

Ontwerpbegroting

2025 - 2028

In deze begroting 2025-2028 leest u met welke activiteiten, maatregelen en projecten de Vervoerregio aan de slag gaat en welke budgetten we daarvoor nodig hebben. In onze kadernota schreven we eerder dit jaar wat de belangrijkste ontwikkelingen zijn op het gebied van verkeer en vervoer en welke keuzes we daarbij maken. Die zijn in deze begroting verder uitgewerkt. Onze belangrijkste wens is dat we overal in de regio een passend vervoersaanbod krijgen. Daar moeten we en kunnen we nog iets extra's voor doen. De eind vorig jaar door het kabinet vrijgemaakte Bikker-gelden zetten we in om de belangrijke rol van het openbaar vervoer te behouden, ook voor mensen voor wie de toegang tot het ov beperkt is, op wat voor manier dan ook. We werken aan Publieke Mobiliteit, per gebied zorgen we ervoor dat mensen meer en beter passende reisopties krijgen. Dat kan met (hoogwaardig) ov, maar ook met deelmobiliteit en flexvervoer. Op die twee nieuwe thema's zijn we al begonnen met kleine projecten en experimenten. Dit schroeven we op de middellange termijn verder op. Zo verwachten we nog aan het eind van dit jaar een volgende stap in de richting van een regionaal deelmobiliteitssysteem.

Vanuit het BDU-saldo richten we ons extra op het verbeteren van het netwerk van doorfietsroutes in de regio en zorgen we voor veilige 50km wegen. Deze investeringen kunnen we al op korte termijn doen, waarbij we zorgen voor een goede spreiding over de regio. Het gaat in alle gevallen om actuele opgaven die verbonden zijn met het Beleidskader Mobiliteit.

Op langere termijn staan grote investeringen in schaalsprongprojecten en de ontsluiting van grote woningbouwlocaties gepland. We reserveren bijdragen voor projecten die een groei in het openbaar vervoer (ov) mogelijk maken, zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, de ov-verbinding Sloterdijk Amsterdam-Centrum, Zuidasdok en een derde perron op station Zuid. Met een reservering voor de Oostbrug maken we de sprong over het IJ. In onder meer de gemeenten Zaanstad, Haarlemmermeer en Purmerend investeren we samen met rijk en gemeenten in mobiliteitsmaatregelen die extra woningbouw mogelijk maken. Voorbeelden van projecten die cruciaal zijn voor de bereikbaarheid van die nieuwe woningen zijn bijvoorbeeld de HOV ZaanIJ, HOV Nieuw Vennep West en HOV Purmerend.

U leest ook over alle lopende activiteiten en projecten, waarvoor deze begroting de financiële basis legt. Zo is goed beheer en onderhoud van de railinfrastructuur onverminderd belangrijk. De Vervoerregio stuurt hierbij vanuit het AMRI-contract al op prestaties (KPI's) zoals betrouwbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid en toekomstvastheid. De wens van de Regioraad om deze sturing breder toe te passen, vullen we in deze begroting verder in. We maken de inzet van onze middelen beter meetbaar. Zo kunt u als raadslid beter bepalen of u tevreden bent, extra inzet wil of een bijstelling van ons beleid nodig is. Nieuw is ook dat we onze ov-concessies apart indelen in één subprogramma voor de streek concessies en één subprogramma voor de concessie Amsteram. De regioraad krijgt zo meer inzicht en meer mogelijkheden om mee besluiten over eventuele verschuivingen binnen de begroting.

Volgend jaar verwachten we een nieuwe bijdrage vanuit het Rijk voor kleine gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten. Grote uitgaven verwachten we in 2025 bij projecten zoals de Thorbeckeweg en Guisweg in Zaanstad, de Multimodale Knoop Schiphol en een aantal grote fietsenstallingen bij treinstations. Deze inzet op infrastructuur vullen we aan met een doelgroepgerichte inzet op gedragsmaatregelen. Hiermee willen we mensen stimuleren de nieuwe STOMP-mogelijkheden van fiets, deelmobiliteit en ov ook echt te gaan gebruiken. Ook willen we ermee bereiken dat de verkeersdrukte beter spreidt over de week én over de dag. Want we zien nu vooral op dinsdag en donderdag dat mensen tijdens de spits massaal in de file staan of in overvolle treinen zitten. We kunnen ons netwerk beter benutten door verkeersbewegingen meer te spreiden via gedragscampagnes of prijsprikkels, net zoals we dat steeds vaker op het volle energienetwerk zien.

Toch zullen we met meer geld niet ineens alle problemen oplossen: we hebben te maken met de beperkingen van een krappe arbeidsmarkt. Vervoerders kampen met grote personeelstekorten en dat merken de reizigers. Ook zien we bij vooral de kleinere gemeenten dat zij moeite hebben om voldoende menskracht in te zetten. Waar mogelijk probeert de Vervoerregio te helpen bij deze – ook voor ons – nieuwe opgave.

Tot slot hebben we een hogere BDU opgenomen in deze begroting. Deze verhoging komt door de van het Rijk verkregen Bikker-gelden en door indexatie. Hiermee ondersteunen we onder meer de toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en de behoefte aan ov in gebieden met een grote woningbouwopgave. Zoals gezegd: met deze begroting willen we de ambities van de Vervoerregio waarmaken. We kijken ernaar uit om met alle betrokken partijen samen te werken aan het bereiken van onze ambities. Met als uiteindelijk doel een duurzaam bereikbare regio waarin iedereen veilig, betaalbaar, soepel en prettig kan reizen van deur tot deur.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam



1

Leeswijzer

De Begroting 2025-2028 bestaat uit drie hoofdonderdelen: het algemene deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die de basis zijn van de begroting. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op de programma's Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In dit onderdeel gaan we ook in op de nieuwe set van beleidsindicatoren waarop we willen gaan sturen. De programmabegroting is aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen. In deze paragrafen geven we een algemeen inzicht in enkele thema's die belangrijk zijn voor de begroting. Dat zijn: financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen en bedrijfsvoering. De daarop volgende 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het vooruitzicht over meerdere jaren en de ontwikkelingen van onze belangrijkste inkomsten.



2

Strategische opgaves en bestuurlijke speerpunten

We willen een bereikbare regio zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn.
Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming kunnen bereiken.
Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur.
Om dat te bereiken, werken we aan vijf doelen, volgens vier samenhangende principes. Deze zijn vastgelegd in het Beleidskader Mobiliteit. Dit is de inhoudelijke leidraad voor ons handelen. In de begroting van 2025 zetten we extra in op drie speerpunten die voortkomen uit het beleidskader.

STRATEGISCHE OPGAVES

Het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid' is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken.

Een goed ingericht mobiliteitssysteem draagt bij aan een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Mobiliteit is een middel om brede welvaart te vergroten, zowel voor reizigers als voor niet-reizigers.

Vijf samenhangende doelen staan daarbij centraal:

- **Bereikbaarheid**: We bieden iedereen mogelijkheden om binnen redelijke tijd, tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn.
- **Inclusiviteit**: We willen dat iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt, genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, opleiding of werkplek te bereiken.
- **Duurzaamheid**: We werken aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstofuitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.
- **Verkeersveiligheid**: Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, willen we op korte termijn een trendbreuk realiseren en de stijging van ongevallen omzetten in een daling.
- **Gezondheid**: Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan de fysieke en mentale gezondheid van onze reizigers en inwoners.

Om deze doelen te bereiken, werken we volgens **vier principes**:

- **De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen**. We nemen gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit als uitgangspunt en kijken welke maatregelen in de infrastructuur daar het beste op aansluiten.
- **STOMP is de basis**: Met het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Ov – Mobiliteitsdiensten – Privéauto) moedigen we de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen, en passend zijn bij het gebied waar je reist.
- **Ieder gebied vraagt om een andere oplossing**: We hanteren vijf verschillende gebiedstypen met een andere invulling van mobiliteit volgens het STOMP-principe. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen.
- **Mobiliteit en ruimte versterken elkaar**: Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We helpen gemeenten om bereikbaarheid een goede plek te geven binnen ruimtelijke plannen.

Met het beleidskader kijken wij anders naar de mobiliteitsopgave in onze regio dan voorheen:

- We denken minder vanuit het systeem en meer vanuit de mens en brede welvaart.
- Voor brede welvaart moeten we anders, breder en verder kijken dan alleen naar bereikbaarheid.
- Om brede welvaart te bereiken gaan we van infra als startpunt naar gedrag als startpunt.
- We gaan van beter maken wat al goed is (maximalisatie) naar overal de basis op orde.

Deze nieuwe blik leidt tot een andere mix van projecten, andere benodigde vaardigheden en kennis en om meer samenwerking, ook met andere, nieuwe partijen.

BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

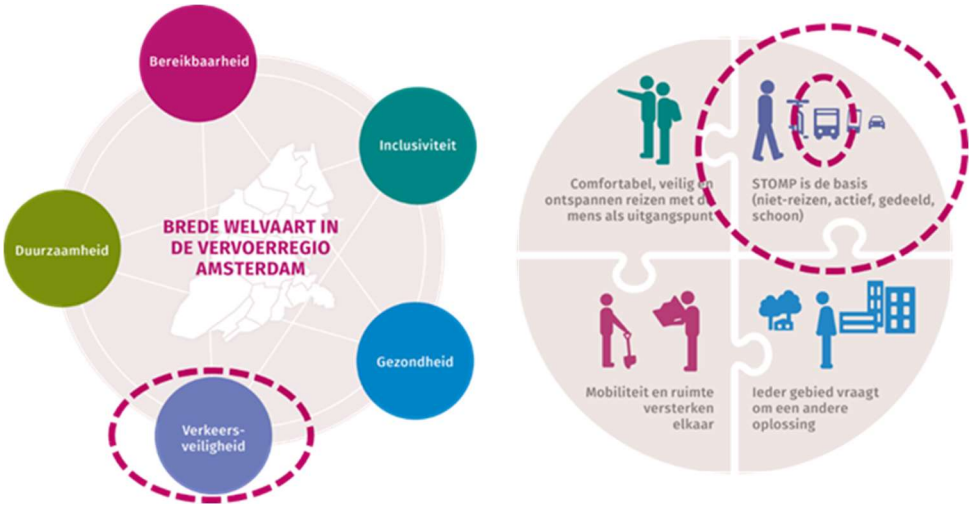
Het Beleidskader Mobiliteit is pas kortgeleden vastgesteld en we zijn al goed op weg om doelen ervan te realiseren. Bestaande investeringen via bijvoorbeeld het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en onze concessies dragen bij aan de doelen. Maar er zijn ook zaken in het beleidskader die we nog niet doen. En er zijn zaken waar intensivering of andere inzet nodig is. Dit is mede vanwege de grote woningbouwopgave in onze regio: we willen dat mensen ook daar duurzame, gezonde, veilige en inclusieve mobiliteitsopties hebben.

Concreet zien wij **drie bestuurlijke speerpunten**: actuele opgaven, die verbonden zijn met het Beleidskader Mobiliteit en die de komende tijd **extra (financiële) inzet vragen**:

1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen
3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.

Deze inzet en investeringen gaan we bovendien goed spreiden over onze regio.



Figuur 1: drie bestuurlijke speerpunten, afgeleid van de doelen en principes van het Beleidskader Mobiliteit

Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het Beleidskader Mobiliteit: binnen het STOMP-principe vormt het ov hét (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand. Maar het ov staat momenteel onder druk. Vanwege veranderend reizigersgedrag blijft het aantal reizigers achter. Daar is kwaliteitsvermindering (o.a. rituitval, drukke voertuigen etc.) in het regionale ov bijgekomen, door personeelstekorten die hardnekkig en waarschijnlijk langdurig zijn. Het gevolg: een verslechterd aanbod van het openbaar vervoer. Het ov kan zo de beloften aan de reiziger moeilijker waarmaken.

We willen deze negatieve ontwikkeling zo snel mogelijk omdraaien, vanuit de nieuwe werkelijkheid: ander reizigersgedrag en minder personeel. Daarbij bouwen we aan publieke mobiliteit, waarin ov, flexvervoer en deelmobiliteit samen de reiziger optimaal bedienen.

Het jaarlijkse extra geld van de Motie Bikker levert goede financiële mogelijkheden voor extra investeringen in ov/publieke mobiliteit.

Korte termijn

Op korte en mogelijk middellange termijn is het personeelstekort in het ov beperkend. Vervoerders werken er hard aan dit op te lossen en ook wij kijken welke maatregelen het tekort sneller kunnen oplossen. Tot die tijd zetten we in op **kwaliteit**: zorgen dat meer reizigers makkelijker het ov kunnen gebruiken en dat ook positief ervaren. Denk hierbij aan meer haltes en reisinformatie versneld toegankelijk maken, fietsenrekken bij haltes, speciale tarieven voor specifieke doelgroepen die we vaker in het ov willen krijgen en (gedrags)campagnes samen met bijv. werkgevers om mensen vaker en/of buiten de spits met het ov te laten reizen. Ook experimenteren we waar mogelijk en zinvol op korte termijn met deelmobiliteit en flexvervoer.

Middellange en lange termijn

Op middellange en lange termijn komt uitbreiding van het aanbod weer in beeld. Daar willen we klaar voor zijn door geld te reserveren voor investeringen in het ov van de toekomst, vaak gekoppeld aan grote ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de Noord/Zuidlijn, Zuidasdok en de ov-verbinding Sloterdijk Amsterdam-Centrum hebben we voor het zuiden en

voor Amsterdam die reserveringen al gemaakt. Het ov in het noorden gaan we ook verder versterken met investeringen in **BRT / R-net Metrobus** op de ZaanIJ-corridor.

Na de experimenten op korte termijn rollen we op middellange termijn **deelmobiliteit en flexvervoer** verder uit, zeker in gebieden waar geen hoogwaardig ov is. Ook **corridorhubs** zijn daarin een belangrijke schakel: hubs langs snelwegen, in of buiten de vervoerregio, waar reizigers kunnen overstappen van auto naar ov of deelmobiliteit.

Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen

Door te werken volgens het STOMP-principe willen we mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die relatief weinig ruimte innemen. Met de e-bike zijn veel nieuwe mogelijkheden ontstaan. Toch zijn nog niet altijd en voor iedereen goede mogelijkheden voorhanden. Bijvoorbeeld omdat ov niet overal een aantrekkelijke oplossing biedt, of omdat de fietsinfrastructuur nog niet overal voldoet. Of als het gaat om een nieuwe woningbouwlocatie, waar voorheen nog weinig mobiliteit was. Bovendien leiden menselijke keuzes ertoe dat reizigers, vooral op dinsdag en donderdag, tijdens de spits massaal in de file staan of in overvolle treinen zitten.

We spannen ons daarom extra in om overal en voor iedereen mobiliteitsopties in lijn met STOMP te krijgen. Verschillen in het STOMP-aanbod tussen gebieden, momenten én mensen zullen er altijd blijven, maar we willen in ieder geval meer opties bieden. En bij grote nieuwbouwlocaties zorgen we dat die opties goed zijn én er ook zo vroeg mogelijk zijn.

Naast de inzet op ov en publieke mobiliteit (zie speerpunt 1) zetten we vooral extra in op de fiets. De fiets is voor heel veel mensen namelijk een goed vervoermiddel op de korte en middellange afstand. Ook in gebieden waar ov minder goed is. We willen de uitvoering van het metropolitane **doorfietsnet** versnellen. Het wegnemen van barrières is daarbij heel belangrijk, juist ook in de verbindingen tussen het noorden en zuiden, bijvoorbeeld met de Oostbrug over het IJ.

Deze inzet op infrastructuur vullen we aan met structurele doelgroepgerichte inzet op **gedragsmaatregelen**. Hiermee willen we mensen stimuleren de nieuwe STOMP-mogelijkheden van fiets, deelmobiliteit en ov ook daadwerkelijk te gaan gebruiken. Juist ook op verandermomenten zoals een verhuizing. Maar ook willen we ermee bereiken dat de verkeersdrukte (met name ov en auto) beter verspreid wordt over de week én over de dag. Zo benutten we de bestaande infrastructuur beter.

Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken

Verkeersveiligheid is voor ons een topprioriteit. We willen in 2050 geen verkeersdoden en ernstige slachtoffers meer. Om daar te komen mikken we nu op een trendbreuk. We krijgen steeds beter inzicht in verkeersonveilige locaties en aantallen verkeersongevallen. Daaruit blijkt helaas dat de trend de verkeerde kant op gaat: we zien meer verkeersslachtoffers, ook in onze regio. Het goede nieuws is: daar kunnen we iets aan doen. Want behalve inzicht in locaties en aantallen, hebben we ook steeds beter inzicht in de oorzaken en risico's. Zo zijn wegen waar auto's 50 km/u rijden het meest risicovol. En we zien dat fietsers de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers zijn.

Met een '**veiligheidsinvestering 50 km/u**' geven we een extra impuls aan het tegengaan van de risico's op ongevallen op de meest risicovolle wegen. Bijvoorbeeld door veilige inrichting en het stimuleren van het omzetten van 50 km/u naar 30 km/u. Naast de aanpak van onze infrastructuur, zetten we ons in voor **verkeersveilig gedrag**. De bestaande inzet, die zich al richt op kinderen en ouderen, breiden we uit met een extra impuls gericht op de doelgroep 18-35 jaar (de 'na school'-leeftijd). Deze groep vertoont het vaakst risicovol verkeersgedrag.



3

Samenvattend financieel beeld

De opgave in onze regio is fors. Anderzijds blijkt het door personeelstekorten en overige externe factoren een opgave om projecten gerealiseerd te krijgen. De uitdagingen op gebied van mobiliteitsvraagstukken en woningbouwopgave leiden structureel tot hoge uitgaven. Ook op het gebied van verkeersveiligheid en het aantrekkelijk houden van het openbaar vervoer zijn structureel middelen nodig. De Vervoerregio heeft mede dankzij de extra middelen uit de motie Bikker meer ruimte om in te zetten op deze uitdagingen. De voorliggende begroting biedt meer ruimte dan voorheen, echter kan het geld maar één keer uitgegeven worden. Het is dus noodzakelijk om bestendige keuzes te maken die voor de lange termijn bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio.

Tabel 1 Meerjarenbegroting 2025-2028 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage)	Ontwerp Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	**162**	**2.536**	**3.916**	**3.637**	**3.358**	**3.079**
Overhead	**12.843**	**14.205**	**14.268**	**14.223**	**14.223**	**14.216**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	128.872	141.814	131.734	131.680	134.478	126.478
Grote projecten schaalsprong OV	0	1.750	5.000	5.000	10.000	20.000
Amsteltram	42.633	16.500	8.014	3.200	4.003	0
Concessies Amsterdam	57.786	113.167	96.654	95.540	78.997	81.134
Concessies Streek	100.261	159.427	164.571	156.755	152.530	150.705
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	144.421	143.051	152.434	148.003	145.605	145.605
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.270	8.108	8.049	8.049	8.049	8.249
Apparaatskosten	10.431	11.719	12.381	12.381	12.381	12.381
Totaal Verkeer & Vervoer	**490.674**	**595.536**	**578.838**	**560.608**	**546.044**	**544.552**
TOTAAL LASTEN	**503.679**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	470.401	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989
BDU saldo voorgaande jaren	7.503	-6.199	-2.852	-16.239	-26.349	-27.537
Rentebaten	10.051	12.696	12.355	7.154	6.623	6.094
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**487.955**	**580.485**	**583.491**	**564.903**	**554.263**	**552.545**
Overhead	**388**	**208**	**208**	**208**	**208**	**208**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	10.958	2.713	0	0	0	0
Amsteltram	464	548	0	1.900	0	0
Concessies Amsterdam	-3.455	7.502	1.928	1.008	865	865
Concessies Streek	4.155	16.509	7.500	7.500	7.240	6.980
AMRI	2.323	3.203	2.846	1.900	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	763	1.108	1.049	1.049	1.049	1.249
Apparaatskosten	129	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**15.336**	**31.583**	**13.322**	**13.357**	**9.154**	**9.094**
TOTAAL BATEN	**503.679**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Vanaf 2025 gaan we uit van een structurele bijdrage van € 574 miljoen per jaar. Na toevoeging van de Bikker – gelden is de structurele bijdrage verhoogd met € 85 miljoen. Jaarlijks is er ook sprake van de indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). In de meerjarenbegroting 2025 zijn de volgende zaken verwerkt:

1. Toevoeging van de gelden voor motie Bikker en motie Krul (2024). Het deel voor het compenseren van het verhogen van de tarieven is verwerkt binnen subprogramma concessie Amsterdam & subprogramma concessies Streek. Het resterende bedrag is opgenomen binnen een aparte rubriek en zal toegekend worden aan de correcte subprogramma's wanneer er besluitvorming heeft plaatsgevonden door de regioraad;
2. De ophoging van de budgetten naar prijspeil 2024 voor de indexatie van de BDU. Voor de ontwerpbegroting is deze ingeschat op 4% , +/- € 18 miljoen per jaar;
3. Het opnemen van budgetten die uit 2023 zijn doorgeschoven naar latere jaren om de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen;
4. Extra budget in 2025 – 2028 voor de volgende intensiveringen uit de kadernota 2025;
    a. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen/doelgroepen: € 2 miljoen per jaar.

b. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken: € 4 miljoen in 2025 en 2026 en € 6 miljoen in 2027.
c. De verbetering van de rol van het Openbaar vervoer wordt vanuit de Bikker gelden opgepakt.

5. Extra budget voor het op niveau brengen van de volwassenheid op gebied van data infrastructuur & veiligheid.

Uitgaande van de huidige ontwerpbegroting zien we dat het saldo BDU richting 2028 gaat oplopen en daarna zet het een dalende beweging in door onder andere de geprogrammeerde uitvoering van het verlengen van de Noord/Zuidlijn. Het oplopende saldo wil niet zeggen dat wij als Vervoerregio besparen op onze uitgaven. Op dit moment worden de investeringen in strategische activa voor de concessie Amsterdam gedaan via een financieringsconstructie. Ondanks de grote bedragen die hiermee zijn gemoeid heeft dit een minder hoge impact op de jaarlijkse lasten van de Vervoerregio. Dit omdat we de kapitaallasten (aflossing & rente) dienen op te nemen. Deze constructie heeft ook hoge rentelasten als gevolg. Kijkende naar het meerjarige beeld zal er met stakeholders bekeken worden of we (gedeeltelijk) kunnen en moeten afwijken van deze constructie. Dit zou ervoor kunnen zorgen dat we op korte termijn het saldo BDU efficiënt kunnen inzetten. Op de langere termijn zou er dan, door de lagere kapitaallasten, meer budget beschikbaar zijn.

Korte analyse op Tabel 1

- De Investeringsagenda Mobiliteit wordt in 2025 wat lager dan 2024. Dit komt omdat de niet gerealiseerde uitgaven uit 2023 zijn opgenomen in 2024 en er voor 2025 wordt uitgegaan van een realisatie in lijn met 2023; De budgetreeks uit de vastgestelde begroting is geïndexeerd (+/- € 5 miljoen per jaar) en voor 2025 – 2028 zijn de budgetten voor intensiveringen uit de kadernota opgenomen;
- De grote projecten schaalsprong OV kennen een ander kasritme dan eerder opgenomen in de vastgestelde begroting 2024. Door vernieuwde inzichten in de mogelijke uitvoering van deze projecten worden de hoge uitgaven pas na 2027 verwacht. We houden wel vast aan de toegezegde totaalbudgetten;
- Bij de Amsteltram zijn de budgetten ook verspreid naar later jaren, conform de uitvoering van het project. Budgetten zijn gelijk gebleven met de eerdere begroting van 2024;
- Bij de concessies zijn de gelden uit de motie Bikker (€85 miljoen) en de indexatie op de concessies (+/- €10 miljoen) toegevoegd;
- De AMRI – reeks in de begroting is tevens geïndexeerd;
- Bij de Apparaatskosten zijn budgetten van +/- € 0,9 miljoen toegevoegd voor IT-infrastructuur en organisatieontwikkeling.

Meer toelichting over de budgetten zijn opgenomen in de individuele subprogramma's.

Beklemd en niet beklemd deel van het saldo Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU)

1. Het 'beklemd' deel van de BDU verwijst naar het resterende saldo van de BDU dat nog beschikbaar is. Het dient voor de volgende doeleinden: Dekking voor reeds aangegane verplichtingen die in voorgaande jaren waren begroot maar vanwege vertraging in de uitvoering niet in dat jaar zijn uitgegeven. Daarom zijn ze doorgeschoven naar latere jaren;
2. Inzet in toekomstige begrotingsjaren boven op de jaarlijkse BDU-ontvangsten;
3. Buffer om eventuele risico's op te vangen. De kwantificering van deze risico's bedraagt € 90 miljoen.

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU 2025-2028 (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage 2024)	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Beginstand saldo BDU		125.281	243.389	249.589	252.441	268.680	295.028
Beschikte jaarbijdrage		470.401	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		**595.682**	**817.378**	823.577	826.429	842.668	869.017
Inzet BDU in begrotingsjaar		-472.964	-567.789	-571.136	-557.749	-547.640	-546.451
Stand saldo BDU ultimo jaar	**243.389**	**122.718**	**249.589**	**252.441**	**268.680**	**295.028**	**322.566**
Hiervan beklemd:							
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	101.925	0	0	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	90.000	84.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Deel BDU beklemd	191.925	84.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	127%	146%	277%	280%	299%	328%	358%



4

Programmabegroting

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

Investeringsagenda Mobiliteit
Amsteltram
Grote Projecten Schaalsprong OV
Concessie Amsterdam
Concessies Streek
Onderzoek, studie en Samenwerking
Apparaatskosten

PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbijhorende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). De begroting geeft op hoofdlijnen aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Een gedetailleerde opgave van projecten komt aan bod in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Wat willen we bereiken in 2025?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio is het programma waarin we al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschrijven. Het is een nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid'. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Het UPM presenteert daarmee de totale ambitie. Het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' presenteert de daarvoor beschikbare budgetten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Belangrijke opgaven in het Uitvoeringsprogramma zijn onder meer duurzaam openbaar vervoer, verkeersveiligheid en voor iedereen toegankelijke mobiliteit dat goed aansluit op de forse woningbouwopgaven. Zoals dat met project HOV ZaanIJ het geval is. Zo investeren we meer in beter toegankelijke haltes, verbeteren we de doorstroming van het ov door aanpassingen in verkeerslichten en zorgen we voor betere reisinformatie door vernieuwing van DRIS-panelen. De Vervoerregio wil daarnaast de actieve modaliteiten lopen en fietsen stimuleren en zet daarom extra in op (door)fietsroutes, gedragsmaatregelen, deelmobiliteit en hubs.

Ondanks onze inzet in veiliger infrastructuur, educatie en campagnes daalt het aantal verkeersslachtoffers niet meer. Analyses tonen aan dat met name de veiligheid op 50km wegen achterblijft. Daarom willen we een grotere rol spelen in een verkeersveilige aanpak van juist deze wegen, ook omdat daarop een groot deel van de regionale verplaatsingen plaatsvindt. Veel winst valt te behalen met een verkeersveiliger inrichting van fietspaden. Met bijdragen aan quick-wins gaan we overbodige paaltjes verwijderen en de toepassing van bijvoorbeeld schuine trottoirbanden of attentie verhogende markering stimuleren. Voor dit type maatregelen is tevens de extra verkregen Rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) beschikbaar. Het vergroten van de verkeersveiligheid doen we verder door educatie, campagnes en het programma 'Doortrappen'.

Veel van de belangrijke maatregelen die worden uitgevoerd, hebben meervoudige doelen, waarbij naast bereikbaarheid ook duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid belangrijk zijn. Al deze elementen komen terug bij projecten, zoals we zien in Zaanstad bij de Guisweg en de Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516. Met extra capaciteit en ongelijkvloerse kruisingen verbeteren we de doorstroming van het openbaar vervoer en het fietsverkeer met aandacht voor de inpassing in de omgeving. Een vergelijkbare aanpak hebben we ook op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan, Duivendrecht en Hoofddorp.

Verduurzamen doen we onder meer met investeringen in schone energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. Met ons inclusiebeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen - en in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen - zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach. Die helpt mensen bij het zelfstandig reizen met het OV.

Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe initiatieven. De Vervoerregio voert ook zelf als opdrachtgever projecten uit en pakt bijvoorbeeld bij de MRA Doorfietsroutes een initiërende en proactieve rol. Ieder jaar brengen we verslag uit en leggen we verantwoording af over de realisatie van alle maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin helder uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft. Het UPM stellen we ieder jaar tegelijk met de begroting op en leggen we ter besluitvorming voor.

De top10 grootste projecten, die in 2025 tot uitgaven komen zijn:

1. ZuidasDok OV-Terminal en no-regret maatregel doortrekken Noord/Zuidlijn
2. Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg - N516
3. Multimodale Knoop Schiphol
4. Fietsenstalling Amsterdam CS Zuidoost
5. Oranje Loper Amsterdam
6. Binnenring Amsterdam
7. Verlengen IJtram 1e fase Strandeiland
8. Fietsenstalling Amsterdam Amstel Westzijde
9. Guisweg Zaanstad planuitwerking
10. Sprong over het IJ-Oostbrug planuitwerking

Wat mag dat kosten?

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	123.797	110.651	141.814	131.734	131.680	134.478	126.478
Totaal lasten	**123.797**	**110.651**	**141.814**	**131.734**	**131.680**	**134.478**	**126.478**
Bijdragen derden	919	-	1.263	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	1.450	-	-	-	-
Totaal baten	**919**	**-**	**2.713**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.878	-110.651	-139.100	-131.734	-131.680	-134.478	-126.478

Ten aanzien van de vastgestelde begroting 2024 is het subprogramma geïndexeerd naar prijspeil 2024. Dekking voor deze verhoging komt vanuit de indexatie BDU.

In het Uitvoeringsprogramma staan veel kleine projecten (< € 1 miljoen) die in kort tijdbestek tot uitvoering en uitgaven komen. Om op voorhand rekening te kunnen houden met deze projecten nemen we in het jaarbudget een stelpost op van € 12 miljoen. Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase hanteren we binnen het jaarbudget een stelpost van € 4 miljoen. Net zoals vorige jaren baseren we deze bedragen op een inschatting van de acties van het programma en de ervaringscijfers van de vorige jaren.

In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond wordt gehanteerd. Maar de meeste projecten leiden voor de Vervoerregio pas tot uitgaven na het afgeven van een subsidiebeschikking of het verlenen van een opdracht. We weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer komen. Het is daarmee het saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten die tussentijds stoppen of vertragen. Daardoor komen eerder gereserveerde middelen vrij. De Vervoerregio monitort dit beeld continu. De organisatie stuurt actief op programmering en hanteert, indien nodig, een overprogrammering van maximaal 15%. Dat is een percentage dat niet ongebruikelijk is bij overheden. De realisatiegraad van de Vervoerregio lag afgelopen jaren tussen de 80% en 90%.

Tenslotte zorgen we voor extra budget voor de drie genoemde intensiveringen. Het waarborgen van de belangrijke rol van ons openbaar vervoer (1) doen we met de inzet van de Bikker-gelden. Voor het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen / doelgroepen (2) en voor intensiveringen op het gebied van Verkeersveiligheid (3) stellen we extra budget beschikbaar via de Investeringsagenda Mobiliteit.

- *Thema 1: Dit is opgenomen in het voorstel voor besteding Bikker-gelden*
- *Thema 2: € 2 miljoen voor 2025 tot en met 2028*
- *Thema 3 : € 4 miljoen in 2025 en 2026 en 6 miljoen in 2028*

In de uitvoering van de begroting zullen hier specifieke projecten aan gekoppeld worden.

AMSTELTRAM

Wat willen we bereiken in 2025?

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de ombouw Amstelveenlijn, de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn) en de realisatie van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het OV in de zuidelijke vervoerregio. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. Zo verbetert de Amsteltram de nabijheid en het STOMP-aanbod voor de mensen in het zuiden van de regio.

Wat gaan we daarvoor doen?

Uithoornlijn:

De verwachting is dat in 2024 decharge wordt verleend aan de projectorganisatie Uithoornlijn nadat de restwerkzaamheden zijn afgerond dan wel expliciet zijn belegd bij het GVB of derden. In 2025 zullen mogelijk alleen nog laatste financiële transacties plaatsvinden.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram – Parnassusweg:

In 2024 is op basis van het DO en RAW-bestek de civiele aannemer gecontracteerd en de scopeverdeling met GVB overeengekomen. De projectorganisatie werkte daarnaast aan de planning en de afstemming met raakvlakprojecten en stakeholders in het gebied, zodat de eerste fase van de uitvoering van de tijdelijke eindhalte in de zomer van 2025 kan plaatsvinden. De tweede uitvoeringsfase en oplevering is voorzien in het eerste kwartaal van 2026, als binnen Zuidasdok de Brittenpassage wordt geopend en de Minervapassage wordt afgesloten.

Wat mag dat kosten?

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

Amsteltram	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Amstelveenlijn	117.793	-	-	-	-	-	-
Uithoornlijn	2.520	31.718	15.500	6.014	-	-	-
Tijdelijke eindhalte Parnassusweg		-	1.000	2.000	3.200	4.003	-
Totaal lasten	**120.313**	**31.718**	**16.500**	**8.014**	**3.200**	**4.003**	**-**
Bijdragen derden	26.192	-	548	-	1.900	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**26.192**	**-**	**548**	**-**	**1.900**	**-**	**-**
Saldo Amsteltram	-94.122	-31.718	-15.952	-8.014	-1.300	-4.003	-

Uithoornlijn:

De geraamde kosten hebben betrekking op de uitvoering van de laatste financiële transacties. Ten aanzien van de vastgestelde begroting 2024 - waarin alle uitgaven in 2024 stonden geprogrammeerd - zijn er conform de realisatie van het project, budgetten doorgeschoven naar overige jaren. Het betreft hier een verschuiving van de kasritmes en geen toevoeging van budgetten.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram – Parnassusweg:

Op basis van het db-besluit eind 2023, is in 2024 het hele budget van de Tijdelijke Eindhalte toegevoegd aan het subprogramma Amsteltram. Ten aanzien van de vastgestelde begroting 2024 zijn er geen extra middelen toegevoegd aan het subprogramma en betreft het puur een spreiding van de lasten op basis van inzichten in de uitvoering van het project.

GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Wat willen we bereiken in 2025?

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werk en onderwijs zich concentreert. De capaciteit van het spoor, waaronder de Schipholtunnel en knooppunten, beperkt de groei van het treinverkeer en de noodzakelijke modal-shift naar duurzame vervoerwijzen. Daarnaast is sprake van grootschalige gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Haarlemmermeer, waarmee in een belangrijke nationale en regionale woningbouwbehoefte wordt voorzien. Met schaalspronginvesteringen, zoals de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekken Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn bouwstenen om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit, zoals verwoord in het in 2023 vastgestelde Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid', te realiseren.

Een nationale alliantie van zeven partijen heeft eind 2022 samen met het Rijk afspraken gemaakt over Zuidasdok, het derde perron op station Amsterdam Zuid en de start van MIRT-Verkenningen naar twee ov-verbindingen. De eerdere bijdrage vanuit de Vervoerregio van € 225 miljoen is daarvoor met € 145 miljoen opgehoogd tot € 370 miljoen. Die is in de begrotingsjaren 2023 tot en met 2034 opgenomen. Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio tevens het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en –opbrengsten). Ook onderstrepen we zo onze lange termijn verbintenis aan de metrolijnen.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio is met de opdrachtgevende projectpartners twee samenwerkingsovereenkomsten (SOK) aangegaan. Hierin zijn onder andere afspraken vastgelegd met betrekking tot de rolverdeling, verantwoordelijkheden, scope van de verkenning, planning, kostenverdeling en risico's.

In de fase van MIRT-verkenning worden diverse openbaar vervoeralternatieven, waaronder de doortrekking Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metro Ringlijn, nader onderzocht. Ook vindt participatie met de omgeving plaats en wordt een milieu-effectrapportage (plan-MER) uitgevoerd. Met al deze informatie wordt de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief nader onderbouwd. Uiteindelijk moet dit leiden tot een definitief voorkeursbesluit over de beoogde ov-verbindingen. In 2025 zijn beide MIRT-verkenningen volop in uitvoering. De Vervoerregio is ambtelijk opdrachtgever en kasbeheerder voor de MIRT-verkenningen namens alle opdrachtgevende partijen. Tweemaal per jaar wordt een bestuurlijke voortgangsrapportage beschikbaar gesteld aan de regioraad

Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio een financiële bijdrage en is partner in deze projecten. De financiële bijdrage aan het lopende project Zuidasdok OV-terminal is onderdeel van het programma Investeringsagenda Mobiliteit en wordt gerapporteerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de gereserveerde extra bijdrage Zuidasdok en derde perron station Amsterdam Zuid zijn voorzien volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen over te hevelen naar het programma Investeringsagenda Mobiliteit.

Wat mag dat kosten?

Tabel 5 Grote projecten schaalsprong OV| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Grote projecten schaalsprong OV	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	-	1.750	1.750	5.000	5.000	10.000	20.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**-**	**1.750**	**1.750**	**5.000**	**5.000**	**10.000**	**20.000**
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-	-1.750	-1.750	-5.000	-5.000	-10.000	-20.000

De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen in de Nationale Alliantie. Hiervan is € 136,1 miljoen gereserveerd voor de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) en € 87,4 miljoen voor de ov-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum (OVSA). De bovenstaande verdeling over de eerste jaren is gemiddeld circa € 20 miljoen per jaar lager dan een jaar geleden in de meerjarige begroting is gepresenteerd. Oorzaak is enerzijds dat de eerste uitgaven alleen de bijdrage aan de MIRT-Verkenning OVSA betreffen. Gemeente Amsterdam en Vervoerregio zijn overeengekomen het benodigd budget van € 25 miljoen 50/50 te verdelen. Voor de MIRT-Verkenning OVAH is in de op 20 december 2022 ondertekende SOK vastgelegd dat de kosten voor deze MIRT-verkenning van circa € 34 miljoen worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio heeft daarom hiervoor geen middelen begroot, maar financiert als kasbeheerder de uitgaven voor en dit wordt als vordering op de balans gezet. Anderzijds is op basis van de actuele inzichten in de planningen een nieuwe prognose van de uitgaven gemaakt. Voor de volgende projectfase van de ov-Verbindingen en voor de projecten Zuidasdok en derde perron Station Amsterdam Zuid zijn vanaf 2027 uitgaven geprognosticeerd.

In de begroting 2025 wordt een bedrag van € 5 miljoen opgenomen. Ten aanzien van de meerjarenreeks blijft er overeenkomstig eerdere besluitvorming nog steeds in totaal € 370 miljoen beschikbaar vanuit Vervoerregio Amsterdam. Ten aanzien van de vorige vastgestelde begroting vindt er dus een kasritme verschuiving plaats.

CONCESSIES

Openbaar vervoer verbindt mensen. Mensen reizen naar werk, school, de sportclub of brengen een bezoek aan het ziekenhuis. Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. We zorgen ervoor dat reizen een positieve beleving is. In ons beleidskader heeft en houdt het openbaar vervoer daarom een zeer belangrijke rol in de mobiliteit van mensen. Wel kijken we breder naar de publieke mobiliteit. En ook kijken we hoe we de ambities voor een beter ov zo goed mogelijk kunnen verenigen met bijvoorbeeld de ambitie om meer mensen te laten lopen en fietsen of de veiligheid te vergroten. Soms versterken die elkaar juist (lopen en fietsen als voor- en navervoer voor het ov), soms moeten soms lastige keuzes worden gemaakt (zoals bij de stap van 50 naar 30 km/u die op steeds meer plekken in de regio wordt gezet).

In 2025 willen we dat het ov weer meer kan groeien en de vervoerders minder last hebben van het personeelstekort. Door de motie Bikker hebben we vanuit de BDU extra middelen gekregen om te investeren in het openbaar vervoer. We investeren dit in maatregelen die breed het ov ten goede komen. Zoals aan reisinformatie, toegankelijkheid van haltes en fietsparkeervoorzieningen op haltes. In 2025 blijven de exploitatiebudgetten op een hoog niveau. Geld dat niet naar de exploitatie gaat, blijven we investeren in het ov via het Ontwikkelfonds ov. We zien nu positieve ontwikkelingen bij vervoerders op het gebied van personeel. We verwachten dat het personeelstekort stabiliseert en mogelijk ook weer leidt tot een verbetering van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Dat zal betekenen dat we minder of het liefst helemaal geen minderwerk in rekening hoeven te brengen bij onze vervoerders en de middelen besteed worden zoals begroot.

In 2025 wordt de studenten ov bijdrage door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OC & W) opnieuw bepaald. Er reizen minder studenten met het ov. Hierdoor wordt de bijdrage mogelijk verminderd. In onze regio kan dit oplopen tot € 9 á € 10 miljoen. Op onze begroting dienen we hier rekening mee te houden.

De ov tarieven voor 2024 zijn niet gestegen voor de reiziger. Het geld van motie Bikker wordt voor een deel gebruikt om de ov tarieven niet te laten stijgen voor de reiziger. De exploitatiesubsidie wordt vanaf 2024 nu structureel opgehoogd.

CONCESSIE AMSTERDAM

Wat willen we bereiken in 2025?

Na de geplande start op 15 december 2024, is 2025 het eerste volledige kalenderjaar van de nieuwe concessie Amsterdam. We willen de belangrijke rol van het OV binnen het STOMP principe van het Beleidskader Mobiliteit waarborgen. Daarom streven we met het Programma van Eisen van de nieuwe concessie Amsterdam naar een OV-systeem dat inclusief, aantrekkelijk, veilig, duurzaam en passend bij haar omgeving is.

Voor het realiseren van de ambities is er een fasering gedurende de looptijd van de concessie met daarbij een ontwikkelrol voor de Concessiehouder. Voor het invullen van deze ontwikkelrol zijn er binnen de concessie financiële middelen in een ontwikkelfonds en een kwaliteitsfonds voorzien.

Voor het eerste dienstregelingsjaar van de nieuwe concessie zal het OV-aanbod in elk geval aansluiten bij het niveau van het Vervoerplan 2024-II.

Strategische activa, zoals de bussen, trams en metro's, maakt in het Concessiebesluit onderdeel uit van de nieuwe concessie Amsterdam. De Vervoerregio subsidieert ook het materieel. Nieuw materieel en andere investeringen in Strategische Activa, zoals stallingen, werkplaatsen en ICT systemen dragen bij aan de doelstellingen binnen het beleidskader waarbij er ingezet wordt op bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid.

De komende jaren verwachten we weer groei van het aantal reizigers. Vanuit de strategische activa moeten we hier met onze investeringen op de langere termijn in spelen. Daarnaast zetten we de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur, met als doel om in 2025 een volledige elektrische busvloot te hebben.

Alleen binnen het metrodomein ziet de Vervoerregio een mogelijke behoefte voor groei in de vloot ten opzichte van de huidige vloot. Voor de andere modaliteiten is er op dit moment geen groei in de vloot voorzien. Maar we zullen wel doorlopend investeringen blijven doen voor vervanging van materieel dat aan het einde van de levensduur komt.

De Vervoerregio verleent subsidie voor de afschrijvings- en rentekosten. De subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld over 30 jaar. Op deze wijze wordt de druk op de exploitatiebegroting van de Vervoerregio gespreid.

Wat gaan we daarvoor doen?

Voor het eerste dienstregelingsjaar van de nieuwe concessie wordt het Vervoerplan 2025 opgesteld. Dat gaat in op 15 december 2024. Het uitgangspunt voor dit vervoerplan is het OV-aanbod van het vervoerplan 2024-II met daarbij een aantal aanvullende maatregelen. Het Vervoerplan 2026 zal moeten voldoen aan de eisen van het nieuwe PVE en zal gedurende het jaar 2025 in samenwerking met de ontwikkeltafel Vervoer worden opgesteld. Hieraan nemen de concessiegemeenten en de Reizigers Advies Raad deel.

In 2025 zullen alle 30 M7 metrovoertuigen uit de basisbestelling ingestroomd zijn. De eerste voertuigen presteren conform verwachting goed en zijn inmiddels ook gekoppeld inzetbaar. Daarmee is er afscheid genomen van het oude S1/S2 materieel en een deel van het S3/M4 materieel. In 2024 heeft de regioraad het besluit genomen over de optie voor het bestellen van extra M7 voertuigen. Dit om groei in het netwerk op te kunnen vangen en ambitie in groei van het metronet waar te kunnen maken. De verwachting is dat er in 2025 gestart wordt met de productie van deze voertuigen.

De 15G tramvoertuigen presteren steeds beter. GVB blijft werken aan het verbeteren van de prestaties. GVB en Vervoerregio zijn inmiddels begonnen met de uitwerking van de, door het dagelijks bestuur vastgestelde, vlootstrategie tram (2022). Hierin wordt toegewerkt naar meerdere gelijke deelvloten zodat er flexibeler ingespeeld kan worden op veranderingen in de stad. Er wordt met de mogelijke aanbesteding van 17G voertuigen, ter vervanging van een deel van de combinovoertuigen, een eerste invulling gegeven aan dit besluit. GVB en Vervoerregio verwachten eind 2024/begin 2025 een voorstel voor te kunnen leggen aan het dagelijks bestuur waarna de aanbesteding gestart wordt.

2025 staat in het teken van de laatste stap naar een elektrische busvloot. Naar verwachting zijn alle bussen van batch 4 in 2025 ingestroomd. In 2024 vindt tevens de bestelling van GVB voor batch 5 en 6 plaats welke bedoeld is als vervanging van de laatste dieselbussen. Door vertragingen bij leverancier VDL bestaat de kans dat deze voertuigen niet allemaal in 2025 instromen. Er zal volle aandacht zijn om dit toch mogelijk te maken. Voor deze elektrische bussen batch 4 maakt de Vervoerregio gebruik van de Specifieke Uitkering zero-emissiebussen (SPUK ZE). Die wordt gefaciliteerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Hierdoor verminderen wij de druk op onze reguliere BDU. Aan deze SPUK zijn verschillende voorwaarden verbonden, waar wij als Vervoerregio op sturen.

Wat mag dat kosten?

De begroting 2025 wijkt in presentatie af in de vorm van de indeling vergeleken met de begroting 2024. Dit komt door de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van de concessie Amsterdam 2025, waarvan de inbesteding op dit moment loopt. Strategische activa maakt onderdeel uit van het Concessiebesluit Amsterdam en is daarmee onderdeel van de inbesteding. Deze wijziging is in de kadernota opgenomen en geeft de regioraad op het niveau van de sub-programma's goed inzicht. Na afronding van de inbesteding worden de bedragen aangepast aan de geaccepteerde bieding.

De wijziging heeft een effect op Activa namelijk:

- We benoemen een nieuw sub-programma Concessie Amsterdam
- Het sub-programma Activa GVB gaat op in het nieuwe sub-programma Concessie Amsterdam

Doordat het Meerjaren Investeringsplan Strategische Activa 2024-2037 (MJIP) van GVB niet voldoet aan de verwachtingen van de Vervoerregio en niet aansluit op de door de Vervoerregio beschikbaar gestelde budgetten wordt het MJIP niet vastgesteld. Het gevolg hiervan is dat voor Activa de bedragen gelijk zijn gehouden. Alleen de al bekende mutaties voor 2025 en verder zijn verwerkt. Dit zijn ontwikkelingen binnen al opgenomen investeringen die een financieel effect hebben. De bedragen in de begroting blijven steeds in beweging tot het moment dat er een subsidiebeschikking afgegeven wordt. De huidige stand van de ontwerpbegroting is onderdeel van de vastgestelde financiële kaders voor de inbesteding die later dit jaar volgt. Eventuele wijzigingen binnen Strategische Activa worden in de komende bestuursrapportages gemeld.

Tabel 6 Concessie Amsterdam | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies Amsterdam	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Amsterdam (Exploitatie)	3.641	20.902	61.187	55.522	49.227	42.932	36.637
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	54.145	42.905	51.980	41.132	46.312	36.065	44.497
Totaal lasten	**57.786**	**63.807**	**113.167**	**96.654**	**95.540**	**78.997**	**81.134**
Bijdragen derden	859	843	865	865	865	865	865
BDU Absoluut							
Specifieke Uitkering	-4.314	1.200	6.637	1.063	143	-	-
Totaal baten	**-3.455**	**2.043**	**7.502**	**1.928**	**1.008**	**865**	**865**
Saldo Concessies Amsterdam	-61.241	-61.764	-105.665	-94.726	-94.532	-78.132	-80.269

- Voor de exploitatie en sociale veiligheid is de definitieve indexatie van 2024 verwerkt voor 2025 en verder. Het gaat hierbij om € 0,8 miljoen voor 2025 welke gedekt wordt uit de indexatie BDU.

- De motie Bikker voor de LTI compensatie is opgenomen binnen het subprogramma. De lasten voor dit subprogramma zijn daarmee voor 2025 en verder met € 36,8 miljoen per jaar gestegen. Deze bedragen zijn nieuw ten aanzien van eerdere begrotingen.

- In het kader van de inbesteding zijn de bedragen uit het vastgestelde financieel kader opgenomen. Hiermee zijn er voor 2025 tot en met 2028 vanuit het Ontwikkelfonds OV lasten verschoven naar Amsterdam (exploitatie). Dit gaat om de toevoegingen uit het huidige bestuursakkoord, voor 2025: € 12 miljoen; 2026: € 9 miljoen; 2027: € 6 miljoen; 2028: € 3 miljoen.

- Voor Strategische Activa zijn de bedragen uit het vastgestelde financieel kader voor de inbesteding opgenomen. Hierin zijn de mutaties uit de 2de bestuursrapportage 2023 met een meerjarig effect en het MJIP 2023 verwerkt. De actualisatie betreft voor 2025: € 0,8 miljoen; 2026: € 0,8 miljoen; 2027: € 0,8 miljoen; 2028: € -4,6 miljoen.

- Bij de Strategische Activa is de specifieke uitkering (SPUK) voor de Zero Emissie Bussen doorgeschoven. De baten en lasten zijn voor 2025 € 1 miljoen en voor 2026 € 0,1 miljoen lager. Dit is een gevolg van de latere levering van de bussen. De impact is budgetneutraal voor de Vervoerregio. Deze bedragen waren ook in eerdere begrotingen reeds opgenomen.

- Voor de Strategische Activa is de voorlopige indexatie 2024 verwerkt voor 2025 en verder. Hierdoor stijgen de kosten in 2025: € 1,5 miljoen; 2026: € 1,8 miljoen; 2027: € 1,4 miljoen; en 2028: € 1,7 miljoen. Dit wordt gedekt uit de BDU indexatie die wij zelf ontvangen. Hiermee is dit op de begroting van de Vervoerregio budgetneutraal.

Geen verlaging van de totaalbudgetten voor Amsterdam

In het subprogramma concessie Amsterdam zijn alle middelen opgenomen die in de inbesteding zijn meegenomen. Conform de afspraken uit de inbesteding heeft het dagelijks bestuur op 8 februari 2024 een financieel kader afgegeven. Hiervoor zijn de binnen de begroting beschikbare middelen samengevoegd conform de uitgangspunten uit de inbestedingsleidraad. Het gaat hierbij om de volgende budgetten:

1. Sociale Veiligheid 24 miljoen per jaar
2. Exploitatie conform vorige contractafspraken dus 3 miljoen minder per jaar vanwege stijgende reizigersinkomsten en jaarlijks 1% uitbreiding van het budget als gevolg van 1% meer dienstregelingkilometers
3. Resultaat herijking 2019 van € 6 miljoen per jaar, totaal 66 miljoen
4. Bijdrage vanuit bestuursakkoord voor 2025-2028 totaal 30 miljoen
5. Strategische Activa
6. Besparing Uithoornlijn Washal 0,8 miljoen per jaar, totaal € 8,8 miljoen
7. LTI compensatie motie Bikker € 36,8 miljoen per jaar, totaal € 404,8 miljoen

Daarnaast is in de inbesteding uitgegaan van SOV compensatie naar het niveau van 2024. Dit is nog niet in de begroting opgenomen omdat de uitkomst van de herijking 2025 nog niet bekend is.

Hiermee is er ten opzichte van de vorige contractafspraken € 104,8 miljoen toegevoegd voor de komende 11 jaar plus € 404,8 miljoen vanuit de motie Bikker. Het bedrag van € 104,8 miljoen stond al in de begroting opgenomen maar zetten we nu specifiek in voor deze concessieafspraken. Ook hebben we het risico van de SOV budgetten eenmalig opgevangen. Voor activa stijgt daarnaast het budget de komende jaren omdat we steeds meer financieren via kapitaallasten van ongeveer 40 miljoen naar rond de 55 miljoen.

Om de concessie Amsterdam te laten functioneren is ook onderhoud nodig aan de railinfrastructuur. Hiervoor zetten we jaarlijks naast de exploitatiesubsidies binnen het subprogramma AMRI gemiddeld ruim € 154 miljoen in. Dit bedrag loopt richting het einde van de concessie op naar € 170 miljoen om op de Noord/Zuidlijn de eerste grote vervangingen te kunnen gaan doen. Daarmee blijft het bedrag dat we de komende 11 jaar uitgeven aan de concessie Amsterdam jaarlijks ongeveer gelijk op een gemiddeld niveau van bijna € 236 miljoen. Dit is ruim 40% van het jaarlijkse BDU budget.

Tabel 7 Concessie Amsterdam inclusief AMRI | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

CONCESSIE AMSTERDAM INCLUSIEF AMRI												
LASTEN		Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035
Exploitatie incl bonus		-4.401	-11.616	-18.054	-24.349	-30.643	-33.791	-36.938	-40.086	-43.233	-46.381	-49.528
Sociale Veiligheid		24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191	24.191
Strategische Activa		40.069	46.169	36.065	44.497	49.667	51.504	53.374	53.050	50.772	54.069	57.172
Motie Bikker tarieven		36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795	36.795
AMRI		152.434	148.003	145.605	145.605	145.605	145.605	145.605	171.742	166.922	166.922	164.315
		249.088	243.543	224.603	226.739	225.615	224.304	223.027	245.693	235.446	235.596	232.945
BATEN		Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035
Gemeentelijke bijdrage		-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865
SPUK		-1.063	-143	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		-1.928	-1.008	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865	-865

CONCESSIES STREEK

Wat willen we bereiken in 2025?

Concessie Amstelland-Meerlanden

De Vervoerregio en Connexxion willen zowel het OV-aanbod als het aantal reizigers weer laten groeien in de concessie Amstelland-Meerlanden. In het concept Vervoerplan van Connexxion staat dan ook een uitbreiding van het aanbod op het programma voor onder andere lijn 300 (doorkoppelen op Haarlem Station aan andere R-net lijnen naar Haarlem Noord en evt. verder de regio in) en van lijn 180/181 (herstel frequentie op het kerntraject op knooppunt Schiphol Noord P30). Dit heeft als voordeel dat er vanuit

diverse bestemmingen buiten Schiphol (Zuidoost, De Aker, Badhoevedorp, Amstelveen) weer meer rechtstreekse verbindingen (minder vaak overstappen) zijn met Schiphol Airport/Plaza.

Concessie Zaanstreek en Waterland

Er is verbetering in de dienstverlening van EBS merkbaar. We zien dat nieuwe chauffeurs geworven worden en de nieuwe bussen stromen in. We willen deze verbeteringen borgen en verdere verbeteringen versnellen, zodat EBS zo snel mogelijk de dienstregeling gaat rijden die het bedrijf heeft aangeboden. De verwachting is dan ook dat EBS in de loop van 2025 het aangeboden vervoeraanbod gaat rijden.

Wat gaan we daarvoor doen?

Amstelland-Meerlanden

In 2024 wordt de herijking van het contract tussen de Vervoerregio en Connexxion vastgesteld voor de concessie Amstelland-Meerlanden tot en met december 2032. De herijking geeft Connexxion de benodigde financiële middelen en comfort voor de toekomst om het OV-aanbod te laten groeien en te zorgen voor reizigersgroei in Amstelland-Meerlanden.

Zaanstreek-Waterland

De Vervoerregio heeft afspraken gemaakt met EBS in de vorm van een verbeterplan. De basis van dit plan is een betrouwbare dienstregeling en het zo snel mogelijk opschalen naar het niveau van het bod. De Vervoerregio in vorm van contractbeheer heeft hier wekelijks overleg over en bewaakt daarin de voortgang. Het doel is om aan eind 2024 en uiterlijk Q1 2025 de gehele concessie op het niveau te hebben zodat de reiziger weer bediend kan worden met het ov-aanbod wat beloofd is. Ook rijden dan de nieuwe bussen van EBS, wat gelijk de kwaliteit van het ov fors verbetert.

In 2024 wordt nog minderwerk ingehouden omdat EBS minder rijdt dan in het contract is afgesproken. Dit budget komt terug naar het ontwikkelfonds ov. Dit geldt blijft dan beschikbaar voor investeringen die ten goede komen aan het openbaar vervoer in de regio. In de loop van 2025 wordt hier invulling aan gegeven.

Wat mag dat kosten?

Tabel 8 Concessies STREEK (inclusief Algemeen) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies Streek	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Ontwikkelfonds OV	3.944	9.200	15.479	7.100	1.600	-
Motie Bikker (nog te verdelen nav besluitvorming)		37.627	36.827	36.827	36.827	36.827
Overige kosten OV	27	204	-	-	-	-
Amstelland Meerlanden (incl CVV)	50.828	61.859	62.884	64.930	66.465	66.500
Zaansteek/Waterland (vanaf 2024)	8.070	50.537	49.381	47.898	47.638	47.378
Waterland	25.150	-	-	-	-	-
Zaanstreek	12.242	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**100.261**	**159.427**	**164.571**	**156.755**	**152.530**	**150.705**
Bijdragen derden	7.015	9.360	6.980	6.980	6.980	6.980
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Specifieke Uitkering	-2.860	7.149	520	520	260	-
Totaal baten	**4.155**	**16.509**	**7.500**	**7.500**	**7.240**	**6.980**
Saldo Concessies Streek	-96.107	-142.918	-157.071	-149.255	-145.290	-143.725

Concessies Streek	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Amstelland Meerlanden (incl CVV)		51.801	61.859	62.816	64.862	66.397	66.432
CVV en buurtbussen		119	68	68	68	68	68
Zaansteek/Waterland (vanaf 2024)		42.981	49.872	49.381	47.898	47.638	47.378
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland		-	665	-	-	-	-
Waterland		-	-	-	-	-	-
Zaanstreek		-	-	-	-	-	-
Totaal lasten		**94.901**	**111.799**	**112.265**	**112.828**	**114.103**	**113.878**
Bijdragen derden		7.454	16.434	7.500	7.500	7.240	6.980
BDU Absoluut		-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheids- of Transitievergoeding OV		-		-	-	-	-
Totaal baten		**7.454**	**16.434**	**7.500**	**7.500**	**7.240**	**6.980**
Saldo Concessies Streek		-87.447	-95.365	-104.765	-105.328	-106.863	-106.898

De indeling van het subprogramma is gewijzigd. De concessie Amsterdam is vanaf 2025 een apart subprogramma samen het voormalige subprogramma Activa. De overige onderdelen van het subprogramma concessies staan in het nieuwe subprogramma concessies Streek. Dit bestaat uit een algemeen deel en de twee streekconcessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. Vanaf 2025 tonen we de CVV en buurtbussen onder de desbetreffende concessies. De voorfinanciering van de laadinfrastructuur voor Zaanstreek-Waterland valt vanaf 2025 onder de concessie Zaanstreek-Waterland. R-Net ontwikkeling heet vanaf de begroting 2025 Overig Open Vervoer.

- Voor de concessie Amstelland-Meerlanden is er sprake van indexatie naar voorlopig prijspeil 2024 van 5,2 miljoen conform de concessieafspraken. Dit bedrag is jaarlijks en wordt gedekt vanuit de indexatie van de BDU.

- Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is er sprake van extra lasten door de indexatie naar voorlopig prijspeil 2024 van € 4,1 miljoen conform de concessieafspraken. Dit bedrag is jaarlijks en wordt gedekt vanuit de indexatie van de BDU.

- In 2025 en verder is er sprake van LTI-compensatie voor alle concessies vanuit de Motie Bikker. Dit betekent dat de lasten voor de concessies jaarlijks toenemen, voor Amstelland Meerlanden € 6,5 miljoen en voor Zaanstreek-Waterland € 4,3 miljoen. Dit bedrag wordt volledig gedekt door de extra uitkering vanuit de rijksoverheid vanuit de motie Bikker en is daarmee budgetneutraal voor de Vervoerregio. De baten zijn opgenomen bij de algemene dekkingsmiddelen.

- De Motie Bikker stelt naast de LTI-compensatie ook geld beschikbaar om de verschraling van het OV tegen te gaan. Deze lasten zijn aan het subprogramma toegevoegd voor € 36,8 miljoen per jaar. Na de invulling door de Regioraad zal dit bedrag over de subprogramma's worden verdeeld.

- Het ontwikkelfonds OV is geactualiseerd voor de periode 2025-2028. Hierin is de bijdrage aan de inbesteding verwerkt voor 2025: € -12 miljoen; 2026: € -9 miljoen; 2027: €- 6 miljoen; 2028: € -3 miljoen. Daarnaast is het minderwerk 2024 voor de concessie Zaanstreek-Waterland toegevoegd aan 2025 voor € 7,3 miljoen. Ook is het kasritme van de overige projecten geactualiseerd waardoor er een nieuwe verdeling is over de periode 2025-2027. In 2025 staan er nu € 15,5 miljoen begroot.

ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Wat willen we bereiken in 2025?

Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam. Alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te onderhouden vallen binnen het subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI). Deze werkzaamheden zijn het dagelijks onderhoud, de vervangingsprojecten en de dagelijkse aansturing. Ook het onderhoud aan het Signalling & Control (S&C) systeem valt hierbinnen. De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V. (GVB RIB) de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het Dagelijks Bestuur GVB RIB aangewezen als beheerder zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls).

De Vervoerregio en GVB RIB zijn bezig met de uitvoering van een transitieprogramma 2022 – 2024 om assetmanagement te introduceren. De richtlijnen voor deze werkwijze zijn omschreven in de internationale norm ISO 55001: Asset Management. De implementatie verloopt sinds de 2e helft 2023 weer goed en de verwachting is dan ook dat dit transitieprogramma eind 2024 wordt afgerond. GVB RIB is voornemens om zich in 2025 te laten certificeren.

In 2025 zetten Vervoerregio en GVB in op het verbeteren van de integrale sturing van het werkend vervoersysteen. Belangen van exploitatie, strategische activa en asset management worden hierbij gewogen om zo de reiziger zo goed mogelijk te kunnen bedienen. We zetten ook in op verbeteren van de raakvlakken tussen projecten en beheerorganisatie. Bij deze integrale sturing borgen we bovendien de wettelijke taak van de beheerder GVB RIB.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het beheer en onderhoud wordt sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd. GVB RIB voert het beheer en onderhoud in 2025 uit conform het Beheerplan 2025. GVB RIB stelt het beheerplan elk jaar tussen maart en mei op. Aansluitend wordt dit tussen partijen besproken. Het definitieve Beheerplan 2025 zal rond eind september 2024 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio worden aangeboden (conform de Wet lokaal spoor).

Wij streven naar stabiel, voorspelbaar en effectief beheer en onderhoud. Vervoerregio zet samen met GVB in 2025 in op de volgende speerpunten:

- Inzicht in al het geprogrammeerde werk tot het einde van de AMRI-overeenkomst in 2034. Op basis van dit inzicht wordt de uitgave prognose aangepast zodat dit beter aansluit bij de pieken en dalen in de benodigde werkzaamheden.
- Verbeteren prestaties liften en roltrappen door het uitvoeren van het programmaplan liften en roltrappen.
- Doorlichten van de gemaakte afspraken in de AMRI-overeenkomst (uit 2021) die aanpassing behoeven. Dit gebeurt via de herijking.
- Inzetten op de duurzaamheidskansen die er binnen het areaal en de werkzaamheden van AMRI liggen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 9 AMRI| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Dagelijks Onderhoud Metro	42.932	46.236	42.000	42.000	42.000	42.000
Dagelijks Onderhoud Tram	19.298	22.163	21.000	21.000	21.000	21.000
MVP Tram	16.319	17.000	23.000	23.000	23.000	23.000
MVP Metro	11.874	16.821	24.000	24.000	24.000	24.000
Areaalmanagement AMRI	13.847	13.723	14.000	14.000	14.000	14.000
Overige kosten AMRI	29.596	12.086	18.972	18.436	17.639	17.639
Asset Owner kosten AMRI	455	1.847	1.567	1.967	1.967	1.967
S&C	10.100	13.176	7.896	3.600	2.000	2.000
Totaal lasten	**144.421**	**143.051**	**152.434**	**148.003**	**145.605**	**145.605**
Bijdragen derden	2.323	3.203	2.846	1.900	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**2.323**	**3.203**	**2.846**	**1.900**	**-**	**-**
Saldo AMRI	-142.098	-139.848	-149.588	-146.103	-145.605	-145.605

In deze tabel zijn de volgende elementen verwerkt:

- In de indeling van het subprogramma is ‘’Asset Owner’’ toegevoegd. De Vervoerregio heeft met de invoering van de nieuwe OV-governance de rol van Asset Owner binnen het assetmanagement van de railinfrastructuur. Hieronder vallen de werkzaamheden binnen de Vervoerregio voor de Wet Lokaal Spoor, en de OV-governance, waaronder het transitieprogramma.
- De indexatie naar voorlopig prijspeil 2024 is verwerkt. Dit geeft € 5,6 miljoen per jaar hogere lasten ten aanzien van de begroting ‘24 die volledig gedekt worden uit de BDU-indexatie. Dit is verwerkt in de onderdelen Dagelijks Onderhoud, MVP, areaalmanagement en de overige kosten AMRI
- Voor de doorontwikkeling S&C is € 0,9 miljoen extra beschikbaar vanuit eerder afgeronde projecten bij de Gemeente Amsterdam. Hiervoor zijn € 0,9 miljoen aan baten en lasten toegevoegd in 2025.
- Actualisatie van de meerjarenreeks voor de AMRI-overeenkomst conform de AMRI-kaderbrief 2025 zorgt voor een verschuiving van 2023 en 2024 naar 2025. Dit geeft € 5,2 miljoen hogere lasten. Ook de latere jaren zijn geactualiseerd. Dit is conform de afspraken een budget neutrale verschuiving

- De beheerder aan tafel voor Zuidasdok is toegevoegd voor € 0,8 miljoen. Dit is een verschuiving vanuit het uitvoeringsprogramma. Dit is voor de jaren 2025 en 2026. Bij de totstandkoming van de nieuwe governance zijn partijen definitief overeengekomen dat begeleidingskosten van de beheerder projectkosten zijn. Door deze budget neutrale wijziging voldoet de vergoeding aan die afspraak.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Wat willen we bereiken in 2025?

De Vervoerregio heeft goede informatie nodig om besluiten te kunnen nemen en haar wettelijke taken uit te voeren. Daarom verzamelen en verspreiden we kennis en gegevens. Ook ontwikkelen we modellen, monitoringssystemen en andere instrumenten. Soms doen we dit zelfstandig, maar regelmatig ook met partners in en buiten onze regio. Het subprogramma Onderzoek, Samenwerking en Studie (OSS) is bedoeld om deze activiteiten te financieren.

OSS kent verschillende langlopende samenwerkingsovereenkomsten die ook in 2025 en daarna doorlopen. Dit zijn bijvoorbeeld de regionale samenwerking MRA Elektrisch, die zorgt voor de aanleg van publieke laadpalen voor elektrische auto's en het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV), de belangrijkste landelijke kennisdatabank voor mobiliteit.

Wel zijn we in 2024 opnieuw gaan kijken of de grote uitgaven aan een aantal posten binnen het OSS-subprogramma in verhouding staan met de kennis en informatie die we hiervoor terugkrijgen. Zeker nu het nieuwe Beleidskader Mobiliteit andere accenten legt. Hierbij zijn we tot de conclusie gekomen dat dit niet altijd het geval is. Hoewel in alle kennisnetwerken en andere samenwerkingen nuttige zaken worden gedaan, zijn we hierbinnen vaak te weinig voortvarend in het op tafel leggen van onze wensen.

Om die reden werken we aan een onderzoeksagenda, waarin we scherper maken op welke vragen wíj een antwoord nodig hebben en op welke samenwerkingstafels we deze vragen neer moeten leggen. Hierbij werken we vanuit de vijf thema's van het Beleidskader Mobiliteit (bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid). Ook leggen we extra nadruk op inzichten in het STOMP-principe en het benaderen van mobiliteit vanuit de mens, zoals in het Beleidskader beschreven. In 2025 moet deze agenda effect gaan hebben.

Wat gaan we daarvoor doen?

We blijven actief in verschillende belangrijke samenwerkingsverbanden, zoals het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV) en Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV Autoriteiten). Zoals gezegd gaan we in deze samenwerkingen meer uit van onze eigen agenda dan voorheen het geval is geweest.

Ook gaan we door met verschillende (gebiedsgerichte) programma's en samenwerkingen. Met het Rijk werken we samen via het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken we met onze partners onder meer samen aan de MRA Ontwikkelagenda Spoor, het verkeersveiligheidsplatform Verkeer & Meer en het MRA Platform Smart Mobility.

Binnen de eigen organisatie zetten we de financiële bijdrage aan verschillende ontwikkelprogramma's, zoals het programma Inclusieve Mobiliteit en het programma Schoon & Duurzaam, onverminderd voort om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken en de ecologische impact zo klein mogelijk te maken. We intensiveren onze uitgaven op het waarborgen van het openbaar vervoer binnen de STOMP-ladder en het beter spreiden van die ladder over onze regio. Hiervoor zijn we al gestart met de financiering van verschillende onderzoeken naar de inpassing van regionale deelmobiliteit en regionale vormen van flexvervoer. Ook werken we samen met onze vervoerders aan een onderzoek naar mogelijke verbeteringen voor de reiziger in het ov-tarievensysteem. De resultaten van deze onderzoeken moeten in 2025 leiden tot concrete acties.

Ook de monitoring van de beleidsdoelstellingen uit ons beleidskader Mobiliteit wordt mogelijk gemaakt vanuit subprogramma OSS. In 2025 wordt deze brede monitor opgeleverd. Daarnaast besteden we meer aandacht aan vormen van meedenken en reflectie vanuit de reizigers en inwoners in de regio. Hierbij gebruiken we innovatieve werkvormen, zoals de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE), een middel waarmee beleidskeuzes kunnen worden getoetst onder de bevolking.

Wat mag dat kosten?

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

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
MRA verkeersmodel VENOM	459	592	473	473	473	473	473
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	423	1.000	529	450	450	450	1.000
MRA Smart Mobility	-	780	836	780	780	780	780
MRA Spoordossier	596	200	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	4.932	5.796	6.070	6.146	6.146	6.146	5.796
Totaal lasten	**6.410**	**8.368**	**8.108**	**8.049**	**8.049**	**8.049**	**8.249**
MRA verkeersmodel VENOM	1.102	298	179	179	179	179	179
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid		450	309	250	250	250	450
MRA Smart Mobility		460	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier		160	160	160	160	160	160
OSS overige projecten		-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.102**	**1.368**	**1.108**	**1.049**	**1.049**	**1.049**	**1.249**
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-5.308	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Op basis van de doorlopende samenwerkingsovereenkomsten, al aangevraagde studiebudgetten en gemiddelde uitgaven in voorgaande jaren verwachten we in 2025 en de jaren daarna jaarlijks per saldo € 7 miljoen uit te geven aan OSS-activiteiten.

APPARAATSKOSTEN

Wat willen we bereiken in 2025?

Met het subprogramma Apparaatskosten willen we de activiteiten die de Vervoerregio in het primaire proces uitvoert, goed stroomlijnen door de geschikte personen en hun kwaliteiten erop in te zetten. Voor de overhead functies (secundair proces) verwijzen wij naar het hoofdstuk Programma Overhead.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het primaire proces vindt plaats in de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. Op basis van jaarlijkse teamplannen voeren deze teams de werkzaamheden uit om de in de begroting gestelde doelen te bereiken. Hiertoe vult dit subprogramma de inzet van het primaire proces op de vaste formatie en tijdelijke aanvulling aan met externe medewerkers.

Wat mag dat kosten?

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

Apparaatskosten	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Directe Personeelslasten	8.418	10.543	10.914	10.914	10.914	10.914
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	2.013	1.176	1.467	1.467	1.467	1.467
Totaal lasten	**10.431**	**11.719**	**12.381**	**12.381**	**12.381**	**12.381**
Bijdragen derden	129	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**129**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Apparaatskosten	-10.302	-11.719	-12.381	-12.381	-12.381	-12.381

In 2024 is een analyse uitgevoerd op de formatie en benodigdheden binnen Verkeer & Vervoer en Overhead. Het doel van deze analyse was om de operationele efficiëntie te optimaliseren en tegelijkertijd te voldoen aan de gestelde doelen en verplichtingen.

Het resultaat van deze analyse heeft aangetoond dat, op totaal niveau, er geen afwijkingen zijn ten opzichte van de vastgestelde formatie zoals uiteengezet in de begroting 2024-2027, welke is beschreven in de paragraaf bedrijfsvoering. Echter, binnen de personele kostenstructuur heeft een administratieve wijziging plaatsgevonden tussen de directe personele kosten en inhuurkosten, alsook tussen Verkeer & Vervoer en Overhead.

De begrote bedragen voor 2025 tot en met 2028 zijn met het prijspeil 2024 opgenomen. Er is dus nog geen rekening gehouden met de toekomstige loonontwikkeling.

PROGRAMMA OVERHEAD

We bevinden ons in een fase van opkomende investeringen in IT en automatisering, inclusief optimalisatieprocessen en nieuwe hardware aankopen. Gelijktijdig richten we ons op de professionalisering van de organisatie en verbetering van het HR-beleid. De Vervoerregio stroomlijnt haar planning en controleproces voor meer financiële transparantie en beleidsafstemming. In 2025 blijft de Vervoerregio actief in lobbywerk, gericht op het versterken van haar positie als vervoersautoriteit. (zie ook paragraaf Bedrijfsvoering).

Wat mag dat kosten?

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

Overhead	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	102	157	157	157	157	157
Communicatie	190	185	185	185	185	185
Bedrijfsvoering	3.750	4.107	4.077	4.032	4.032	4.025
Financiën	223	235	235	235	235	235
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	6.563	7.865	8.413	8.413	8.413	8.413
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.015	1.656	1.200	1.200	1.200	1.200
Totaal lasten	**12.843**	**14.205**	**14.268**	**14.223**	**14.223**	**14.216**
Baten overhead	388	208	208	208	208	208
Totaal baten	**388**	**208**	**208**	**208**	**208**	**208**
Saldo Overhead	-12.455	-13.997	-14.060	-14.015	-14.015	-14.008

Net als beschreven bij de apparaatskosten Verkeer &Vervoer is een analyse uitgevoerd op de totale formatie en benodigdheden binnen deze subprogramma's.

Het resultaat van deze analyse heeft aangetoond dat, op totaal niveau, er geen afwijkingen zijn ten opzichte van de vastgestelde formatie zoals uiteengezet in de begroting 2024-2027, welke is beschreven in de paragraaf bedrijfsvoering. Echter, heeft er een administratieve wijziging plaatsgevonden tussen de directe personele kosten en inhuurkosten, alsook tussen Verkeer & Vervoer en Overhead.

De begrote bedragen voor 2025 tot en met 2028 zijn met het prijspeil 2024 opgenomen. Er is dus nog geen rekening gehouden met de toekomstige loonontwikkeling.

Bedrijfsvoering | IT- en automatisering

Voor de periode van 2025 tot en met 2031 wordt een toename van de IT-kosten en het beheer van ons IT-landschap verwacht. In 2024 zijn we gestart met de aanbesteding, zodat we begin 2025 met een nieuwe contractant verder gaan, die verantwoordelijk zal zijn voor het beheer van onze digitale werkplekken. We anticiperen op de aanschaf van nieuwe hardware boven de investeringsgrens van 0,25 miljoen, waarvoor we structureel 0,06 miljoen aan afschrijvingen opnemen. Bovendien zullen we investeren in verschillende softwaresystemen, waaronder een contractmanagementsysteem. Van het huidige financiële systeem en het zaaksysteem lopen de contracten af in 2025 en starten we de aanbesteding op. Voor de huidige ICT-contractant nemen we 0,3 miljoen structureel op als extra kosten door de grotere formatie.

Bedrijfsvoering | Organisatieontwikkeling

In het kader van organisatieontwikkeling zijn we bezig met verbeteringen van de doelmatigheid en efficiency van onze ICT-organisatie ronden we binnen het budget tegelijk met verbeteringen wet- en regelgeving ons stelt op het gebied van informatiebeveiliging. Centraliseringprocesmanagement dat in 2024 is gestart, loopt door in 2025 binnen het budget.

Vervolgens wordt het datamanagement opgepakt voor het inventariseren, koppelen en ontsluiten van betrouwbare en actuele data. Dit wordt naar verwachting Europees aanbesteed. De geraamde kosten van 0,3-0,4 miljoen zijn nog niet in de begroting verwerkt.

Bedrijfsvoering | HR

Op het gebied van HR zijn we actief bezig met het professionaliseren van ons personeelsbeleid, gezien de instabiliteit van de HR-afdeling in voorgaande jaren. Dit omvat onder andere de herwaardering van functies en het herzien van ons opleidingsprogramma.

Daarnaast worden we geconfronteerd met een hoog verloop van collega's, waardoor we op korte termijn vacatures moeten invullen. Door onze grotere formatie stijgen de verzekeringspremies structureel met E 0,05 miljoen.

PROGRAMMA ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Wat willen we bereiken in 2024?

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2025 willen behalen. Deze algemene dekkingsmiddelen bestaan uit:

- De Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU relatief)
  De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Er zijn ook additionele en geoormerkte bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU. Die nemen we op in het betreffende subprogramma van het programma Verkeer & Vervoer.
- De rentebaten op de bussenleningen
- De rentebaten op het Schatkistbankieren: De Vervoerregio is verplicht het overschot aan liquide middelen aan te houden bij het Rijk. Dit noemen we het Schatkistbankieren. We voorzien in 2025 een positieve rente op dit saldo. De periode nadien is te onzeker om hiervoor baten op te nemen.
- De marktconformiteitstoeslag op de bussenleningen en de garantstelling op leningen van concessiehouders
  De marktconformiteitstoeslag moet worden opgelegd vanuit de Europese regelgeving voor staatsteun. Verslaglegging technisch is de marktconformiteitstoeslag een rentebaat.
- BDU-saldo voorgaande jaren
  Dit is de sluitpost van onze begroting. Een positief bedrag betekent dat wij meer lasten hebben dan dat wij aan BDU in dat jaar ontvangen. De dekking komt uit een onttrekking van balanspost van de overschotten van voorgaande jaren. De regelgeving van de BDU staat toe dat overschotten in latere jaren worden aangewend.

Bij de lasten verantwoorden we rentelasten van de (langlopende) leningen.

Wat gaan we daarvoor doen?

We houden intensief contact met het ministerie van IenW over de afstemming van de bedragen en het proces van indexatie. Met name het verschil tussen de prijsstijgingen voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur en de indexatie die wij op de BDU ontvangen is onderwerp van deze afstemming. Ondertussen zorgt de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied dat er steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin is - en OV in het bijzonder. Wij gaan het gesprek aan met het ministerie om voldoende middelen te krijgen voor onze opgave.

Voor het afsluiten van de bussenleningen voor de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) zijn wij in 2023 en 2024 leningen aangegaan. Deze leningen zetten wij door aan de vervoerder EBS tegen vrijwel dezelfde condities. De marktconformiteitstoeslag wordt aan GVB Activa, Connexxion en EBS in rekening gebracht. Daarmee krijgen we een reële marktwaarde voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen) en de bussenleningen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 13 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024 na 1e Bestuursrapp	Ontwerp begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten voorgaande jaren		-	-	-	-	-
Rentelasten	162	2.536	3.916	3.637	3.358	3.079
Totaal lasten	**162**	**2.536**	**3.916**	**3.637**	**3.358**	**3.079**
BDU jaarbijdrage	470.401	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989
BDU saldo voorgaande jaren	7.503	-6.199	-2.852	-16.239	-26.349	-27.537
Rentebaten	10.051	12.696	12.355	7.154	6.623	6.094
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**487.955**	**580.485**	**583.491**	**564.903**	**554.263**	**552.545**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	487.793	577.950	579.575	561.266	550.905	549.467

Aan de kostenkant nemen we de rentelasten op die wij betalen over de door ons opgenomen leningen. Deze leningen hebben wij afgesloten voor de financiering van de bussenleningen van de concessie Zaanstreek-Waterland (totaal lening bedrag € 131,8 miljoen).

Voor de algemene BDU-inkomsten 2025 ontvangen wij een beschikking in december 2024. In juni 2025 krijgen we een beschikking voor de indexatie. Verder kunnen wij een tekort aan inkomsten aanvullen met het saldo van de BDU dat we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben besteed. Daarmee maken we de begroting sluitend. De BDU die is opgenomen, bestaat uit het in 2024 toegekende bedrag € 470,6 miljoen, opgehoogd met een voorlopige index van 4,0% (€ 18,8 miljoen). Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2024 ontvangen en heeft betrekking op de periode van prijsstijgingen tussen maart 2023 tot maart 2024.

Vanaf 2025 worden de motie Bikkergelden (€ 84,5 prijspeil 2024) structureel opgenomen in de BDU.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoeslag die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa. De huidige bussenleningen voor de vervoerders ESB en Connexxion zijn uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoeslag aan de Vervoerregio ten goede. Voor de nieuwe bussenlening aan EBS voor de concessie Zaanstreek-Waterland is in de loop van 2024 een externe financiering afgesloten. Dit is de verklaring voor de stijging van de rentelasten en baten. Zie de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.



5

Paragrafen

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio een doorsnee-inzicht op enkele thema's die in de begroting staan. Het gaat om thema's die de wetgever voorschrijft via het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragraaf Financiering, de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing, de paragraaf Wet Openbaar Overheid, de paragraaf Bedrijfsvoering, paragraaf kapitaalsgoederenen de paragraaf Verbonden partijen.

De paragraaf Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

PARAGRAAF RISICOBEHEERSING EN WEERSTANDSVERMOGEN

Weerstandsvermogen

De weerstandscapaciteit - of beschikbare weerstandscapaciteit - bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken. De benodigde weerstandscapaciteit is de financiële omvang van de weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen risico's (zie paragraaf 2.4.1). Dit zijn de risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen, en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie. De Vervoerregio hanteert hiervoor de Top 10 strategische risico's.

Het weerstandsvermogen geeft aan in hoeverre de organisatie in staat is de financiële gevolgen van opgetreden risico's op te vangen. Het weerstandsvermogen wordt berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. De weerstandsratio is gelijk aan het weerstandsvermogen. De weerstandsratio wordt in een getal uitgedrukt, het weerstandsvermogen in een percentage.

Risicobeheersing

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

Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de projectrisico's. Het Three Lines model is de Engelse term voor 'checks en balances' van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller). Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats, waarvan het resultaat in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico's

De belangrijkste risico's zijn ingedeeld in de volgende thema's:

- OV-Governance
- Openbaar vervoer
- Grote opgaven
- Bestuur
- Organisatie

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

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
	OV-Governance					
1	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de ov-governance afspraken	GVB, Vervoerregio en Amsterdam voeren onnodige discussies en maken fouten door de verkeerde dingen te doen	+	Achterstallig onderhoud en achterblijvende prestaties in het werkend vervoersysteem	+	In de beginfase goed bespreken hoe we de rol gaan invullen met alle checks en balances, de afspraken goed vastleggen en volgens die afspraken werken.

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
2	Er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	-	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid	+	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering
	Openbaar vervoer					
3	Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed Geen akkoord op de korte termijn problemen	De inbesteding Concessie GVB vertraagt of mislukt	+	Discussie in de samenwerking, inbesteding mislukt, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken	+	Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen)
4	Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders	De vervoerders kunnen de opgave op het gebied van ov niet invullen	+	Geen groei van het OV, maar een krimp in OV-aanbod Imagoschade	-	Afstemming tussen directies Samen met vervoerders de arbeidsmarkt regionaal benaderen Anderstalige chauffeurs toestaan
	Grote opgaven					
5	Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop Zuidasdok (grote met elkaar verweven opgaven) ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten	De aanpak van (de groeiende mobiliteitsontwikkeling rondom) Station Zuid blijft achter bij de noodzaak (Amsterdams regionaal mobiliteitssysteem implodeert)	+	Ombouw en 3e perron Station Zuid stagneert. Bereikbaarheid van Amsterdamse regio komt in de knel; impact op veel projecten van de Vervoerregio	+	Alles uit de kast om tot afspraak te komen
6	Wijzigende klimaatomstandigheden	Het ov-systeem ondervindt hinder zoals verdrogende taluds of onderlopende metrobuizen	-	Grote herinvesteringen zijn nodig	+	Risicoreservering voor klimaat en andere externe factoren in herijking AMRI opnemen Lifecycle costs hanteren in assetmanagement Rekening houden met klimaat bij nieuwe projecten
	Bestuur					
7	Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit	Het Rijk verliest substantieel aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid in ons gebied Het Rijk maakt keuzes die contrair zijn aan belangen van verkeer en vervoer in onze regio	+	Recente afspraken worden opnieuw ter discussie gesteld Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn	+	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie I&W
8	Eerstvolgende herijking studenten ov-kaart	De inkomsten van de vervoerders dalen	+	Afschaling van openbaar vervoer of bijplussen vanuit het budget van de Vervoerregio is nodig	+	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie OCW
	Organisatie					

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
9	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	+	Dienstverlening stagneert	+	ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde
10	Het minder bekend zijn van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten	De aansturing van opdrachtnemer concessiehouders/vervoerders is onvoldoende scherp en escalaties blijven uit	+	Meer financiële risico's op dan nodig, met mogelijk negatieve impact op exploitatie	+	Handelen naar de leidraad excellent opdrachtgeverschap, sterk opdrachtgevend team bouwen, spiegelen en reflecteren, externe coaching en inhuur, competenties ontwikkelen, bepalen hoe we de rol gaan invullen met alle checks en balances, de afspraken goed vastleggen en volgens die afspraken werken, evalueren met GVB.

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is de volgende werkwijze gevolgd. Er is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risico-categorieën zijn ingedeeld. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald op het categorie-gemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt geschat. Hoog risico: kans is 75%; Gemiddeld tot laag risico: kans is 25%. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De financiële impact van de Top 10 strategische risico's telt op tot €90 miljoen. De benodigde weerstandscapaciteit is dus €90 miljoen.

De weerstandsratio van de Vervoerregio eind 2023 (beschikbaar weerstandsvermogen € 141,5 miljoen/ benodigde weerstandscapaciteit € 90,0 miljoen) is 1,6. Dit is ruim voldoende. Dat kan worden gesteld op basis van algemeen geaccepteerde normeringstabel voor de weerstandratio.

Ratio weerstandsvermogen (x)	Betekenis
x > 2,0	Uitstekend
1,4 < x < 2,0	Ruim voldoende
1,0 < x < 1,4	Voldoende
0,8 < x < 1,0	Matig
0,6 < x < 0,8	Onvoldoende
x <0,6	Ruim onvoldoende

De volgende risico's staan niet meer in de top 10:

Risico	Toelichting
Coronapandemie	De effecten van de coronapandemie op het reizigersgedrag
Openbaar Vervoer	Aanbesteden in een onzekere marktsituatie
OV-Governance	Onervarenheid van de Vervoerregio met risicodragend opdrachtgeverschap Onvoldoende inzicht in de effecten van S&C op beheer, onderhoud en exploitatie na overdracht
Grote opgaven	Geen besluitvorming over het vullen van het financieel te kort Zuidasdok Gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkcongestie)
Organisatie	Duurzaamheidsambitie is complex, het DB heeft te weinig handvatten en inzicht om te sturen

De volgende risico's zijn nieuw in de top 10:

Risico	Toelichting
OV-Governance	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de ov-governance afspraken
Openbaar vervoer	Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders
Grote opgaven	Wijzigende klimaatomstandigheden
Bestuur	Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit Eerstvolgende herijking studenten ov-kaart
Organisatie	Het minder bekend zijn van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten

Toelichting op de risico's

Ad 1. Risicodragend opdrachtgeverschap

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio is het overdragen van het opdrachtgeverschap voor het werkend vervoersysteem naar de Vervoerregio. Met ingang van 1 januari 2022 zijn hiertoe nieuwe overeenkomsten afgesloten. Een belangrijke overeenkomst is die voor het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen de opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties en processen daarop inregelen.

Het verbeteren van goed opdrachtgeverschap is een speerpunt van de Vervoerregio. Hiervoor is expertise aangetrokken, beleid ontwikkeld en zijn werkwijzen aangepast. De Vervoerregio en GVB hebben vaak gezamenlijk overleg met als doel de rol van opdrachtgever en opdrachtnemer goed in te vullen.

Ad 2. AMRI: Kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. Vooralsnog zijn er geen signalen dat dergelijk onderhoud ophanden is.

In de overeenkomst beheer metro- en traminfrastructuur is vastgelegd dat de gemeente Amsterdam het beheer en onderhoud van het areaal bekostigt dat niet behoort tot de Wet lokaal spoor (Wls). Dat betreft hoofdzakelijk de metrostations. Daarbij geldt dat de demarcatie tussen het Wls-deel en het niet-Wls-deel wel is verkend maar nog moet worden aangebracht. De eerste verkenning naar de kosten van het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel uit 2022 kwam uit op een bedrag van €23,0 miljoen per jaar. Dat partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de demarcatie doet niets af aan de afspraak dat de gemeente het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel dient te bekostigen.

Ad 3. Inbestedingen (GVB)

De Vervoerregio sluit met ingang van 2025 een nieuwe concessie af voor het Amsterdamse werkgebied. De concessie wordt, net als in 2012, niet aanbesteed maar inbesteed. Opdrachtnemer is GVB. Het afsluiten van een concessie is complex. Er worden afspraken in vastgelegd die meer dan tien jaar beslaan en over de hele looptijd maximaal moeten bijdragen aan een goed werkend vervoersysteem.

Om de concessie goed te ontwerpen en in te regelen werkt de Vervoerregio nauw samen met GVB om te zorgen dat de risico's en ontwerpvraagstukken goed in beeld zijn. Problemen of issues worden direct geadresseerd en waar nodig aangepakt. Door intensief samen te werken groeit het onderling vertrouwen en daarmee de kans van slagen.

Ad 4. Arbeidsmarkt

De arbeidsmarkt is krap. Op veel gebieden is personeel schaars. Dat betreft ook de vervoerders. Doordat personeel schaars is, blijkt het niet altijd mogelijk om de opgave voor het openbaar vervoeraanbod te vervullen. Dat kan ongewenste effecten hebben, zoals ov-reizigers die meer de auto gaan gebruiken, waardoor mogelijk zelfs een krimp van het openbaar vervoergebruik kan ontstaan.

De krapte op de arbeidsmarkt is een risico voor de vervoerders, maar heeft wel een effect op de doelstellingen en het imago van de Vervoerregio. De Vervoerregio denkt mee met oplossingen zoals het inzetten van anderstalige chauffeurs en trekt daarin op met de vervoerders.

Ad 5. Zuidasdok

Zuidasdok is een van de grootste infrastructurele projecten van Nederland. Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en van het noordelijke deel van de Randstad. Zuidasdok vervult een belangrijke rol in de ambities van de Vervoerregio. Stagnatie van het project raakt ook andere ambities, zoals aanpassingen op station Amsterdam CS.

Om de voortgang van het project gaande te houden, is er continu overleg met Amsterdam en het Rijk.

Ad 6. Klimaat

We zullen moeten leven met de effecten van klimaatverandering. We verwachten meer stortregens, zwaardere stormen en lange drogere en hete perioden. Nederland is extra kwetsbaar voor overstromingen omdat ons land voor een groot deel onder de zeespiegel ligt. Ook de openbaar vervoer en infrastructuur is kwetsbaar. Metro's rijden op taluds die kunnen verdrogen, tunnels kunnen onderlopen bij extreme regenval. Het huidige vervoersysteem is hier niet goed op ingesteld. Klimaatrisico's zijn bijvoorbeeld niet benoemd of beprijsd in de overeenkomsten met GVB.

De effecten van klimaatverandering staan steeds prominenter op ons netvlies. Bij de herijking van contracten of nieuwe projecten houdt de Vervoerregio inmiddels rekening met de effecten en kosten van klimaatverandering. Dit is nu bijvoorbeeld al een serieus aandachtspunt in de MIRT-verkenningen voor de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Ad 7. Rijk

Ten tijde van het opstellen van de jaarrekening was de kabinetsformatie nog in volle gang. De uitkomst is ongewis. Het is niet duidelijk hoeveel prioriteit aan het openbaar vervoer wordt gegeven. De signalen hierover zijn gemengd. Dat houdt het risico in zich dat het Rijk de komende jaren substantieel aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid in onze regio verliest of keuzes maakt die contrair zijn aan de belangen van mobiliteit. Het is ook mogelijk dat recente afspraken zoals die over Rijksbijdragen aan de MIRT-verkenningen of Zuidasdok ter discussie worden gesteld.

De Vervoerregio heeft goede contacten bij het Rijk, zowel op het ministerie als in de Tweede Kamer. Via lobbyactiviteiten blijven de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag het belang van openbaar vervoer en mobiliteit in de regio's onder de aandacht brengen.

Ad 8. Ov-studentenkaart

Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) overweegt de vergoeding aan de ov-bedrijven voor het zogeheten 'studentenreisproduct' met ongeveer een kwart te verlagen. Nu krijgt de ov-sector nog ruim 1 miljard euro per jaar om studenten en scholieren te vervoeren. Dat zou zo'n 740 miljoen euro worden. Deze daling zou een directe impact hebben op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer in onze regio. Dat zagen ov-bedrijven aankomen en ze sloegen alarm over de gevolgen ervan. Het aantal gereisde kilometers per student wordt eens in de drie jaar vastgesteld op basis van een enquête onder studenten. Het ministerie heeft gekeken naar de periode tussen medio 2022 en medio 2023. Maar die periode is volgens de vervoerders niet representatief, want het ov was toen nog niet hersteld van de coronacrisis. Na de coronacrisis pakten studenten minder vaak de trein of de bus. Veel minder mensen, en dus ook studenten, maakten toen gebruik van het openbaar vervoer. De Tweede Kamer maakt zich al langer zorgen over de verschraling van vooral het regionale openbaar vervoer.

De Vervoerregio houdt goed in de gaten wat de ontwikkelingen op dit vlak zijn. Zij voert regelmatig overleg met het ministerie en met Tweede Kamerleden om te helpen zorgen dat mogelijke maatregelen worden genomen met juiste analyses en steekhoudende argumenten.

Ad 9. Informatietechnologie

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

De Vervoerregio heeft een dienstverleningsovereenkomst afgesloten met een externe partij, die verantwoordelijk is voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt dat de omgeving up-to-date, veilig en bereikbaar blijft. De Vervoerregio is tevens haar informatiebeveiliging gericht aan het verbeteren via het toepassen van de normen in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO).

Ad 10. Excellent opdrachtgeverschap

Naast de nieuwe werkzaamheden in het kader van de ov-governance met ingang van 1 januari 2022, zijn er steeds meer opgaven waarbij de Vervoerregio een opdrachtgevende rol inneemt. Dat zin bijvoorbeeld de Amsteltram, de MIRT-verkenningen en andere grote projecten. De Vervoerregio is van huis uit steeds subsidieverlener geweest. De opdrachtgevende rol vraagt andere competenties.

De groei naar excellent opdrachtgever is een speerpunt van de Vervoerregio. Hiervoor is expertise ingehuurd, beleid ontwikkeld en worden werkwijzen aangepast. De Vervoerregio reflecteert dikwijls op haar rol en op de beoogde uitkomsten van de opgaven waar zij een opdrachtgevende rol heeft.

Kengetallen

Tabel 14 Kentallen

	Jaarrekening 2023	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Netto schuldquote	19,6%	31,3%	29,3%	27,4%	25,3%	22,5%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	2,1%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%
Solvabiliteitsratio	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,3%	5,9%	4,8%	5,1%	7,4%	8,5%

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie en kan alleen worden uitgegeven aan de taak Verkeer & Vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van de BBV geoormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote, ook al zou de verwachting zijn dat bij verstrekte bussenleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande bussenleningen is komen te staan.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt voornamelijk bekostigd vanuit de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen op te bouwen. De teller van deze ratio (EV) is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is de verklaring voor een solvabiliteitsratio van nul.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de

structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).

De stijging van de ratio structurele exploitatieruimte doordat het de projecten die vallen onder het subprogramma Grote projecten schaalsprong OV worden gezien als incidentele kosten. De budgetten die voor deze projecten zijn opgenomen nemen toe tot 2028.

PARAGRAAF FINANCIERING

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

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven, gemeenten en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Op basis van de huidige begroting bedraagt het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' eind 2025 naar verwachting € 257 miljoen. Eind 2026 zal dit € 278 miljoen zijn. Overigens betekent dit niet per definitie dat er voldoende liquiditeiten zijn (zie o.a. liquiditeitsprognose hierna).

De solvabiliteit geeft de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen weer. Aangezien de Vervoerregio geen eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit laag.

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (wet Fido) en de daarbij horende ministeriële regelingen. In 2024 zal de regioraad een treasurystatuut worden voorgelegd. Hierin geeft de regioraad nadere aanwijzingen en regels aan het dagelijks bestuur ten aanzien van

- Het beheersen van de financiële risico's
- Het continu verzorgen van voldoende liquiditeit voor de organisatie
- Zorgdragen voor een kosteneffectief en efficiënt betalingsverkeer
- Het verzorgen van financieringsovereenkomsten en uitzettingen ten behoeve van de publieke taak

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn in overeenstemming met de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Het drempelbedrag voor de Vervoerregio is gebaseerd op Artikel 7. Uitgezonderde middelen van de Regeling lid 2. De drempel is 2% van het begrotingstotaal, indien het begrotingstotaal lager is dan € 500 miljoen, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1 miljoen bedraagt. Indien het begrotingstotaal hoger is dan € 500 miljoen, is de drempel gelijk aan € 10 miljoen plus 0,2% van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.

Voor 2025 komt dit neer op € 9,9 miljoen.

Verstrekte bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van al verworven bussen. Die bussen worden ingezet voor openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen

van het OV. En het biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De bussenleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies. Hierdoor loopt de Vervoerregio beperkt risico gedurende de looptijd van de concessie. Tijdens de concessies worden de restbedragen volledig afgelost. De laatste tranches worden verrekend met de laatste termijnen van de bevoorschotting van de exploitatie. Voor de concessie Zaanstreek-Waterland heeft de regioraad een bedrag van maximaal € 183 miljoen beschikbaar gesteld. Daarvan heeft tot op heden EBS € 140 miljoen aangevraagd.

Tabel 15 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2024	2025	2026	2027	2028
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	57.597	51.281	44.964	38.648	6.316
Lening u/g 15 jaar (EBS-ze ZW)	130.662	121.089	111.516	101.943	92.369
Totaal leningen	188.259	172.370	156.480	140.591	98.686

Tabel 16 Nog te verstrekken leningen/garanties (bedragen in x € 1.000)

	2025
Concessie Zaanstreek – Waterland (EBS)	43.000

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de strategische activa. Dat is voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen. Daarvan is € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie (‘accordion’).
2. Zogenaamde ‘forward starting’ leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro’s) en € 56 miljoen (investering zero-emissiebussen EB1 en EB2).

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

Tabel 17 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2023 (maximaal)	2024 (maximaal)	2025 (maximaal)	2026 (maximaal)	2027 (maximaal)	2028 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	2024 met mogelijkheid tot verlenging	350.000	152.000	152.000	152.000		
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	2024 met mogelijkheid tot verlenging	225.000	225.000	225.000	225.000		
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054		142.000	142.000	142.000	142.000	142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036		56.000	56.000	56.000	56.000	56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	140.000	135.000	130.000	125.000	120.000	115.000
				715.000	710.000	705.000	700.000	318.000	318.000

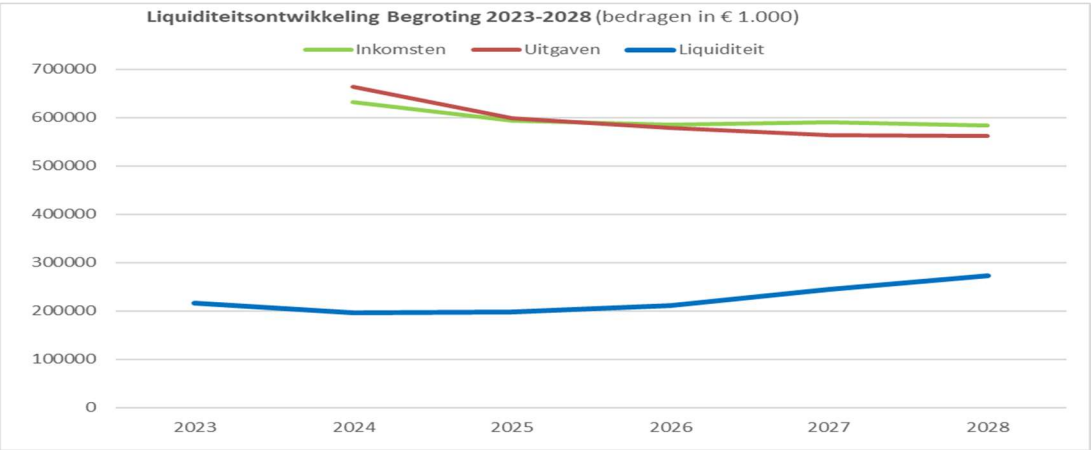
Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert, conform BBV, het stelsel van baten en lasten voor het presenteren van financiële cijfers. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen. Deze elementen, samen met de afschrijvingen op de investeringen, maken dat de exploitatieresultaten niet synchroon lopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2025 uit op een positief saldo van ongeveer € 197 miljoen. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd helemaal worden besteed en gedeeltelijk doorschuiven naar het volgende jaar. Over de periode tot aan 2028 is een positieve ontwikkeling te zien. Bij elke financiële rapportage aan de regioraad wordt ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling. In tabel 18 en grafiek 1 is de liquiditeitsontwikkeling (met verloop) door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2025 en 2026 neemt op langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe. Met name als gevolg van de beschikbaar komende BDU-middelen die momenteel nog niet zijn ingezet en doorschuiven van projecten naar achteren

Tabel 18 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

	ning 2023	Gewijzigde begroting na 1e Bestuurs-rapportage 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Bedragen x € 1.000						
Beginstand		216.726	195.608	197.264	211.067	244.792
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		9.989	7.117	7.117	7.117	7.117
Overige inkomsten		631.918	592.756	584.833	589.911	583.321
Overige uitgaven		-663.025	-598.217	-578.147	-563.303	-561.526
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand	**216.726**	**195.608**	**197.264**	**211.067**	**244.792**	**273.704**

Grafiek1 Liquiditeitsontwikkeling 2022-2027



Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Decentrale overheden kunnen niet zomaar leningen afsluiten. Om te voorkomen dat fluctuaties in rentepercentages een te grote invloed hebben op de rentelasten, bestaan twee wettelijke beperkingen. Deze zijn vastgelegd in de Wet Fido. Dit zijn de *kasgeldlimiet* (van toepassing op korte leningen met een rentetypische looptijd van maximaal een jaar) en de *renterisiconorm* (lange leningen). Beide beperkingen hebben tot doel de leningportefeuille van decentrale overheden te behoeden voor een onverantwoord grote gevoeligheid voor rentefluctuaties. Ze stellen een grens aan de structuur van de leningen, niet aan de hoogte.

De *kasgeldlimiet* stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar. Dat is in de 'Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden' (UFDO) voor Gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 8,2% van het begrotingstotaal (dat is het totaal aan lasten in de begroting). Uitgaande van het begrotingstotaal van € 597,0 miljoen bedraagt het kasgeldlimiet voor de Vervoerregio voor 2024 € 49,0 miljoen.

De *renterisiconorm* is opgesteld met als doel de rentegevoeligheid van de portefeuille van leningen met een looptijd van een jaar of langer te beperken. Dit komt erop neer dat het renterisico in een bepaald jaar niet meer mag bedragen dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Hierbij wordt het renterisico berekend door de som van het bedrag aan herfinanciering en het bedrag aan renteherziening op de vaste schuld (art. 3 UFDO). In diezelfde UFDO is de renterisiconorm voor Gemeenschappelijke regelingen bepaald op 20% van het begrotingstotaal. De renterisiconorm is daarom € 119,4 miljoen.

De Vervoerregio heeft in 2023 en 2024 externe financiering aangetrokken voor de bussenlening van EBS. Het uitgangspunt hierbij is dat we deze leningen met dezelfde rente (met risico-opslag) doorzetten naar de aanvrager. Deze methodiek zorgt ervoor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (voor wat betreft looptijd en leningsvorm) gelijk blijven. Voor de Vervoerregio is er geen renterisico aanwezig. De risico-opslag wordt gestort in een te vormen bestemmingsreserve. Verder is een garantie verstrekt op leningen die GVB aangaat voor de strategische activa.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2025 is rekening gehouden met een rentelast van € 3,9 miljoen. Dit zijn volledig de te betalen rente over de bij BNG afgesloten lening ter dekking van de bussenlening voor EBS.
De rentebaten (€ 12,4) bestaan uit:

- rente over de verstrekte bussenleningen inclusief de marktconformiteitsopslag (over de leningen en garantiestelling) (€ 7,7 miljoen)
- rente over het uitstaande saldo in het schatkistbankieren (€ 4,7 miljoen)

Rentevisie

Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van de banken DNB en BNG.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Personeelscapaciteit voldoende voor de ambities van de Vervoerregio

De Vervoerregio staat voor uitdagingen, zoals vermeld in de kadernota voor 2025 en nader uitgewerkt in deze begroting. Wat betekent het waarmaken van onze ambities en opgaven de komende jaren voor de ambtelijke organisatie van de Vervoerregio en de inzet van personeel? Om het aantal medewerkers dat nodig is, goed te beoordelen, is een grondige analyse uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar hoofdtaken, wettelijke verplichtingen, nieuwe opdrachten en de vereiste professionalisering om aan de gestelde doelen te voldoen. Uit deze analyse bleek dat er geen uitbreiding van het huidige personeelsbestand nodig is.

Wel is er grote aandacht om het aantal externe inhuurkrachten in het totale personeelsbestand te verminderen. Dit willen we bereiken door inhuurcontracten om te zetten naar vaste dienstverbanden. Externe inhuurkrachten brengen hogere kosten met zich mee dan interne medewerkers en bij hun vertrek gaat ook de opgebouwde kennis van de organisatie verloren.

Tabel 19 Ontwikkeling formatie

	2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Formatie	150 fte	150 fte	200 fte	200 fte	200 fte	200 fte

Tabel 20 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

	Rekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	8,4	10,5	10,9	10,9	10,9	10,9
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	6,6	7,8	8,4	8,4	8,4	8,4
Formatiebudget – totaal	**15,0**	**18,4**	**19,3**	**19,3**	**19,3**	**19,3**
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten Verkeer & Vervoer (zie tabel 11)	2,0	1,2	1,5	1,5	1,5	1,5
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	2,0	1,7	1,2	1,2	1,2	1,2
Inhuurbudget	**4,0**	**2,9**	**2,7**	**2,7**	**2,7**	**2,7**
Totaal kosten personele inzet	**19,0**	**21,3**	**22,0**	**22,0**	**22,0**	**22,0**

Het formatiebudget wordt op basis van hele fte's inclusief werkgeverslasten begroot. Het budget dat nodig is per formatieplaats is gebaseerd op inschaling op de hoogste trede. Dit wordt verminderd met 8%, omdat niet iedereen op het maximum wordt verloond.

Financiën

De planning en control cyclus draagt bij aan het sturen en verantwoorden van de kosten en opbrengsten van de Vervoerregio. We werken eraan om het P&C-proces steeds verder te optimaliseren en transparanter te maken. Mede door de motie Moeskops werken we aan verbetering van de financiële stukken. Zo kunnen ontwikkelingen en keuzes in de programma's helder worden voorgelegd en

toegelicht. Ook willen we aansluiten op het Beleidskader ‘Verbinden in verscheidenheid’, zodat we meer inzicht krijgen in de kosten en opbrengsten van de vijf thema’s bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusiviteit, verkeersveiligheid en gezondheid. Dit is niet eenvoudig, omdat veel van wat we doen aan meerdere beleidsdoelen bijdraagt. We proberen op deze manier financiën en beleid steeds meer aan elkaar te koppelen.

De Vervoerregio streeft naar een optimale beheersing van de bedrijfsprocessen. Vooruitlopend op de ingevoerde wet versterking decentrale rekenkamers gaven we in de Jaarrekening 2022 voor de eerste keer al een rechtmatigheidsverklaring af. Een jaar eerder dan wettelijk verplicht. We willen de rechtmatigheidscontrole de komende jaren verder ontwikkelen, zodat we een ‘in-control statement’ kunnen afgeven.

Fiscaliteit is in toenemende mate een belangrijk onderwerp, doordat we steeds meer projecten in eigen beheer uitvoeren. We werken aan de interne bewustwording op dit vlak en worden hierbij ondersteund door onze contractpartner Fiscaliade.

Bestuur en Communicatie

De Vervoerregio heeft de afgelopen jaren stevig ingezet op lobbywerk. Dit heeft geleid tot mooie successen en hier gaan we in 2025 ook mee verder. Dat betekent concreet ons netwerk op verschillende schaalniveaus nog meer verstevigen. Hierdoor weten relevante partijen en personen (het belang van) de Vervoerregio nog beter te duiden. We nemen nadrukkelijk de voortrekkersrol in de verdere positionering van de Vervoerregio als vervoersautoriteit.

De afgelopen jaren hebben we een enorme professionaliseringsslag gemaakt op het gebied van Public Affairs. Dat zetten we in 2025 voort. We zorgen ervoor dat we nog meer dan eerst dé gesprekspartner zijn in Den Haag. Door input te leveren op de voor ons belangrijke debatten zoals OV & Taxi, Verkeersveiligheid, Spoor en Duurzame Mobiliteit. In 2025 moet ook het MIRT voorkeursbesluit vallen. We maken de politiek bekend met onze MIRT projecten en zorgen ervoor dat daar draagvlak voor is. In Europa zetten we ons in via verschillende Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. We vertalen de ontwikkelingen op Europees gebied naar wat dat voor de Vervoerregio betekent. In 2025 komen ook de nieuwe Europese Commissie en het nieuwe Europese Parlement op stoom. We zorgen ervoor dat de Nederlandse leden van de transportcommissie bekend zijn met de Vervoerregio en haar prioriteiten.

Via het platform Mobiliteit MRA bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij namens de provincies Noord-Holland en Flevoland met één mond richting het Rijk praten. We gaan uit van een coalitieakkoord in 2024 die wij in 2025 naar kansen voor de Vervoerregio vertalen. Dit betekent dat we samen met de MRA-proposities voorbereiden om samen met het Rijk investeringsafspraken te maken voor de bereikbaarheid in dit gebied.

In 2025 staat de communicatie in het teken van het nog verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio en het positioneren van de organisatie en ons bestuur. We communiceren langs de thema's van het beleidskader: bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, inclusiviteit en gezondheid. Dit brengt focus aan in onze communicatie en zorgt ervoor dat we op deze thema's herkend worden als aanvoerder. Een vernieuwde website waarin wijnemenjemee.nl, werkenbij.vervoerregio.nl en vervoerregio.nl zijn samengevoegd, draagt bij aan duidelijk afzenderschap van onze communicatie.

Bestuurszaken van de Vervoerregio onderhoudt contact met de regioraadsleden en de bestuurders, om alle bestuursorganen zo goed mogelijk te bedienen. Op die manier hebben de regioraadsleden een vast aanspreekpunt voor vragen en opmerkingen. Zo kunnen de bestuurders de regioraad goed voorbereid te woord staan. De regioraadsvergaderingen worden daarmee nog meer de plek om goed en inhoudelijk met elkaar het gesprek te voeren. Als gevolg van wensen uit de regioraad, verbeteren we onze informatievoorziening voor regioraadsleden rondom begrotingswijzigingen en concrete resultaten. Daarnaast zet bestuurszaken in voor het behouden van politiek-bestuurlijke sensitiviteit in de hele organisatie. Voor de vervoerregio-gemeenten organiseren wij ook in 2024 de regionale samenwerking voor onze wettelijke taken. Dat doen we onder meer via de Werkgroep en het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer, het dagelijks bestuur en de regioraad.

Rechtmatigheid

Gemeenten en ook de Vervoerregio moeten per verslagjaar 2023 zelf in de jaarrekening verantwoording afleggen over de rechtmatigheid van het gevoerde bestuur. De Vervoerregio heeft zich hierop voorbereid en vanaf 2019 systematisch stappen gezet om de interne beheersing te verbeteren. Vanaf verslagjaar 2021 heeft de Vervoerregio jaarlijks een preventieve en een repressieve beoordeling uitgevoerd op de financiële rechtmatigheid van verschillende processen. Preventief is de interne beheersing van verschillende processen gemeten aan de hand van normenkaders en vastgelegd in het management control systeem van de organisatie. De repressieve beoordeling achteraf heeft plaatsgevonden via de verbijzonderde interne controle (VIC).

Uit de preventieve beoordeling blijkt dat de opzet en werking van de beheersmaatregelen voor een groot deel op orde is. De kwetsbaarheden (dus de normen waar de Vervoerregio deels of niet aan voldoet) zijn met een meting en gap-analyse in kaart gebracht.

Dit wordt gedaan door de overeenkomsten en verschillen (oftewel 'gaten') tussen de huidige situatie en de wettelijke vereisten, regelgeving, richtlijnen of interne beleidsregels die van toepassing zijn in kaart te brengen. Deze zullen ook in 2024 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Conclusie is dat de Vervoerregio een volwassen interne beheersingslandschap heeft. Op specifieke onderdelen zal dit verder verbeterd zal worden.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is het een eis dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf 23 december 2021 een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. heeft, is deze als verbonden partij aangemerkt.

Naast deze verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een groter geografisch gebied dan de vervoerregio vindt daar afstemming plaats op het gebied van mobiliteit en de inbreng richting het Rijk via het Programma Sbab en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

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

GVB Holding NV

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit 20.000 aandelen in GVB Holding NV, die zijn volgestort. Van het maatschappelijk kapitaal van GVB Holding N.V. zijn 79.999 aandelen niet geplaatst.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dit betekent dat bepaalde besluiten (overwegend diegene die betrekking hebben op de dochters GVB infra BV en GVB Exploitatie BV), alleen in unanimiteit met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel geeft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het inbesteden van de concessie Amsterdam. Én tot het voeren van een betere governance op aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Grootte van het belang: per 23/12/2021 : 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 21: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

[WORDT NOG TOEGEVOEGD]

Bron: Jaarverslag GVB

Het financieel risico voor de Vervoerregio met betrekking tot deze deelneming is beperkt tot de nominale waarde van het prioriteitsaandeel. De Vervoerregio heeft met het prioriteitsaandeel geen economisch belang in GVB Holding NV.

De Vervoerregio heeft met het verwerven van een deelneming in GVB Holding NV een deelnemingenbeleid opgesteld. Hierin zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

1. De Vervoerregio richt zich op de lange-termijn-continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming nemen we de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad;
3. De deelneming hanteert maatschappelijk verantwoord ondernemen als uitgangspunt;
4. De deelneming hanteert een passend beloningsbeleid binnen de Wet Normering Topinkomens;
5. De deelneming hanteert een passend winst- en dividendbeleid met het principe dat winst en dividend ten goede komen aan mobiliteit in de regio;
6. Binnen de Vervoerregio worden bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden met een heldere rolverdeling tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap vastgelegd. Deze rollen en bijbehorende bevoegdheden worden ondergebracht bij verschillende portefeuillehouders (bestuurlijk) en teams (ambtelijk).

GVB Holding NV houdt statutair minstens twee algemene vergaderingen van aandeelhouders. De eerste vergadering – in mei – is voor de vaststelling van de jaarstukken. Tegen het einde van het jaar vindt de tweede vergadering plaats. Hierin worden de vaststelling van het jaarplan en de begroting besproken, net als de begrotingen van de onderliggende vennootschappen. In spoedeisende gevallen kan de aandeelhouders gevraagd worden besluiten buiten de vergadering te nemen.

Samenwerking in MRA-verband

Voor vier programma's en projecten in MRA-verband is de Vervoerregio penvoerder, ieder met verschillende partners in de metropoolregio:

- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Jaarlijks dragen we € 1,5 miljoen bij en leveren we de programmamanager.
- Platform Smart Mobility. Dit platform brengt MRA-partners samen rondom slimmere vormen van mobiliteit. De Vervoerregio draagt jaarlijks ongeveer € 0,6 miljoen bij en levert de programmamanager.
- Het Regionaal Verkeersmodel VENOM.
- OV & Spoorcoördinatie.

Daarnaast vindt samenwerking in MRA-verband plaats op de volgende dossiers:

- MRA elektrisch (verduurzaming personenvervoer).
- Regionale Samenwerking Verkeersmanagement.

OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

Iedereen heeft recht op informatie van de overheid. De Woo regelt welke overheidsinformatie openbaar is, hoe iemand die kan aanvragen en wordt duidelijker wat de Vervoerregio Amsterdam doet en waarom.

Informatie van de Vervoerregio is openbaar, behalve als er een reden is waarom dat niet kan. We ervaren dat we steeds vaker verzoeken krijgen om informatie openbaar te maken, zogenaamde Woo-verzoeken. Dat blijken dan ook nog eens omvangrijke verzoeken te zijn. We zijn nog niet verplicht om deze verzoeken actief openbaar te maken, maar willen alle verzoeken, met besluit en onderliggende documenten, publiceren. Dit in het kader van openheid en transparantie, maar ook voor de democratische legitimatie.

In het kader van een effectief en efficiënt informatiebeheer stellen we processen en procedures voor het beheren, opslaan en toegankelijk maken van informatie, evenals het bijhouden van archieven vast. Zo kunnen we nog beter te reageren op verzoeken om informatie van het publiek. Dit kan onder meer door het toepassen van interne controlemechanismen en het bieden van training en ondersteuning aan personeel om te zorgen voor een effectieve naleving van de wet.

PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. In het geval van de Vervoerregio gaat het om de huisvesting waarvoor langlopende investeringen nodig zijn. Het beheer en onderhoud hiervan is gericht op de duurzame instandhouding. Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan dat integraal deel uitmaakt van de bestuurlijk vast te stellen begroting(swijzigingen). Op 6 februari 2023 hebben we de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Bij de investering zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld. Vanwege het eenmalig karakter van de investering is geen afschrijvingsbeleid opgesteld. Meerjarige onderhoudsplannen en vervangingsinvesteringen zijn nog niet aan de orde.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2025-2029

Tabel 22 Overzicht baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage)	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
LASTEN							
Algemende dekkingsmiddelen	**162**	**4.626**	**2.536**	**3.916**	**3.637**	**3.358**	**3.079**
Overhead	**12.843**	**13.249**	**14.205**	**14.268**	**14.223**	**14.223**	**14.216**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	128.872	110.651	141.814	131.734	131.680	134.478	126.478
Grote projecten schaalsprong OV	0	1.750	1.750	5.000	5.000	10.000	20.000
Amsteltram	42.633	31.718	16.500	8.014	3.200	4.003	0
Concessies*	158.047	168.377	272.594	261.225	252.295	231.527	231.839
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	144.421	143.931	143.051	152.434	148.003	145.605	145.605
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.270	8.368	8.108	8.049	8.049	8.049	8.249
Apparaatskosten	10.431	11.826	11.719	12.381	12.381	12.381	12.381
Totaal Verkeer & Vervoer	**490.674**	**476.620**	**595.536**	**578.838**	**560.608**	**546.044**	**544.552**
TOTAAL LASTEN	**503.679**	**494.495**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
BATEN							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	470.401	470.401	573.989	573.414	573.414	573.414	573.414
BDU saldo voorgaande jaren	7.503	2.563	-6.199	-2.278	-15.665	-25.774	-26.963
Rentebaten	10.051	7.463	12.696	12.355	7.154	6.623	6.094
Overige baten	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**487.955**	**480.427**	**580.485**	**583.491**	**564.903**	**554.263**	**552.545**
Overhead	**388**	**202**	**208**	**208**	**208**	**208**	**208**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	10.958	0	2.713	0	0	0	0
Amsteltram	464	0	548	0	1.900	0	0
Concessies*	699	9.497	24.011	9.428	8.508	8.105	7.845
AMRI	2.323	3.000	3.203	2.846	1.900	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	763	1.368	1.108	1.049	1.049	1.049	1.249
Apparaatskosten	129	0	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**15.336**	**13.865**	**31.583**	**13.322**	**13.357**	**9.154**	**9.094**
TOTAAL BATEN	**503.679**	**494.495**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES							
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**-**	**-**	**-**	**-**

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar de toelichting van de desbetreffende subprogramma's.

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Tabel 23 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2023	Gewijzigde Begroting 2024	Ontwerp Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
BATEN						
Amsteltram	464	548	0	1.900	0	0
Absolute BDU en SPUK	2.650	19.702	4.429	260	0	0
Transitievergoeding OV*	-3.114	0	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	**0**	**20.250**	**4.429**	**2.160**	**0**	**0**
LASTEN						
Amsteltram	42.633	16.500	8.014	3.200	4.003	0
Grote projecten schaalsprong OV	0	1.750	5.000	5.000	10.000	20.000
Ontwikkelfonds OV	0	29.280	15.479	7.100	1.600	0
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	2.650	2.713	0	0	0	0
Transitievergoeding OV*	-3.114	0	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	**42.169**	**50.243**	**28.493**	**15.300**	**15.603**	**20.000**
SALDO INCIDENTEEL	**42.169**	**29.993**	**24.065**	**13.140**	**15.603**	**20.000**

Tabel 24 Structureel begrotingssaldo 2024-2028 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	Jaarrekening 2023	Gewijzigde Begroting 2024	Ontwerp Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-7.504	6.199	2.852	16.239	26.349	27.537
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserevs	0	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	**-7.504**	**6.199**	**2.852**	**16.239**	**26.349**	**27.537**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	42.169	29.993	24.065	13.140	15.603	20.000
Structureel begrotingssaldo	**34.665**	**36.192**	**26.917**	**29.379**	**41.952**	**47.537**

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2025-2029 EN MEERJARENPERSPECTIEF 2025-2035

Tabel 25 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

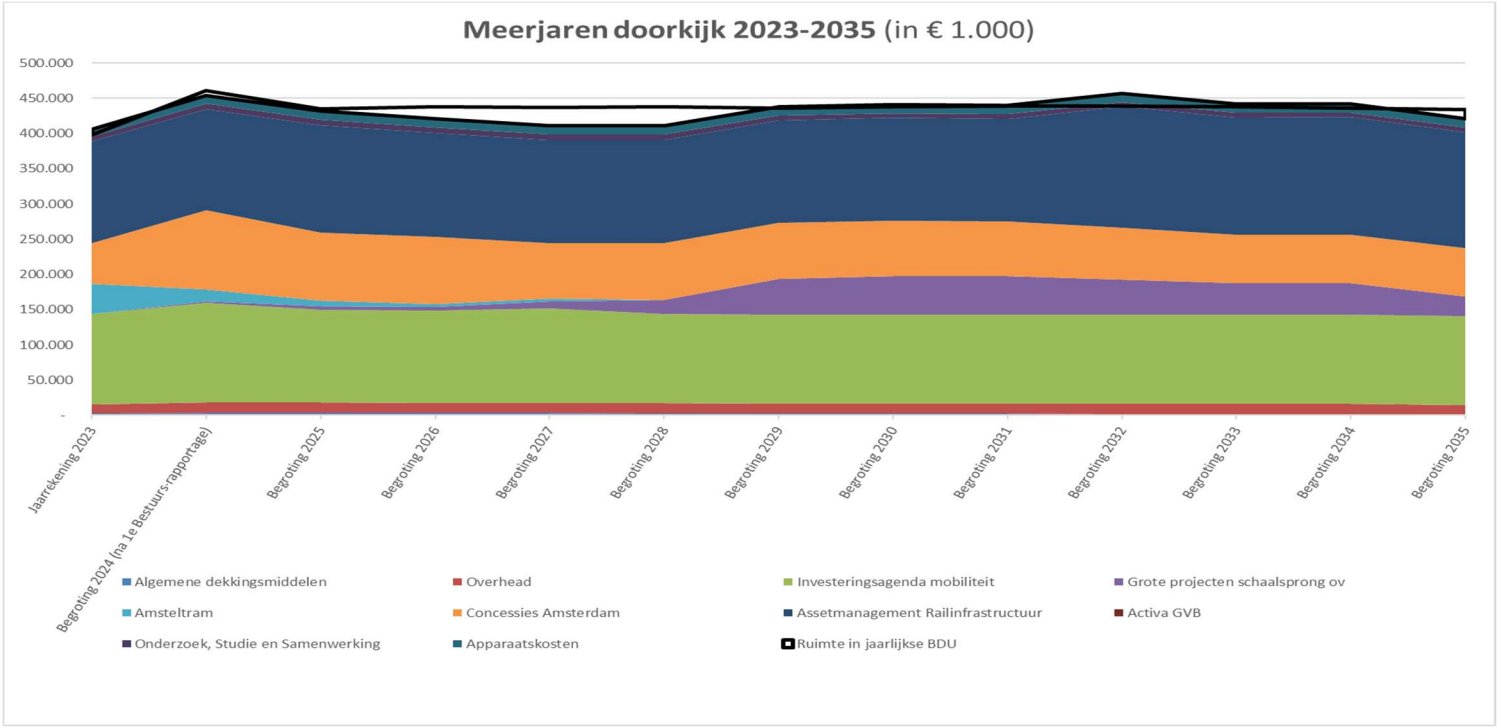
Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage 2024)	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Beginstand saldo BDU		125.281	243.389	249.589	251.866	267.531	293.305
Beschikte jaarbijdrage		470.401	573.989	573.414	573.414	573.414	573.414
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		**595.682**	**817.378**	823.003	825.280	840.945	866.719
Inzet BDU in begrotingsjaar		-472.964	-567.789	-571.136	-557.749	-547.640	-546.451
Stand saldo BDU ultimo jaar	**243.389**	**122.718**	**249.589**	**251.866**	**267.531**	**293.305**	**320.268**

Toelichting op de tabel:

Het saldo BDU loopt op richting 2028. Dit kan geïnterpreteerd worden als vrij besteedbare ruimte. Maar door het lange doorloopproces van projecten betekent dit ook dat projecten die nu geïdentificeerd worden, pas over enkele jaren hun weg vinden naar de programmering in de begroting, en dus geoormerkt worden. Dit duiden we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Ook moeten risico's die niet binnen de subprogramma's opgevangen kunnen worden, uit het BDU-saldo worden bekostigd.

Tabel 25A Meerjarenperspectief 2023-2025 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma LASTEN	Jaarrekening 2023	Begroting 2024 (na 1e Bestuurs rapportage)	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034	Begroting 2035
Algemene dekkingsmiddelen	162	2.536	3.916	3.637	3.358	3.079	2.799	2.520	2.241	1.962	1.793	1.793	1.793
Overhead	12.843	14.205	14.268	14.223	14.223	14.216	14.216	14.216	14.216	14.216	14.216	14.216	14.216
Investeringsagenda mobiliteit	128.872	141.814	131.734	131.680	134.478	126.478	126.478	126.478	126.478	126.478	126.478	126.478	126.478
Grote projecten schaalsprong ov	0	1.750	5.000	5.000	10.000	20.000	50.000	55.000	55.000	50.000	45.000	45.000	28.250
Amsteltram	42.633	16.500	8.014	3.200	4.003	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies Amsterdam	57.786	113.167	96.654	95.540	78.997	81.134	80.010	78.699	77.421	73.950	68.524	68.675	68.630
Concessies Streek	100.261	159.427	164.571	156.755	152.530	150.705	151.048	149.048	147.048	147.048	147.490	147.490	147.490
Assetmanagement Railinfrastructuur	144.421	143.051	152.434	148.003	145.605	145.605	145.605	145.605	145.605	171.742	166.922	166.922	164.315
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.270	8.108	8.049	8.049	8.049	8.249	6.585	6.585	6.585	6.585	6.585	6.585	6.585
Apparaatskosten	10.431	11.719	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381	12.381
TOTAAL LASTEN	**503.679**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**	**589.122**	**590.532**	**586.975**	**604.362**	**589.389**	**589.539**	**570.138**
BDU jaarbijdrage	470.401	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989	573.989
Overige baten	25.775	44.487	25.885	20.719	15.985	15.396	13.617	13.087	12.557	12.027	11.580	9.187	9.100
TOTAAL BATEN	**496.176**	**618.475**	**599.874**	**594.707**	**589.973**	**589.384**	**587.605**	**587.075**	**586.545**	**586.015**	**585.568**	**583.175**	**583.088**
SALDO OVER HET JAAR	**-7.503**	**6.199**	**2.852**	**16.239**	**26.349**	**27.537**	**-1.516**	**-3.457**	**-430**	**-18.347**	**-3.821**	**-6.364**	**12.950**
SPAARSALDO BDU	**243.389**	**249.589**	**252.441**	**268.680**	**295.028**	**322.566**	**321.049**	**317.593**	**317.162**	**298.815**	**294.995**	**288.631**	**301.581**



OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 26 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

Baten en lasten per taakveld (in € X 1000)		Jaarrekening	Begroting (na 1e Bestuursrapportage)	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
		2023	2024	2025	2026	2027	2028
Lasten per taakveld							
	0.1 Bestuur	146	204	204	204	204	204
	0.4 Overhead	12.649	13.951	14.014	13.969	13.969	13.962
	0.5 Treasury	8	0	0	0	0	0
	2.1 Verkeer en vervoer	184.480	178.161	163.829	158.961	167.562	165.758
	2.5 Openbaar vervoer	306.396	419.961	418.975	405.335	381.890	381.923
	Totaal lasten	**503.679**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
Baten per taakveld	0.1 Bestuur	0	200	201	202	202	202
	0.4 Overhead	2.906	13.720	13.816	13.884	13.888	13.887
	0.5 Treasury	10.236	10.160	8.439	3.517	3.265	3.015
	2.1 Verkeer en vervoer	184.480	175.204	161.513	157.994	166.591	164.869
	2.5 Openbaar vervoer	306.057	412.992	413.053	402.870	379.678	379.873
	Totaal baten	**503.679**	**612.276**	**597.022**	**578.468**	**563.625**	**561.847**
Resultaatbestemming	0.10 Mutaties reserves	0	0	0	0	0	0
	Totaal Resultaatbes	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat na Resultaatbestemming		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognosticeerde balans

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

Tabel 27 Geprognotiseerde balans 2024-2028 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	3.132.417	2.811.252	2.490.087	2.168.922	1.847.757	1.526.592
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	88.194.240	188.259.117	172.369.786	156.480.455	140.591.124	124.701.793
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	15.994	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Totaal Vaste activa	**91.343.651**	**191.086.369**	**174.875.873**	**158.665.377**	**142.454.881**	**126.244.385**
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	14.980.574	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	216.725.444	232.100.370	270.566.592	321.177.996	391.749.211	456.032.640
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	0	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	106.101	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	402.331	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29b Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	7.495.412	0	0	0	0	0
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	935.966	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	57.057.781	13.373.574	16.130.477	16.192.940	15.139.179	15.841.830
Totaal Vlottende activa	**297.703.608**	**259.373.945**	**300.597.069**	**351.270.936**	**420.788.390**	**485.774.470**
Totaal Activa	**389.047.259**	**450.460.314**	**475.472.942**	**509.936.313**	**563.243.271**	**612.018.855**

Passiva	saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027	Prognose saldo eind 2028
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000
Totaal Vaste passiva	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**
Langlopende Leningen	20.400.000	119.773.962	111.001.940	102.229.918	93.457.896	84.685.874
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	8.230.565	7.090.677	6.586.722	6.584.022	6.723.898	6.323.898
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	254.666.064	295.109.284	329.150.047	381.088.457	443.136.348	507.500.724
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	6.786.101	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.916.529	26.386.212	26.634.054	17.933.738	17.824.950	11.408.181
Totaal Vlottende passiva	**368.599.259**	**330.638.352**	**364.423.002**	**407.658.395**	**469.737.375**	**527.284.981**
Totaal Passiva	**389.047.259**	**450.460.314**	**475.472.942**	**509.936.313**	**563.243.271**	**612.018.855**

Reserves en voorzieningen 2025-2028

De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige afspraken in 2025 geen bestemmingsreserves.

Tabel 28 Voorzieningen 2025-2028 (bedragen in €)

Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Voorziening Spaarverlof	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000
Totaal Voorzieningen	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**	**48.000**



6

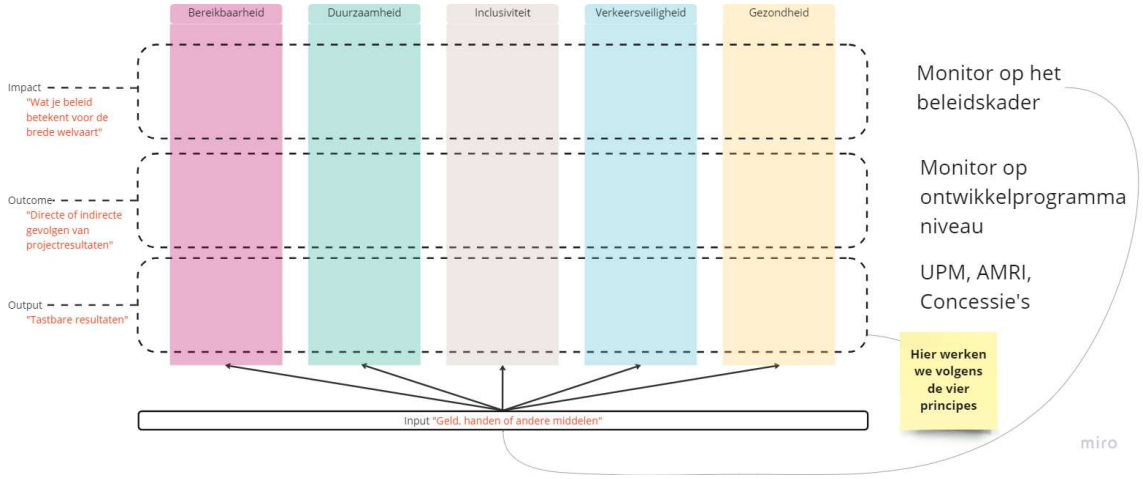
Meten van ons beleid

Het meten van ons beleid gaat via de doelen van ons beleidskader (verkeersveiligheid, gezondheid, inclusiviteit, bereikbaarheid en duurzaamheid.) Het meten van die doelen gaat via subdoelen die drie soorten indicatoren kennen:

Output – Outcome – Impact

In Q4 2023 zijn we begonnen met het vormgeven van het monitoringplan en in Q1 2024 hebben we alle subdoelen op impact niveau voorzien van een KPI. In Q2 van 2024 is de vorm van de voortgangsrapportage beleidskader + UPM aangepast en in die vorm voor het eerst naar de regioraad gegaan. In Q3 van 2024 gaan we KPI's opstellen voor alle output doelen binnen de vervoerregio en in Q4 2024 zal dit gebeuren voor de outcome doelen. Na deze inventarisatie zal er een digitaliseringsslag plaatsvinden waarbij alle subdoelen worden opgenomen in hetzelfde dashboard zodat bijsturen op basis van het wel of niet behalen van beleidsdoelen door het jaar heen makkelijker plaats kan vinden. Verder is het voornemen om ieder jaar bij de behandeling van de jaarstukken een voortgangsrapportage aan de Regioraad aan te bieden.

- **Output:** de tastbare (project)resultaten die voortkomen uit je beleid. Bijvoorbeeld een Verkeersveilig heringerichte weg, een opgehoogde halte of een deelnemer aan het OV-coachtraject.
- **Outcome**: De directe of meer indirecte gevolgen van de (project)resultaten. Bijvoorbeeld minder snelheidsovertredingen, het aantal reizigers dat makkelijker kan instappen, of het extra aantal mensen dat nu zelf met het ov kan reizen. Outcome kan ook subjectief zijn, bijvoorbeeld: het aantal bewoners dat de heringerichte weg als veiliger ervaart, of een oordeel over de ervaren toegankelijkheid van een halte
- **Impact:** wat je beleid uiteindelijk betekent voor de brede welvaart van degenen voor wie je het doet. Bijvoorbeeld een lager aandeel verkeersslachtoffers in alle ziekenhuisopnamen of sterfgevallen in de bevolking. Of meer subjectief: Hoe beoordelen mensen de verkeersveiligheid of de toegankelijkheid van het ov in de regio? Of: vinden mensen het ov in de regio voldoende begrijpelijk?



KPI

Hierbij stellen we voor elk subdoel een ‘key performance indicator’ (KPI) op. Deze bestaat uit het eerdergenoemd subdoel, een meeteenheid, een normering met een startwaarde en een doelwaarde, de bron van de data en de informatie die uit de data wordt verkregen. De KPI's vormen een instrument om te monitoren of de Vervoerregio ook de gewenste prestatie haalt die nodig is om het uiteindelijke doel te behalen. Per type indicator kan de KPI anders zijn vastgesteld.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Beleidsindicatoren

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) moeten gemeenten in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de gewenste en de behaalde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toelichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Gegeven	**Bron**	**Begroting 2024**	**Begroting 2025**
Formatie	Eigen gegevens	200 fte	200 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	nnb
Inwoners	CBS	1.614.808	1.638.939
Apparaatskosten	Begroting	€ 20.897.000	€ 21.994.767
Totale loonsom	Begroting	€ 17.341.000	€ 19.327.349
Totale Overhead	Begroting	€ 13.046.250	€ 14.060.041
Totale inhuur	Begroting	€ 3.556.000	€ 2.667.418
Totale Lasten	Begroting	€ 494.495.150	€ 597.021.719

Indicator	Meting	2024	2025
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,124	0,122
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	17,0%	12,1%
Overhead	% van de totale lasten	2,6%	2,4%

Bijlage 2 EMU-saldo

In het BBV (artikel 20) is de verplichting vastgelegd dat het geraamde EMU-saldo opgenomen moet worden in de programmabegroting over het vorig begrotingsjaar, het begrotingsjaar jaar en de drie daar op volgende jaren. EMU staat voor Economische en Monetaire Unie. Het EMU-saldo is het saldo van de inkomsten en uitgaven met derden (dus geen afschrijvingen, waardemutaties, etc.) van de overheid op transactiebasis in een bepaald jaar. Het EMU-saldo geeft aan of er in een bepaald jaar met reële transacties meer geld uitgegeven wordt dan in een jaar binnenkomt, of dat er geld overgehouden wordt. Het EMU-saldo is daarmee een indicatie voor de ontwikkeling van de liquiditeits- en financiële positie (eigen vermogen en schulden) van de Vervoerregio.

Emu - saldo	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-	-	-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa	-120	-321	-321	-321	-321	-321
Mutatie voorzieningen	29	-	-	-	-	-
Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	-	-	-	-	-	-
Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	-	-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo	149	321	321	321	321	321

AFKORTINGENLIJST

AMRI	Asset Management Rail Infrastructuur
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies
BDU	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
DO	Definitief Ontwerp
EMU	Economische en Monetaire Unie
Fte	Fulltime equivalent
GVB	Gemeentevervoerbedrijf
HR	Human Resources
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
KPI	Key Performance Indicator
LTI	Langetermijninvesterings-compensatie
MVP	Meerjarenvervangingsplan
OV	Openbaar Vervoer
P&C	Planning en Control
S&C	Signalling & Control
STOMP	Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
Wgr	Wet gemeenschappelijke Regeling
Woo	Wet open overheid
Wls	Wet lokaal spoor

.

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.



Colofon

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

tel. 020 527 37 00

www.vervoerregio.nl

Vormgeving

Vervoerregio Amsterdam:

Fotografie

Vervoerregio Amsterdam: David Uiterwaal, Erik van Rijn

Voor vragen over de rapportage kunt u een mail sturen naar:

info@vervoerregio.nl

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

Amsterdam, mei 2024 ©