Stadsregio Amsterdam*

- Nico van Paridon, Afdelingshoofd openbaar vervoer
- Maurits Nelissen, Adviseur en beleidsmedewerker openbaar vervoer
- Brigitte van Beers, Financieel adviseur



## Bijlage 3 - Afwijkingen van de maximale bijdrage

Er zijn verschillende afwijkende situaties denkbaar die leiden tot een ander benodigde bijdrage dan in het convenant is opgenomen. Hieronder volgen een aantal van deze situaties:

1. Werkelijke indexatie is hoger dan 2%  
Bij de berekening van de maximale financiële bijdrage van de SRA is gerekend met een indexatiecijfer van 2%. Als de werkelijke indexatie met 0,5% toeneemt betekent dit een reductie voor de benodigde financiële bijdrage van de SRA van € 10 miljoen. Dit wordt veroorzaakt doordat subsidiebedragen in latere jaren relatief zwaarder meetellen en er voor zorgen dat er een lagere financiële bijdrage vanuit de SRA nodig is.
2. Werkelijke rente is lager dan 4,5%  
Bij de berekening van de maximale financiële bijdrage van de SRA is gerekend met een rentepercentage van 4,5%. Als de werkelijke rente met 0,5% lager is dan betekent dit een reductie voor de benodigde financiële bijdrage van de SRA van € 10 miljoen. De rentelasten nemen af en daardoor is een minder hoge financiële bijdrage vanuit de SRA nodig.
3. Investeringsbudgetten zijn vertraagd  
Wanneer de investeringen later worden ingezet dan opgenomen in het convenant of lager uitvallen dan vooraf afgesproken dan betekent dit dat vanwege lagere rentelasten als gevolg van voorfinanciering de benodigde financiële bijdrage van de SRA afneemt en lager uitvalt. Wanneer de investering in de jaren 2008 tot en met 2010 met € 25 miljoen lager uitvalt en in 2020 en 2021 met € 25 miljoen hoger uitvalt blijft het totale investeringsbudget gelijk maar neemt de benodigde bijdrage vanuit de SRA met € 25 miljoen af.
4. Subsidiebedragen worden eerder uitgekeerd  
Als de subsidiebedragen eerder worden uitgekeerd nemen de kosten van voorfinanciering af (rentelasten) en is er daardoor een lagere financiële bijdrage nodig vanuit de SRA.



## Bijlage 4 - Berekening maximale financiële bijdrage Convenant 2005

Inflatiecijfer		0,02									
Rentepercentage		0,045									
		Convenant 2005 looptijd 25 jaar						Herverdeling bijdrage , looptijd 29 jaar			
Jaartal	Eindwaarde factor 25 jaar	Investering onderhoud	Benodigde bijdrage	Eindwaarde uitgave	Eindwaarde bijdrage	Eindwaarde factor 29 jaar	Investering onderhoud	Herverdeling bijdrage t/m 2031	Einde waarde Investering	Eindwaarde bijdrage	
2003	2,876	45.445.230	18.259.916	130.701.110	52.515.771	3,430	45.445.230	18.259.916	155.863.505	62.626.034	
2004	2,807	15.038.304	6.338.086	42.215.672	17.792.336	3,348	15.038.304	6.338.086	50.342.975	21.217.692	
2005	2,740	28.431.471	43.837.070	77.903.696	120.115.832	3,268	28.431.471	43.837.070	92.901.607	143.240.363	
2006	2,675	47.757.712	8.173.809	127.728.004	21.860.853	3,189	47.757.712	8.173.809	152.318.021	26.069.474	
2007	2,611	56.943.213	9.427.284	148.651.215	24.610.083	3,113	56.943.213	9.427.284	177.269.339	29.347.982	
2008	2,548	53.964.403	27.449.320	137.504.767	69.942.631	3,039	53.964.403	28.612.038	163.976.992	86.940.940	
2009	2,487	47.465.530	27.569.107	118.051.795	68.567.286	2,966	47.465.530	28.612.038	140.778.961	84.861.013	
2010	2,428	43.081.647	27.719.107	104.585.250	67.291.061	2,895	43.081.647	28.612.038	124.719.856	82.830.845	
2011	2,370	26.191.253	27.719.107	62.060.933	65.681.227	2,826	26.191.253	28.612.038	74.008.816	80.849.246	
2012	2,313	16.875.696	26.000.904	39.030.813	60.135.974	2,758	16.875.696	28.612.038	46.544.970	78.915.053	
2013	2,258	19.924.171	33.165.655	44.979.026	74.871.815	2,692	19.924.171	28.612.038	53.638.325	77.027.133	
2014	2,204	16.596.037	33.873.114	36.569.419	74.639.512	2,628	16.596.037	28.612.038	43.609.712	75.184.379	
2015	2,151	14.693.477	34.580.574	31.602.550	74.375.474	2,565	14.693.477	28.612.038	37.686.628	73.385.710	
2016	2,099	20.376.037	35.288.033	42.776.096	74.081.348	2,503	20.376.037	28.612.038	51.011.290	71.630.071	
2017	2,049	25.301.352	35.626.398	51.845.258	73.002.415	2,444	25.301.352	28.612.038	61.826.434	69.916.433	
2018	2,000	21.636.037	35.626.398	43.273.987	71.255.945	2,385	21.636.037	28.612.038	51.605.034	68.243.791	
2019	1,952	17.717.649	35.626.398	34.589.092	69.551.258	2,328	17.717.649	28.612.038	41.248.136	66.611.164	
2020	1,906	14.305.023	35.626.398	27.258.723	67.887.352	2,272	14.305.023	28.612.038	32.506.535	65.017.596	
2021	1,860	21.903.252	35.626.398	40.738.913	66.263.253	2,218	21.903.252	28.612.038	48.581.911	63.462.151	
2022	1,815	24.331.166	35.626.398	44.172.058	64.678.007	2,165	24.331.166	28.612.038	52.676.001	61.943.917	
2023	1,772	20.986.923	35.626.398	37.189.245	63.130.687	2,113	20.986.923	28.612.038	44.348.867	60.462.006	
2024	1,730	9.056.037	35.626.398	15.663.567	61.620.383	2,063	9.056.037	28.612.038	18.679.095	59.015.546	
2025	1,688	8.771.840	35.626.398	14.809.045	60.146.211	2,013	8.771.840	28.612.038	17.660.062	57.603.691	
2026	1,648	32.847.387	35.626.398	54.127.886	58.707.307	1,965	32.847.387	28.612.038	64.548.511	56.225.612	
2027	1,608	44.763.154	35.626.398	71.998.724	57.302.826	1,918	44.763.154	28.612.038	85.859.818	54.880.502	
2028						1,872		28.612.038	0	53.567.571	
2029						1,827		28.612.038	0	52.286.050	
2030						1,784		28.612.038	0	51.035.188	
2031						1,741		28.612.038	0	49.814.250	
<b>Totaal</b>		<b>694.404.001</b>	<b>751.291.464</b>	<b>1.580.026.845</b>	<b>1.580.026.845</b>		<b>694.404.001</b>	<b>772.725.072</b>	<b>1.884.211.402</b>	<b>1.884.211.402</b>	
Verschil in eindwaarde					<b>0</b>	Verschil in eindwaarde					<b>0</b>



## **Bijlage 5 – Interpretatie SRA van het convenant**

De Stadsregio Amsterdam heeft in het traject van ambtelijk wederhoor haar interpretatie van het convenant tussen de SRA en de gemeente Amsterdam gegeven. De SRA deelt de interpretatie van het convenant van de rekenkamer niet. Hieronder geven we een samenvatting van de interpretatie van het convenant door de SRA.

Het dagelijks bestuur van de SRA heeft op 31 januari 2005 besloten om de convenanten tussen de SRA (toenmalig ROA) en het Rijk en tussen de SRA en de gemeente Amsterdam met een positief advies voor te leggen aan de regioraad. De regioraad heeft het convenant geaccordeerd en het convenant is ondertekend.

Kern van het convenant is dat de reguliere Rijksbijdrage verhoogd wordt om daarmee in de komende jaren het groot onderhoud aan de metroinfrastructuur te betalen. Het Rijk was bereid om maximaal 85% van de destijds geprognosticeerde projectkosten te betalen. In de toelichting bij het besluit van de stadsregio staat dat de er een eigen investeringsbijdrage van 15% nodig is. Hiermee wordt volgens de stadsregio een investeringsbijdrage bedoeld die niet direct door het Rijk beschikbaar wordt gesteld. In de bijlage bij het besluit is aangegeven hoe deze investeringsbijdrage vanuit de regio wordt gedekt vanuit middelen van de SRA en eerder door de gemeente Amsterdam aangelegde reserves uit eerder door de SRA ter beschikking gestelde subsidies. Over de te dekken rentelasten wordt in de toelichting niet gesproken.

Volgens de SRA is de achtergrond van het convenant dat de stadsregio de bijdrage van het Rijk één op één beschikbaar stelt aan de gemeente Amsterdam voor het MVP Metro. In artikel 2 van het convenant staat dat “het ROA (de voorloper van de stadsregio) niet gehouden is om meer te verstrekken aan de gemeente Amsterdam dan de voor dit doel door de Minister te verstrekken bedragen”. Achtergrond bij deze bepaling is volgens de SRA dat de SRA geen andere middelen ter beschikking heeft dan de BDU en geen eigen belasting-inkomsten heeft. De SRA is dus van mening dat op grond van het convenant ze niet verplicht is om 15% van de investeringsuitgaven en de rentelasten te dragen, maar slechts de rijksbijdrage (€ 776 miljoen, pp 2012). Vanwege de rijksbezuiniging op de BDU uitkering van het OV vanaf 2011 is de SRA van mening dat de verplichte bijdrage op basis van het convenant nog naar beneden kan worden bijgesteld.

Met een financieringsbijdrage van € 914 miljoen (pp 2012) is de SRA van mening dat ze ruimschoots meer bijdraagt dan het convenant voorschrijft (alleen de rijksbijdrage). De SRA is van mening dat ze niet gehouden is om de subsidie voor de werkelijke kosten (investeringen en rentelasten) voor het vervangingsonderhoud tot een in artikel 11 van het convenant vastgelegd maximum te verstrekken.

#### *Reactie rekenkamer*

We erkennen dat de inhoud van artikel 2 in combinatie met artikel 11 van het convenant wellicht wat verwarrend is. De interpretatie van de SRA ligt echter volgens de rekenkamer niet voor de hand. Ook bij het opstellen van het convenant was het immers volstrekt duidelijk dat de gedetailleerde afspraken in artikel 11 veel hogere bijdragen impliceerden van de SRA aan Amsterdam dan de SRA kreeg van het Rijk. Dit alles natuurlijk wel onder de voorwaarde dat de gemeente Amsterdam zich houdt aan de bepalingen in de subsidiebeschikkingen van de SRA. Wij zien artikel 2 dan ook meer als een noodbepaling waar de SRA een beroep op kan doen als ze vanwege onvoorziene omstandigheden niet aan de financiële verplichtingen die artikel 11 impliceert, kan voldoen. Als dat inderdaad het geval is en het daarom noodzakelijk zou zijn om de afspraken uit artikel 11 aan te passen, kan dat echter niet eenzijdig, maar moet dat - zoals artikel 14 van het convenant voorschrijft - in overleg.<sup>54</sup> Tevens willen we er op wijzen dat de huidige interpretatie van de SRA van het convenant, dat haar enige verplichting in deze is om het geld van het Rijk door te geven aan Amsterdam, nieuw is. In geen enkel gemeentelijk stuk en ook niet in een stadsregionaal stuk zijn we deze interpretatie tegengekomen.

Onze reactie hebben we ook opgenomen in de hoofdtekst van dit onderzoeksrapport.

#### *Maximum bijdrage*

In artikel 11 van het convenant is de procedure vastgelegd hoe de subsidie aangevraagd en verantwoord moet worden. Hierin zijn maximumbedragen vastgelegd rekening houdend met rente en indexatie. Tevens is aangegeven dat de Stadsregio tussentijds de voorschotten kan verhogen waarmee de financieringslasten dalen, zodat de bedragen voor de dekking hiervan naar beneden bijgesteld kunnen worden. Tevens heeft het uitgavenritme invloed op de financieringslasten. Wanneer de uitgaven op een later tijdstip gedaan worden, zullen hierdoor de financieringslasten dalen. De stadsregio is van

---

<sup>54</sup> In artikel 14 wordt gezegd dat de partijen onderling overleg zullen voeren als er sprake is van onvoorziene omstandigheden. Het niet of slechts gedeeltelijk betalen door de Minister van de aan het ROA toegezegde bedragen wordt, aldus artikel 14, in ieder geval aangemerkt als een onvoorziene omstandigheid.



mening dat de maximumbijdrage zoals vastgelegd in het convenant kan fluctueren.

*Reactie rekenkamer*

De **maximale bijdrage** in het convenant ligt vast en is vastgesteld op €751,3 (prijspeil 2002). Met deze financiële bijdrage kunnen de investeringen en rentelasten worden gedekt bij een looptijd van 25 jaar. In het convenant wordt nergens gesproken over een jaarlijkse aanpassing van de maximale bijdrage. Aanpassing van de maximale bijdrage als gevolg van bijvoorbeeld rijks-bezuinigingen vereist ons inziens een aanpassing van het convenant, waarbij ook wordt gekeken naar de investeringsverplichtingen voor de gemeente Amsterdam

De **benodigde bijdrage** kan lager uitvallen en moet wel elk jaar op basis van werkelijk gefactureerde uitgaven opnieuw worden vastgesteld. Randvoorwaarde daarbij is dat de benodigde bijdrage niet hoger kan zijn dan de in het convenant opgenomen maximale bijdrage.<sup>55</sup> Eventuele tekorten en overschotten in enig jaar moeten door de gemeente Amsterdam zo mogelijk binnen het meerjarige beschikbare budget worden opgelost.<sup>56</sup> Zolang de benodigde bijdrage past binnen de maximum bijdrage is er niets aan de hand.

Uit een interne mail van uw organisatie van 12 juli 2011 blijkt dat de SRA onze interpretatie eerder deelde. In de mail wordt gemeld dat aan de gemeente Amsterdam is gevraagd om een actualisatie eindewaardeberekening (en dus benodigde bijdrage) waarmee “ *te allen tijde inzichtelijk blijft of het MVP project binnen het oorspronkelijke budget blijft*”. We zien dan ook geen aanleiding om de wijze waarop we de maximale bijdrage hebben berekend aan te passen.

---

<sup>55</sup> Convenant, artikel 11, lid 5.

<sup>56</sup> Convenant, artikel 7.



## Bijlage 6 - Herberekening eindwaarde en benodigde bijdrage(SRA en Dienst Metro)

Onderstaande tabel bevat de herberekening van de eindwaarde door de Dienst Metro en de SRA. De opstelling met de verlengde looptijd tot 29 jaar is als bijlage opgenomen bij de notitie van 15 oktober 2013 en levert het tekort op eindwaarde op van € 53 miljoen. Daarnaast bevat de tabel de benodigde bijdrage bij een verlengde looptijd (29 jaar). Deze benodigde bijdrage is berekend door de rekenkamer.

Convenant (incl. VWM)															
Jaar	OV-Index	pp2002	pp2012												
2003	103,51	18.259.916	18.900.839												
2004	105,74	6.338.086	6.701.605												
2005	106,71	43.837.070	46.780.080												
2006	107,89	8.173.809	8.818.507												
2007	110,02	9.427.284	10.371.723	Indexcijfer: 0,02											
2008	113,75	27.449.320	31.222.231	Rentepercentage: 0,045											
2009	117,40	39.385.340	46.238.021												
2010	119,53	40.444.281	48.341.805												
2011	123,10	27.719.107	34.121.608	Eindwaarde		Oorspronkelijke looptijd 25 jaar				Verlengde looptijd 29 jaar					
2012	126,56	26.000.904	32.906.722	Jaar	factor	Uitgaven	Inkomsten	EW Uitgaven	EW inkomsten	Uitgaven	herschikking bijdrage	EW Uitgaven	EW herschikking bijdrage	Benodigd	EW benodigd
2012	126,56	26.000.904	32.906.722	t/m 2012	2,31	292.167.331	277.117.041	674.281.387	639.547.420	292.167.331	277.117.041	674.281.387	639.547.420,38	279.552.091	645.167.176,14
2013	126,56	33.165.655	41.974.425	2013	2,25	59.408.791	42.172.587	133.827.115	95.000.009	59.408.791	31.200.000	133.827.115	70.282.628,26	31.200.000	70.282.628,26
2014	126,56	33.873.114	42.869.784	2014	2,20	64.664.274	40.045.121	142.181.039	88.049.499	64.664.274	33.681.491	142.181.039	74.057.421,55	35.141.401	77.267.409,52
2015	126,56	34.580.574	43.765.145	2015	2,15	59.860.060	40.919.283	128.468.991	87.819.140	59.860.060	33.681.491	128.468.991	72.285.712,90	35.141.401	75.418.906,90
2016	126,56	35.288.033	44.660.505	2016	2,09	100.791.168	41.793.444	211.138.544	87.549.406	100.791.168	33.681.491	211.138.544	70.556.389,62	35.141.401	73.614.626,83
2017	126,56	35.626.398	45.088.739	2017	2,04	65.771.554	42.957.854	134.482.889	87.835.789	65.771.554	33.681.491	134.482.889	68.868.437,72	35.141.401	71.853.511,36
2018	126,56	35.626.398	45.088.739	2018	2,00	45.941.260	42.957.854	91.688.678	85.734.455	45.941.260	33.681.491	91.688.678	67.220.867,44	35.141.401	70.134.527,83
2019	126,56	35.626.398	45.088.739	2019	1,95	23.455.955	42.957.854	45.693.015	83.683.391	23.455.955	33.681.491	45.693.015	65.612.712,72	35.141.401	68.456.668,31
2020	126,56	35.626.398	45.088.739	2020	1,90	20.659.837	42.957.854	39.283.254	81.681.396	20.659.837	33.681.491	39.283.254	64.043.030,59	35.141.401	66.818.948,98
2021	126,56	35.626.398	45.088.739	2021	1,86	19.417.977	42.957.854	36.038.643	79.727.296	19.417.977	33.681.491	36.038.643	62.510.900,68	35.141.401	65.220.409,53
2022	126,56	35.626.398	45.088.739	2022	1,81	22.108.759	42.957.854	40.050.938	77.819.944	22.108.759	33.681.491	40.050.938	61.015.424,58	35.141.401	63.660.112,65
2023	126,56	35.626.398	45.088.739	2023	1,77	19.410.931	42.957.854	34.322.473	75.958.223	19.410.931	33.681.491	34.322.473	59.555.725,43	35.141.401	62.137.143,45
2024	126,56	35.626.398	45.088.739	2024	1,73	14.059.881	42.957.854	24.265.974	74.141.041	14.059.881	33.681.491	24.265.974	58.130.947,31	35.141.401	60.650.608,91
2025	126,56	35.626.398	45.088.739	2025	1,68	15.130.898	42.957.854	25.489.698	72.367.331	15.130.898	33.681.491	25.489.698	56.740.254,79	35.141.401	59.199.637,41
2026	126,56	35.626.398	45.088.739	2026	1,64	15.259.443	42.957.854	25.091.264	70.636.056	15.259.443	33.681.491	25.091.264	55.382.832,43	35.141.401	57.783.378,14
2027	126,56	35.626.398	45.088.739	2027	1,60	14.907.646	42.957.854	23.926.370	68.946.198	14.907.646	33.681.491	23.926.370	54.057.884,28	35.141.401	56.401.000,67
2028	126,56			2028	1,57	8.080.836		12.659.249		8.080.836	33.681.491	12.659.249	52.764.633,46	35.141.401	55.051.694,44
2029	126,56			2029	1,53	2.944.863		4.502.986		2.944.863	33.681.491	4.502.986	51.502.321,66	35.141.401	53.734.668,25
2030	126,56			2030	1,49	19.500.000		29.104.088		19.500.000	33.681.491	29.104.088	50.270.208,70	35.141.401	52.449.149,87
2031	126,56			2031	1,46						33.681.491	-	49.067.572,13	35.141.401	51.194.385,52
<b>Totaal</b>		<b>775.832.871</b>	<b>953.649.130</b>			<b>883.541.464</b>	<b>914.583.876</b>	<b>1.856.496.593</b>	<b>1.856.496.593</b>	<b>883.541.464</b>	<b>914.583.876</b>	<b>1.856.496.593</b>	<b>1.803.473.327</b>	<b>943.297.308</b>	<b>1.856.496.593</b>
Vluchtwegmaatregelen		24.541.407													
Totaal excl. VWM		751.291.464													
						Verschil in eindwaarde				Verschil in eindwaarde				Verschil in eindwaarde	
									0				<b>-53.023.266</b>		-



## Bijlage 7 - Herberekening eindwaarde en benodigde bijdrage (Rekenkamer Amsterdam)

In de opstelling van de Dienst metro en de SRA (Bijlage 6) zijn de rente-uitgaven en rente-inkomsten niet goed meegenomen in het jaar 2012. Van de Dienst Metro hebben we een opgave ontvangen van de rente-inkomsten en rente-uitgaven. De rente-inkomsten bedragen volgens de Dienst Metro: € 2.435.050. Dit bedrag is toegevoegd aan de inkomsten tot en met 2012. De rente-uitgaven bedragen volgens de Dienst Metro €3.329.347. Dit bedrag is opgeteld bij de uitgaven tot en met 2012. Daarnaast lopen de inkomsten- en uitgavenpatronen bij de 25 jarige looptijd niet parallel. Om tot een zuivere vergelijking te kunnen komen dienen volgens ons deze patronen wel parallel te lopen. Daarom is dit aangepast in het onderstaand schema.

Convenant (incl. VWM)																	
Jaar	OV-Index	pp2002	pp2012														
2003	103,51	18.259.916	18.900.839														
2004	105,74	6.338.086	6.701.605														
2005	106,71	43.837.070	46.780.080														
2006	107,89	8.173.809	8.818.507														
2007	110,02	9.427.284	10.371.723	Indexcijfer: 0,02													
2008	113,75	27.449.320	31.222.231	Rentepercentage: 0,045													
2009	117,40	39.385.340	46.238.021														
2010	119,53	40.444.281	48.341.805														
2011	123,10	27.719.107	34.121.608														
				Oorspronkelijke looptijd 25 jaar				Verlengde looptijd 29 jaar									
Jaar	OV-Index	pp2002	pp2012	Eindwaarde	t/m 2012	factor	Uitgaven	Inkomsten	EW Uitgaven	EW inkomsten	Uitgaven	herschikking bijdrage	EW Uitgaven	EW herschikking bijdrage	Benodigd	EW benodigd	
2012	126,56	26.000.904	32.906.722		2,31		295.496.678	279.552.091	681.965.055	645.167.176	295.496.678	279.552.091	681.965.055	645.167.176,14	279.552.091	645.167.176,14	
2013	126,56	33.165.655	41.974.425		2,25		59.408.791	42.339.633	133.827.115	95.376.305	59.408.791	31.200.000	133.827.115	70.282.628,26	31.200.000	70.282.628,26	
2014	126,56	33.873.114	42.869.784		2,20		64.664.274	40.212.167	142.181.040	88.416.792	64.664.274	33.820.696	142.181.040	74.363.499,65	35.378.039	77.787.718,69	
2015	126,56	34.580.574	43.765.145		2,15		59.860.060	41.086.329	128.468.990	88.177.646	59.860.060	33.820.696	128.468.990	72.584.468,56	35.378.039	75.926.768,48	
2016	126,56	35.288.033	44.660.505		2,09		100.791.168	41.960.490	211.138.544	87.899.337	100.791.168	33.820.696	211.138.544	70.847.998,02	35.378.039	74.110.338,61	
2017	126,56	35.626.398	45.088.739		2,04		65.771.554	43.124.901	134.482.888	88.177.348	65.771.554	33.820.696	134.482.888	69.153.069,84	35.378.039	72.337.364,00	
2018	126,56	35.626.398	45.088.739		2,00		45.941.260	43.124.901	91.688.677	86.067.842	45.941.260	33.820.696	91.688.677	67.498.690,18	35.378.039	70.606.805,06	
2019	126,56	35.626.398	45.088.739		1,95		23.455.955	43.124.901	45.693.014	84.008.803	23.455.955	33.820.696	45.693.014	65.883.888,98	35.378.039	68.917.647,04	
2020	126,56	35.626.398	45.088.739		1,90		20.659.837	43.124.901	39.283.254	81.999.023	20.659.837	33.820.696	39.283.254	64.307.719,38	35.378.039	67.268.899,50	
2021	126,56	35.626.398	45.088.739		1,86		19.417.977	43.124.901	36.038.643	80.037.323	19.417.977	33.820.696	36.038.643	62.769.257,20	35.378.039	65.659.595,69	
2022	126,56	35.626.398	45.088.739		1,81		22.108.759	43.124.901	40.050.939	78.122.555	22.108.759	33.820.696	40.050.939	61.267.600,33	35.378.039	64.088.791,96	
2023	126,56	35.626.398	45.088.739		1,77		19.410.931	43.124.901	34.322.474	76.253.594	19.410.931	33.820.696	34.322.474	59.801.868,26	35.378.039	62.555.567,28	
2024	126,56	35.626.398	45.088.739		1,73		14.059.881	43.124.901	24.265.975	74.429.346	14.059.881	33.820.696	24.265.975	58.371.201,56	35.378.039	61.059.022,60	
2025	126,56	35.626.398	45.088.739		1,68		15.130.898	43.124.901	25.489.697	72.648.739	15.130.898	33.820.696	25.489.697	56.974.761,33	35.378.039	59.598.280,44	
2026	126,56	35.626.398	45.088.739		1,64		15.259.443	43.124.901	25.091.264	70.910.731	15.259.443	33.820.696	25.091.264	55.611.728,76	35.378.039	58.172.484,25	
2027	126,56	35.626.398	45.088.739		1,60		45.433.345	43.124.901	72.919.293	69.214.302	14.907.646	33.820.696	23.926.370	54.281.304,63	35.378.039	56.780.798,03	
2028	126,56				1,57						8.080.836	33.820.696	12.659.248	52.982.708,82	35.378.039	55.422.405,73	
2029	126,56				1,53						2.944.863	33.820.696	4.502.986	51.715.179,90	35.378.039	54.096.510,86	
2030	126,56				1,49						19.500.000	33.820.696	29.104.088	50.477.974,64	35.378.039	52.802.335,95	
2031	126,56				1,46							33.820.696	-	49.270.367,59	35.378.039	51.539.122,18	
<b>Totaal</b>		<b>775.832.871</b>	<b>953.649.130</b>				<b>886.870.811</b>	<b>919.524.617</b>	<b>1.866.906.862</b>	<b>1.866.906.862</b>	<b>886.870.811</b>	<b>919.524.617</b>	<b>1.864.180.261</b>	<b>1.813.613.092</b>	<b>947.556.789</b>	<b>1.864.180.261</b>	
Vluchtwegmaatregelen		24.541.407															
Totaal excl. VWM		751.291.464					Verschil in eindwaarde		-		Verschil in eindwaarde		-50.567.169		Verschil in eindwaarde		-





Rekenkamer Amsterdam

Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam

telefoon 020 552 2897  
fax 020 552 2943  
[info@rekenkamer.amsterdam.nl](mailto:info@rekenkamer.amsterdam.nl)  
[www.rekenkamer.amsterdam.nl](http://www.rekenkamer.amsterdam.nl)