Vervoerregio Amsterdam

JAARSTUKKEN 2022

Concept versie v 24-04-2023

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

1 ALGEMEEN	**5**
1.1 Inleiding, ontwikkelingen	**5**
1.2 2022 in mijlpalen	**8**
1.3 Financieel beeld en resultaat 2022	**13**
2 Jaarverslag 2022	**19**
2.1 Programma Verkeer & Vervoer	**19**
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	**19**
2.1.2 Amsteltram	**21**
2.1.3 Grote projecten schaalsprong OV	**22**
2.1.4 Concessies	**23**
2.1.5 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI (Voorheen BORI/MVP))	**26**
2.1.6 Activa GVB	**27**
2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	**28**
2.1.8 Apparaatskosten	**30**
2.2 Overhead	**31**

2.3 Algemene dekkingsmiddelen **32**

2.4 Paragrafen **33**

2.4.1 Paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing **33**

2.4.2 Paragraaf Financiering **39**

2.4.3 Paragraaf Bedrijfsvoering **43**

2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen **46**

3 JAARREKENING 2022 **48**

3.1 Overzicht van baten en lasten **49**

3.1 Overzicht van baten en lasten (vervolg) **50**

3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling **50**

3.3 Balans **52**

3.4 Toelichting op de balans **53**

3.5 verrekening Vooruitontvangen BDU **57**

3.6 Wet normering topinkomens (WNT) **58**

3.7 Structurele en incidentele baten en lasten **59**

3.8 Niet uit de balans blijkende verplichtingen **61**

3.9 Sisa verantwoording **62**

3.10 Baten en lasten per taakveld **65**

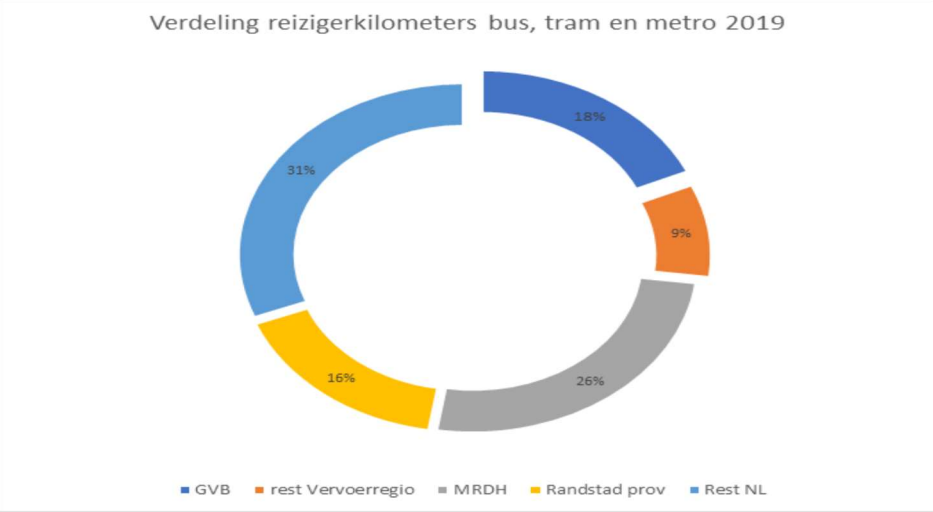
3.11 Overige gegevens: Accountantsverklaring 2022 **66**

Bijlage: Afkortingenlijst **69**

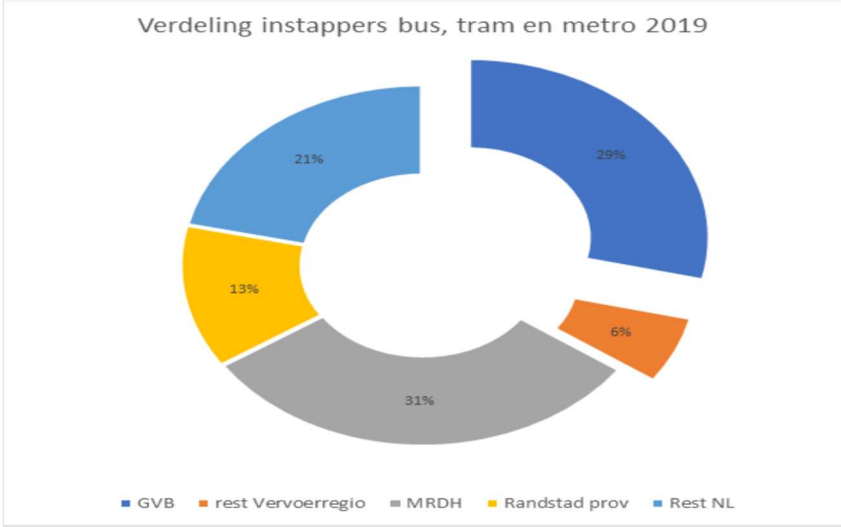
1 ALGEMEEN

De twee vervoerregio's in ons land leiden de mobiliteitsopgave in de drukste regio's. De Vervoerregio bedient de Amsterdamse regio. Als gemeenschappelijke regeling van en voor veertien[1] gemeenten zorgen we er samen voor dat zoveel mogelijk mensen op hun manier comfortabel, snel en duurzaam kunnen reizen.

Figuur 1. Verdeling reizigerskilometers bus, tram en metro



Figuur 2. Verdeling instappers bus, tram en metro



Als opdrachtgever, beleidsmaker en adviseur lopen we voorop in nieuwe ontwikkelingen voor hoogwaardige mobiliteit. Zo dragen we bij aan een bereikbare en vitale regio, nu en in de toekomst.

1.1 INLEIDING, ONTWIKKELINGEN

De Vervoerregio heeft het afgelopen jaar wederom veel projecten samen met (uitvoerende) partners kunnen afronden of volgens planning voort kunnen zetten. Daar zijn we heel trots op. Bij veel projecten is ingezet op duurzaamheid, doorstroming en verkeersveiligheid. Ook zetten we belangrijke stappen richting een inclusief mobiliteitssysteem.

Het reisgedrag heeft ook in 2022 een grote invloed gehad op de dienstregeling van de vervoerders. Dankzij een flinke bijdrage van het Rijk – voor compensatie van teruggelopen opbrengsten en afschaling van de dienstregeling – konden de vervoerders hun hoofd boven water houden. Daardoor konden de reizigers in onze regio gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Nog steeds blijven onze zorgen voor de periode na 31 december 2023 bestaan, als de huidige tegemoetkoming vervalt. Wanneer het aantal

[1] Per 1 januari 2022 zijn de gemeenten Purmerend en Beemster gefuseerd, waardoor de Vervoerregio vanaf 2022 bestaat uit veertien gemeenten.

reizigers niet terugkomt op het niveau van 2019, wordt het lastig om volwaardig openbaar vervoer in de regio aan te bieden. We blijven ons uiteraard inzetten om dat te voorkomen.

In de Jaarstukken 2022 geven we aan wat we in 2022 hebben bereikt, hebben gedaan en wat dat heeft gekost. De indeling van de jaarstukken volgt de opzet van de begroting 2022: de jaarstukken bestaan uit het jaarverslag (inclusief de programmaverantwoording en de paragrafen) en de jaarrekening (financiële verantwoording). Eerst blikken we op hoofdlijnen terug op 2022 . We gaan daarna wat dieper in op onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid. We hebben daar in 2022 namelijk grote stappen in gemaakt. Tenslotte zoomen we in op de behaalde mijlpalen en ons financieel beeld.

Korte terugblik en resultaten 2022

In de Begroting 2022 zijn Verkeersveiligheid, Schone mobiliteit, Samen bouwen aan Bereikbaarheid en Inclusieve mobiliteit als bestuurlijke speerpunten benoemd. Daarop hebben we in 2022 de volgende voortgang geboekt:

Werken aan verkeersveiligheid,

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In de Vervoerregio is het aantal verkeersslachtoffers zelfs toegenomen. In september vorig jaar hebben we het Uitvoeringsplan Regionale Aanpak Verkeersveiligheid opgesteld, waarmee we afspraken maken met Rijk en de regionale partners. Daarmee hebben we nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vanuit het ‘Strategisch Plan Verkeersveiligheid’ (SPV) de komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten kregen eind 2020 al € 8 miljoen van het Rijk als cofinanciering voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen in onze regio. In 2022 kregen we ruim € 3 miljoen in de Tweede Tranche van dit impulsbudget voor uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen in alle gemeenten van de Vervoerregio, door bijvoorbeeld aanleg van fiets- en voetgangersoversteken, verbreden van fietspaden en aanleg van rotondes, kruispuntplateau’s en fietsstraten. Hiernaast hebben we twee aanbestedingen afgerond voor verkeerseducatie en campagnes en communicatie onder uitvoeringsorganisatie Verkeer en Meer.

Schone mobiliteit,

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO2 vrij mobiliteitssysteem te beschikken is het beleid op dit punt in afgelopen jaar uitgewerkt. De Voervoerregio kiest voor de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. Zodoende hebben we in 2022 bijna 300 zero emissie bussen in de Vervoerregio rijden, waardoor we 48% van de uitstoot hebben gereduceerd. De ambitie is uitgebreid met het verduurzamen en meer circulair maken van de infrastructuur, verschonen van logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord. We kijken daarbij ook goed naar de kansen die er liggen bij de samenwerking met gemeentelijke programma’s rond luchtkwaliteit en de autoluwe stad. Voor de logistieke opgave werken we naast gemeenten ook veel met het bedrijfsleven (zowel topsector als MKB) en kennisinstellingen samen. Voor de verduurzaming van de maatschappij zien we dat netcongestie een belangrijk thema is, wat daarmee ook geldt voor de verduurzaming van het ov en van de logistieke sector. Ook rond deelmobiliteit, fiets (hoogwaardige fietsroutes, fietsparkeren bij het OV) en Mobility as a Service (MaaS) zijn en worden projecten ontwikkeld die schone mobiliteit bevorderen. Tegelijkertijd zien we de vraag ontstaan om te werken aan thema’s zoals toegankelijke laadinfrastructuur, waarbij de verbinding met andere programma’s belangrijker wordt.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab),

In het programma ‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid’ werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Dat deden we in 2022 onder meer met gedragsmaatregelen die zorgen voor gespreid reizen over de dag en de samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht. En dat leidde in 2022 tot een Multimodaal Toekomstbeeld, het beleidsstuk bij deze samenwerking..

In november 2022 zijn investeringsafspraken met het Rijk gemaakt over bereikbaarheid en (versnelling) woningbouw en schaalspronginvesteringen. Er is een Rijksbijdrage toegekend van totaal €69,- miljoen toegekend in 1e en 2e tranche versnelling woningbouw in de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Purmerend en Zaanstad. Voor de grootschalige woningbouwgebieden binnen de Vervoerregio is een totaal van €422

miljoen toegekend. De Vervoerregio is blij met deze mooie betekenisvolle eerste stap die Rijk en regio hebben afgesproken, op weg naar het realiseren van 175.000 woningen en 140.000 banen in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030. Daarmee onderschrijven we de urgentie om nú door te pakken, maar we zijn er nog niet.

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een sterk verband samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, ProRail en Schiphol afspraken gemaakt met het kabinet over belangrijke OV-projecten voor zowel regio als geheel Nederland. Hierbij gaat het om:

1. Het doorzetten van Zuidasdok;
2. Een derde perron op Station Zuid inclusief een internationale treinterminal;
3. Een MIRT-verkenning naar het doortrekken van de metrolijn Noord/Zuidlijn naar Schiphol en
4. Hoofddorp;
5. Een MIRT-verkenning naar de start van het sluiten van de metrolijn Ringlijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam CS.

Het betreft een totale investering van €1,366 miljard, waaraam het Rijk 75% bijdraagt en de regio 25%. In totaal investeert de Vervoerregio €370 miljoen aan dit pakket.

Inclusieve Mobiliteit

In mei 2020 stelde de regioraad het beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties die hieruit voorkomen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het OV. Deze acties zijn ook in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit opgenomen. In de Gappie-app van GVB heeft Haltehulp heeft 43,00 bezoekers gehad, heeft de Ov-coach in 2022 minimaal 200 inwoners van de Vervoerregio zelfstandig leren reizen, zijn minimaal 50 stagiaires van een HBO of MBO opleiding ingezet als OV-coach en is minimaal 30 keer de Sterk op Reis training aangeboden aan klassen leerlingen uit het speciaal onderwijs.

Op het gebied van haltetoegankelijkheid zijn ook in 2022 stappen gemaakt. Er zijn alleen al in Amsterdam circa 879 bushaltes en 419 tram- en combihaltes (1298 totaal), buurtbushaltes niet meegerekend. Van deze haltes is 27% volledig toegankelijk,11% alleen fysiek toegankelijk, 10% alleen visueel toegankelijk, en 50% ontoegankelijk. In 2022 zijn 7 haltes samen met Gemeente Amsterdam versneld toegankelijk gemaakt.

Samenwerking met (MRA-)partners

In het programma ‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid’ werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Belangrijk onderdeel is het voorstel Schaalsprong Regionaal OV-systeem, waarmee de samenwerkende partijen in de Metropoolregio investeren in een aantal cruciale OV-opgaven. Hiervoor is in 2022 een belangrijk succes geboekt en zijn er tussen rijk en regio omvangrijke investeringsafspraken gemaakt over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Kleine Metroring. Ook zijn er afspraken gemaakt over substantiële mobiliteitsinvesteringen rondom nieuwe woningbouwopgaven, waaronder Hoofddorp Stationsgebied, Amsterdam Zuidoost en Purmerend. We zien dat ruimte en mobiliteit steeds meer met elkaar verbonden worden en de recente rijk-regio afspraken zijn een goed voorbeeld dat de verschillende overheden steeds meer op het netvlies hebben.

Ook nemen wij deel aan de koepelorganisaties Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) en het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV). In paragraaf 2.1.7 wordt beschreven hoe onderzoek, studies en samenwerking (OSS) in het gelijknamige subprogramma in 2022 vorm heeft gekregen.

Samen met de MRA heeft de Vervoerregio (regionale) introductie-bijeenkomsten georganiseerd voor gemeenteraadsleden waarin rol, werkwijze, organisatie en de betekenis van de regionale samenwerking zijn toegelicht.

Op personeelsgebied participeert de Vervoerregio in de MRA trainee banenpool.

Vervoerregio Amsterdam

1.2 2022 IN MIJLPALEN

JANUARI

Senioren langer en veiliger op de fiets met 'Doortrappen'

Samen met het programma 'Doortrappen' zorgen diverse gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam dat senioren langer, veiliger én met plezier blijven fietsen. Zo ook de gemeente Zaanstad waar senioren gratis een fietsspiegel konden laten monteren bij een aantal partners. De spiegels dragen bij aan de veiligheid en het fietsplezier.

Snelbussysteem beste oplossing voor toekomstige vervoersdrukte Haarlem – Schiphol – Amsterdam

Onderzoek wijst uit dat een vernieuwd snelbussysteem tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam de beste oplossing lijkt voor de verwachte vervoersdrukte in de periode tot 2040. Volgens de Vervoerregio Amsterdam moeten reizigers zich ook in de toekomst comfortabel, snel en duurzaam kunnen verplaatsen van bijvoorbeeld huis naar werk. Daarom moet het huidige OV-netwerk tussen de drie 'woonplaatsen' versterkt en uitgebreid worden. In de komende jaren worden er rond Amsterdam en Haarlem ruim 175.000 woningen gebouwd.

Bouw Uithoornlijn officieel gestart

De aanleg van de nieuwe tramlijn tussen Uithoorn en Amstelveen Westwijk is officieel gestart. De vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen verwijderden een oud geluidscherm ten teken dat de bouw officieel is gestart. Naar verwachting rijden de eerste reizigerstrams in de zomer van 2024. Reizigers zijn dan in ongeveer een half uur vanuit Uithoorn in Amsterdam.

FEBRUARI

Vicevoorzitter Vervoerregio in Tweede Kamer op de bres voor verkeersveiligheid

Vicevoorzitter Vervoerregio Amsterdam, Gerard Slegers reisde donderdag 10 februari af naar de Tweede Kamer om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. De forse daling van verkeersdoden vanaf de jaren zeventig stagneert. Het aantal ernstig gewonden laat de laatste jaren gemiddeld zelfs een stijging zien. Verkeersveiligheid móet een nationale prioriteit zijn. Om dit kracht bij te zetten, hebben alle verkeerswethouders uit onze regio op één bord hun handtekening gezet onder de ambitie: 0 verkeersslachtoffers in 2050.

Dagelijks bestuur Vervoerregio: mondkapjes in het OV advies ipv verplicht

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio ijverde voor gelijke monniken, gelijke kappen. Schaf de mondkapjesplicht in het OV af en maak er een advies van, net als voor andere sectoren. Het kabinet maakte het de vervoerders en hun personeel namelijk erg moeilijk met het overeind houden van de mondkapjesplicht in het openbaar vervoer (OV). Het in stand houden zorgde voor spanning en incidenten in het OV.

Zero Emissie Transitie concessiegebied Amsterdam wordt integraal opgepakt

Op 17 februari 2022 ondertekenden Vervoerregio Amsterdam, GVB en gemeente Amsterdam de intentieovereenkomst Zero Emissie Transitie Amsterdam. Gerard Slegers: "Met de ondertekening van deze intentieovereenkomst werken we als Vervoerregio verder aan onze duurzaamheidsambitie. De ambitie is als gevolg van de coronapandemie aangescherpt. Investerend de coronacrisis uit, betekent dat wij duurzame investeringen naar voren hebben gehaald om het OV in 2025 – in plaats van in 2030- emissievrij te laten rijden.

MAART

'Haltehulp' functie in GVB app ondersteunt reizigers

Reizigers kunnen de toegankelijkheid van haltes vooraf checken via Haltehulp; een nieuwe functie op de Gappie app van GVB. Haltehulp is speciaal ontwikkeld voor reizigers met een mobiliteitsbeperking die reizen met een hulpmiddel. Zij kunnen een persoonlijk reisprofiel instellen, zodat ze precies kunnen zien welke haltes voor hen toegankelijk zijn en via welke haltes zij het beste kunnen reizen. Dit hulpmiddel is een stap in het toegankelijker en inclusiever maken van het OV.

Nieuwe fiets- en wandelbrug verbindt Zaanstad en Amsterdam

Op 10 maart ondertekenden wethouders De Vries (Verkeer en Vervoer) en Slegers (Bereikbaarheid en Mobiliteit), tevens vicevoorzitter van de Vervoerregio Amsterdam, een samenwerkingsovereenkomst voor de komst van een nieuwe fiets- en wandelbrug over Zijkanaal H en de daaraan verbonden route door de Noorder IJplas. Het project is mede

mogelijk dankzij cofinanciering van de Vervoerregio Amsterdam voor de brug en het fietspad. De fiets- en wandelroute is bedoeld voor woon-werk verkeer en voor mensen die willen genieten van het uitzicht over het water en het groen in en rond de Noorder IJplas.

Telefoon op niet-storen helpt veel ongevallen te voorkomen

Vervoerregio Amsterdam heeft laten onderzoeken in hoeverre inwoners in de regio zich bewust zijn van de gevaren van smartphonegebruik in het verkeer. Bijna negen op de tien inwoners (87%) geeft aan gebruik van een mobiele telefoon (zeer) gevaarlijk te vinden tijdens het autorijden. Op de fiets vindt 77% dit (zeer) gevaarlijk. “Het besef is er, nu nog het gedrag. Ongestoord onderweg, dat is waar we met zijn allen voor moeten gaan willen we de 0 verkeersslachtoffers halen in 2050”, aldus vicevoorzitter Vervoerregio Amsterdam, Gerard Slegers.

APRIL

Vervoerregio op koers met volledig uitstootvrij OV in 2025

Het concessiegebied Amstelland-Meerlanden is als eerste grote OV-concessie in de Randstad grotendeels ‘zero emissie’. Met de ingebruikname van 106 elektrische bussen door Connexxion is het wagenpark van de openbaar vervoer concessie nagenoeg uitstootvrij. In 2022 rijden er in dit gebied in totaal 206 elektrische bussen en zijn 15 bussen omgebouwd om te rijden op biodiesel. Alle bussen werden aangeschaft met behulp van de innovatieve bussenlening van Vervoerregio Amsterdam. De verduurzaming van de bussenvloot zet met een besparing van 7 miljoen liter diesel, zoden aan de dijk binnen de energietransitie.

Fietsinnovatieprijs voor oplossing verschillende snelheden op het fietspad

Het Amsterdam Bike City (ABC) Innovatielab van Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam organiseerde een fietsinnovatieprijsvraag voor de verschillende snelheden op het fietspad waar het steeds drukker wordt en onveiliger wordt. Wichert van Engelen won met zijn inzending. Hij keert met zijn idee terug naar de basis: op de stoep maximaal 10 km/h, op het fietspad 20 km/h en op de weg 30 km/h. Overal en met alle vervoersmiddelen. De jury was enthousiast over zijn idee omdat hij het simpel houdt, zonder ingewikkelde technologieën. Het is in de hele stad en regio toe te passen en maakt geen onderscheid in doelgroepen. Het idee heeft echter ook uitdagingen. Daarom daagt ABC hem uit het idee samen verder uit te werken en te testen.

Vooraf voorkomen van extreme drukte door inzet innovatieve oplossingen Scale Up

Op sommige plekken in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) kan het behoorlijk druk zijn. Denk aan toeristische trekpleisters, het strand en recreatie- en winkelgebieden. Als teveel mensen op hetzelfde moment naar dezelfde plek gaan, is dat nadelig voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De Vervoerregio werkte samen met provincie Noord-Holland, Flevoland en gemeente Amsterdam met succes aan het project ‘Scale Up / Bezoekersstromen’: Innovatieve oplossingen om bezoekersstromen te voorspellen en met gerichte acties te spreiden in tijd, route en vervoersmiddel. De innovaties zijn zo goed dat alle gemeenten in de MRA de oplossingen bij de marktpartijen kunnen inkopen en inzetten.

MEI

Op weg naar weggebruikers die meer rekening houden met elkaar

De steeds grotere verscheidenheid aan weggebruikers die vaak tegelijk op weg zijn, leidt regelmatig tot onderlinge frustraties, irritaties en in het ergste geval zelfs tot ongelukken. Op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam is daarom een verkeersveiligheidscampagne ontwikkeld: ‘Met elkaar overweg’. Deze campagne spoort verkeersdeelnemers aan om meer rekening met elkaar te houden. Vicevoorzitter van de Vervoerregio Gerard Slegers en wethouder Verkeer & Vervoer Marja Ruigrok gaven het startsein voor de nieuwe campagne in Hoofddorp.

JUNI

Brede coalitie aan kabinet: gok niet met het ov. #methetov

Gok niet met het openbaar vervoer en bied een financieel vangnet voor 2023. Dat is de oproep van een brede coalitie van opdrachtgevers (waaronder de Vervoerregio), vervoerders, bonden, Milieudefensie en Rover aan het kabinet met het oog op de behandeling van de Voorjaarsnota. In hun pamflet vragen zij het Rijk een financieel vangnet voor mochten de reizigersaantallen de komende jaren nog achterblijven. Een belangrijk deel van de reigers heeft geen alternatief. Goed OV draagt bij aan een

samenleving met bereikbare voorzieningen, een maatschappij mensen kunnen meedoen en een sterke economie.

EBS wint aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland

EBS verzorgt vanaf december 2023 het openbaar vervoer in de concessie Zaanstreek-Waterland. EBS deed samen met Transdev mee aan de aanbesteding voor Zaanstreek-Waterland. EBS heeft die gewonnen omdat het aanbod van deze vervoerder het beste aansluit bij de wensen en ambities van de Vervoerregio en omdat EBS vooral uitgegaan is van de beleefwereld van de reiziger. Dat maakte Vervoerregio Amsterdam bekend. Voor Zaanstreek is EBS nieuw, in Waterland reed het bedrijf al.

JULI

Europese subsidie voor Zaancorridor

De Europese Unie stelt een bedrag van 3,4 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van de spoorverbindingen tussen de regio Amsterdam en de regio Alkmaar; ook wel de 'Zaancorridor' genoemd. Hiervan gaat 550.000 euro naar het project Guisweg in Zaandijk. De subsidie draagt bij aan het onderzoek naar het vervangen van de spoorkruisingen door tunnels en viaducten. Als het onderzoek is afgerond kan over ongeveer twee jaar opnieuw een aanvraag voor Europese subsidie gedaan worden voor (gedeeltelijke) financiering van de aanleg van tunnels en viaducten.

Nieuw dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

Melanie van der Horst (wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Amsterdam), Marja Ruigrok (wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Haarlemmermeer) en Gerard Slegers (wethouder bereikbaarheid van de gemeente Zaanstad) vormen het nieuwe dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Dat besloot de regioraad tijdens de vergadering. De kersverse voorzitter van de Vervoerregio Amsterdam, Melanie van der Horst neemt deze taak over van Egbert de Vries. Ruigrok en Slegers waren afgelopen bestuursperiode al onderdeel van het dagelijks bestuur.

Kabinetsvoorstel remt OV-ontwikkeling

De provincies, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag wijzen een nieuw kabinetsvoorstel in het openbaar vervoer af. Verschralingen blijven dreigen en de voorwaarden die het kabinet stelt zorgen er voor dat het OV zich niet kan doorontwikkelen. De afwijzing van het nieuwe Kabinetsvoorstel komt na ruim een half jaar besprekingen tussen het ministerie van IenW, de OV-bedrijven en de decentrale overheden.

AUGUSTUS

Bob jij ook op de fiets of scooter?

Veel mensen denken dat de Bob-campagne zich puur richt op veilig thuiskomen met de auto, maar ook op de fiets of scooter kan dat ene biertje of wijntje levensgevaarlijk zijn. Vervoerregio Amsterdam maakt ons bewust hoe je veilig thuiskomt, ook op een tweewieler. Je kwam de Bob-teams tegen op festivals en introductieweken voor studenten in de regio. De verkeersveiligheidscampagne liep van juli tot en met half september 2022, in alle 14 gemeenten van de vervoerregio.

SEPTEMBER

Keuze voor voorlopige oplossing project Guisweg in Zaandijk

Het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Guisweg is de variant met de zogenoemde zuidelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg. Dit heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad besloten. Dit voorkeursalternatief zorgt voor betere verkeersveiligheid en bereikbaarheid, een hogere kwaliteit van de leefomgeving, aantrekkelijkere openbare ruimte en een meer toekomstvaste ruimtelijke structuur. Daarnaast draagt het ontwerp bij aan het beter functioneren van de A8 en sluit het aan op de langetermijnvisie van de gemeente Zaanstad voor het gebied.

OKTOBER

Van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit

Vervoerregio Amsterdam werkt komende jaren aan een duurzaam bereikbare regio. Daarbij wordt nog meer dan nu breder gekeken dan naar openbaar vervoer alleen. Een robuust systeem van alleen openbaar vervoer is namelijk niet genoeg om in de toekomst onze regio bereikbaar te houden. Onder het motto 'van openbaar vervoer naar publieke

mobiliteit' wordt komende jaren geïnvesteerd in fiets, lopen, deelmobiliteit en 'mobility as a service'.

Roel Salden nieuwe secretaris-directeur

Roel Salden wordt per 1 januari 2023 secretaris-directeur van Vervoerregio Amsterdam. Hij volgt hiermee interim secretaris-directeur Alexandra van Olst op. Na een zorgvuldig doorlopen proces, heeft de Vervoerregio in Roel Salden een zeer geschikte secretaris-directeur gevonden. Hij kent het mobiliteitsdomein goed en heeft een breed netwerk dat van meerwaarde voor de Vervoerregio is.

NOVEMBER

OV-tarieven 2023 vastgesteld

De tarieven voor het openbaar vervoer in het gebied van Vervoerregio Amsterdam stijgen in 2023 mee met het landelijk vastgestelde percentage. Dat betekent dat het openbaar vervoer gemiddeld met 7,24 procent duurder wordt. Een onvermijdelijke maar moeilijke beslissing, vindt het dagelijks bestuur. Daarom maakt de Vervoerregio vijf miljoen euro vrij voor tijdelijke acties en blijft er voor pleiten om de btw op openbaar vervoer af te schaffen.

Nieuwe laadinfrastructuur op Amsterdam CS: delen geeft meer energie

GVB, Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam hebben de nieuwe laadinfrastructuur voor elektrische bussen op het Centraal Station officieel in gebruik genomen. Deze zijn nodig, omdat steeds meer dieselbussen van GVB worden vervangen door elektrische bussen. De zes laadpalen maken het mogelijk om 32 bussen op te laden. Bovendien zijn de laadpalen zo geplaatst dat op termijn ook andere elektrische voertuigen, bijvoorbeeld van leveranciers, hier kunnen laden. Want delen geeft meer energie, is de gedachte.

DECEMBER

Nieuwe Samenwerkingsovereenkomst Nieuwe Bennebroekerweg

Nadat gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam begin 2022 het voorkeursalternatief voor de weg presenteerden, hebben de partijen op 9 december een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Daarmee start de fase waarin de weg gedetailleerd wordt uitgewerkt. Met de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg is Ring Hoofddorp straks compleet en wordt het voor verkeer logischer en makkelijker om langs de rand van Hoofddorp te rijden.

Actie Vervoerregio: gratis '1,5 uur'-kaartjes voor lagere inkomens

Vervoerregio Amsterdam gaat in 2023 gratis vervoerbewijzen verstrekken aan mensen die dit hard nodig hebben. In lijn met de wens van de Regioraad om vooral lagere inkomensgroepen tegemoet te komen, is er gekozen voor het verstrekken van gratis kaartjes voor anderhalf uur vrij reizen. Zo wil de Vervoerregio iedereen die tot 130 procent van het minimuminkomen verdient enigszins compenseren voor de gestegen tarieven in het openbaar vervoer. De kaartjes kunnen in alle bussen, trams en metro's van de vervoerders in de vervoerregio (EBS, Connexxion, GVB) worden gebruikt. De kaartjes zijn vanaf mei beschikbaar en kunnen via een website aangevraagd worden.

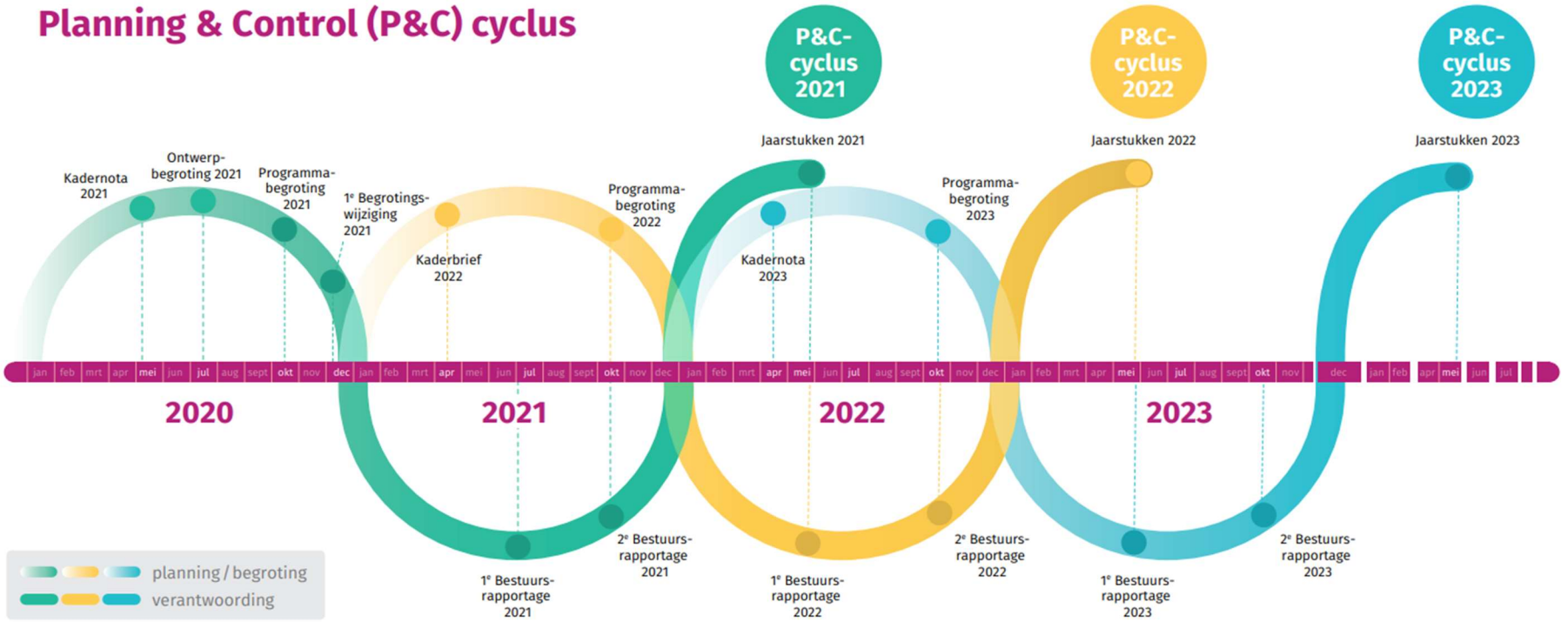
Rijk en Vervoerregio Amsterdam steken in 2023 ruim 7 miljoen euro in verkeersveiligheid

De Vervoerregio ontvangt komend jaar ruim 3,5 miljoen euro van het Rijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de regio. Het bedrag wordt door de Vervoerregio verdubbeld, zodat er in totaal ruim 7 miljoen euro beschikbaar is. Dit is nodig, want een veilige weginrichting is een kostbare zaak. Samen met de vervoerregiogemeenten zijn de projecten verzameld en die aan de voorwaarden van het Rijk voldoen. Denk daarbij aan de aanleg van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, verbreden van fietspaden, aanleg van rotondes, kruispuntplateau's en fietsstraten.

Het Dagelijks Bestuur ondertekent het Bestuursakkoord Toegankelijk ov 2022 – 2032

Met de ondertekening van dit bestuursakkoord van het ministerie van IenW committeert de Vervoerregio zich aan het toegankelijk maken van het ov, met als uiteindelijk streven een volledig toegankelijk ov in 2040. Het bestuursakkoord geeft landelijk invulling aan de opgaven die er liggen op het gebied van haltetoegankelijkheid, toegankelijke reisinformatie, toegankelijk materieel en toiletten op stations en treinen.

Figuur 3. Planning & Control cyclus



Vervoerregio Amsterdam

1.3 FINANCIEEL BEELD EN RESULTAAT 2022

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks een vast bedrag aan BDU van het Ministerie van IenM, dat jaarlijks wordt geïndexeerd. In 2022 bedroeg de BDU € 443 miljoen. Deze middelen, aangevuld met bijdragen voor specifieke projecten van circa € 31 miljoen, zet de Vervoerregio in om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit te bereiken. Deze doelstellingen zijn ingedeeld in de verschillende (sub-)programma's die in deze jaarstukken zijn opgenomen.
Daarnaast ontving de Vervoerregio een compensatie van € 109 miljoen voor de lagere reizigersopbrengsten (BVOV), die een-op-een aan de vervoerders is doorbetaald.

Indien in een jaar de BDU over dat jaar niet voldoende is om de begroting uit te voeren, is het saldo van opgespaarde BDU uit voorgaande jaren beschikbaar om aan te vullen. Als de BDU van een jaar niet volledig wordt uitgegeven, vult het overblijvend deel dat zelfde saldo aan.

Tabel 1 bevat het overzicht van begrote en gerealiseerde baten en lasten over 2022. Volgens de regelgeving van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is het resultaat per definitie nihil zolang de uitgaven minus inkomsten van de Vervoerregio volledig worden gedekt door de inzet van de BDU (Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer). Voor de resultaatbepaling wordt namelijk zowel het deel BDU uit het lopende jaar als het deel dat uit het BDU-saldo van de voorgaande jaren wordt benut, als baten gezien.

In 2022 werd er € 110,6 miljoen minder lasten en € 14,3 miljoen minder baten gerealiseerd dan begroot. Dit resulteert in een totale onderbesteding van € 96,3 miljoen.
Van de onderbesteding in de lasten is € 99,5 miljoen beklemd, d.w.z. bestemd voor bijdragen aan projecten die reeds in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd.

In de begroting 2022 werd rekening gehouden met € 32,4 miljoen die uit het beschikbare saldo BDU onttrokken moest worden. Door de onderbesteding kan € 63,9 miljoen worden toegevoegd aan dit saldo.
Begin 2022 was het beschikbare BDU-saldo € 187,1 miljoen, dit stijgt nu naar € 250,9 miljoen.

<u>Toelichting op de begrotingsafwijkingen</u>
In dit jaarverslag vergelijken we de gerealiseerde uitkomsten met de laatst vastgestelde begroting 2022. Dat is de begroting die in de 2e Bestuursrapportage 2022 is opgenomen.

AMRI Circa € 30 miljoen onderschrijding, omdat de afrekening over de jaren t/m 2021 nog niet heeft plaatsgevonden en circa € 20 miljoen onderschrijding, omdat projecten die in 2022 zijn gepland later worden uitgevoerd.	€ 51,2 miljoen
Amsteltram Minder besteed vanwege doorschuif werkzaamheden voor de tijdelijke eindhalte naar 2023 en een lagere afrekening met MeT vanwege minderuren inzet dan geraamd.	€ 3,6 miljoen
Grote projecten schaalsprong OV Voorbereidingsbudget voor de grote projecten is nog niet benut.	€ 0,5 miljoen
Investeringsagenda Mobiliteit € 19,7 miljoen. Dit betreft projecten die in 2022 zijn wel waren begroot en niet zijn gerealiseerd en waarvoor de financiële bijdrage nog niet geheel of gedeeltelijk is betaald, waaronder: - Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT), - Fietsenstalling station Sloterdijk - Uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam	€ 19,7 miljoen

- HOV Schiphol-Oost - Doorfietsroute de Hoek in de Haarlemmermeer. Bij de 2e Bestuursrapportage was aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 30 miljoen zou bedragen.	
Concessies: Lagere bijdrage BVOV 2021 ad € 12,4miljoen. De verantwoording BVOV 2021 van de vervoerders is lager dan de door hen, via de Vervoerregio, ontvangen voorschoten van het Rijk. (zie ook de afwijking bij de baten) Extra kosten concessie Waterland om OV op peil te houden ad € 1,9 miljoen Uitgaven < € 1 miljoen waar deels inkomsten tegenover staan	€ 9,3 miljoen
Activa GVB: Begrote afwikkeling S&C ad € 11 miljoen wordt naar 2023 doorgeschoven Latere ingebruikname van overige activa leidt tot onderbesteding van € 11 miljoen.	€ 22,0 miljoen
Onderzoek, Studie en Samenwerking Uitstel of vertraging van onderzoeken en studies	€ 1,3 miljoen
Apparaatskosten, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen Lagere uitgaven voor personeel en inhuur ad € 2,7 miljoen en niet benodigd budget rente ad € 0,3 miljoen	€ 3,0 miljoen
Totaal lasten realisatie versus begroting 2022	**€ 110,6 miljoen**

In 2022 werd het totaal van de toegekende SPUK (specifieke uitkering) voor Verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 4,7 miljoen) als baten begroot. De werkelijke baten over 2022 bedragen € 1,9 miljoen: het niet benutte deel van het budget schuift door naar volgende jaar.	€ 2,9 miljoen
Concessies: Lagere bijdrage BVOV 2021 € 12,4 miljoen. De lagere verantwoording van de vervoerders dient aan het Rijk te worden betaal (zie lagere lasten bij vervoerders, budgetneutraal voor de Vervoerregio) Niet begrote inkomsten, ter dekking van hogere uitgaven € 0,6 miljoen	€ 11,8 miljoen
Overige afwijkingen bij de baten kleiner dan € 1 miljoen	- € 0,4 miljoen
Totaal baten realisatie versus begroting 2022	**€ 14,3 miljoen**

In de afzonderlijke paragrafen in het jaarverslag wordt nader ingegaan op alle afwijkingen.

<u>Effect op het saldo vooruit ontvangen BDU (tabel 2)</u>

De grootste inkomstenbron van de Vervoerregio is de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (in het vervolg in deze jaarstukken kortweg aangeduid als BDU). Het verschil tussen de jaarlijks ontvangen BDU en de werkelijke uitgaven wordt verrekend met de BDU die in voorgaande jaren is ontvangen en nog niet uitgegeven.
Bij de bijstelling van de begroting in de 2e Bestuursrapportage werd uitgegaan van een onttrekking uit het BDU-saldo van € 32,4 miljoen. Door de lagere bestedingen wordt € 64,0 miljoen toegevoegd aan het spaarsaldo BDU.
Daarmee blijft een saldo van € 251,0 miljoen BDU beschikbaar voor de meerjarenbegroting als buffer voor optredende risico's die nog niet in de begroting zijn opgenomen.

Vervoerregio Amsterdam

Zoals ook in de paragraaf weerstandsvermogen wordt toegelicht, is dit saldo voor het grootste deel beklemd, d.w.z. bestemd voor uitgaven die reeds in de begroting zijn opgenomen, dan wel als risicobuffer:

- Van het saldo dat in 2022 wordt toegevoegd, is € 99,5 miljoen beklemd
- Van het saldo dat in 2021 was toegevoegd, is € 18,8 miljoen beklemd voor de begroting 2023
- In de begroting 2023 is rekening gehouden met een extra onttrekking van € 50 miljoen om de begrote uitgaven te dekken. Volgens de onlangs uitgevoerde risico-inventarisatie is eind 2022 € 41 miljoen nodig als buffer voor mogelijke tegenvallers die niet zijn begroot.

De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee circa € 40 miljoen, wat nog geen 10% van onze jaarlijkse begroting is.

Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub)Programma	Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e Bestuurs-rapportage)	Jaarrekening	Verschil (Jaarrekening versus 2e Bestuurs-rapportage)
	20201	2022	2022	2022	2022
Investeringsagenda Mobiliteit	124.648	152.851	152.344	132.680	19.664
Amsteltram	32.553	47.388	48.625	45.060	3.565
Doortrekken NZL en sluiten metroring	0	10.000	500	0	500
Concessies	298.870	117.371	227.451	218.111	9.340
AMRI	126.204	144.611	140.015	88.817	51.198
Activa GVB	18.537	30.673	39.742	17.705	22.037
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	7.327	8.999	9.233	7.896	1.337
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	8.770	10.978	10.767	8.975	1.792
Lasten Verkeer & Vervoer	**616.909**	**522.871**	**628.677**	**519.244**	**109.433**
Lasten Overhead	**10.409**	**10.700**	**12.373**	**11.475**	**898**
Lasten Algemene dekkingsmiddelen	**-49**	**566**	**300**	**0**	**300**
		0	**0**	**0**	**0**
TOTAAL LASTEN	**627.269**	**534.137**	**641.350**	**530.719**	**110.631**
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	0	4.990	2.081	-2.909
Amsteltram	1.868	27.293	28.660	28.660	0
Doortrekken NZL en sluiten metroring	0	0	0	0	0
Concessies	216.658	6.100	127.178	115.334	-11.844
AMRI	0	0	0	94	94
Activa GVB	-61	0	0	31	31
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.642	1.999	2.233	1.634	-599
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	22	0	0	65	65
Baten Verkeer & Vervoer	**225.313**	**35.392**	**163.061**	**147.899**	**-15.162**
Baten Overhead	**183**	**140**	**140**	**314**	**174**
Jaarbijdrage BDU	425.600	426.749	443.265	443.265	0
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	-27.164	69.820	32.362	-63.952	-96.314
Overige algemene inkomsten	2.399	2.036	2.300	2.971	671
Baten Algemene dekkingsmiddelen	**400.835**	**498.605**	**477.927**	**382.284**	**-95.643**
TOTAAL BATEN	**626.331**	**534.137**	**641.128**	**530.497**	**-110.631**
SALDO VOOR MUTATIE RESERVES	**-938**	**0**	**-222**	**-222**	**0**
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	938	0	222	222	-0
Saldo mutaties reserves	**938**	**0**	**222**	**222**	**-0**
Saldo resultaat	**-0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 2 Ontwikkeling Saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	*Jaarrekening 2021*	*Primitieve begroting 2022*	*Gewijzigde begroting 2022*	*Jaarrekening 2022*	*Verschil*
Beginstand 1-1-2022	***159.979***	***75.841***	***187.143***	***187.143***	***0***
Beschikte jaarbijdrage BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	*425.600*	*426.749*	*443.265*	*443.265*	*0*
Totaal Beschikbare BDU	***585.579***	***502.589***	***630.408***	***630.408***	***0***
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit in 2022	*0*	*0*	*0*	*-202*	*-202*
Inzet BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	*-398.436*	*-496.569*	*-475.627*	*-379.314*	*96.313*
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	***187.143***	***6.020***	***154.781***	***250.892***	***96.111***

Tabel 3: Geoormerkte bedragen 2022 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Verschil lasten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Verschil baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Saldo verschil lasten en baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Beklemd deel van de begroting 2022 over te hevelen naar 2023
	2022	2022	2022	
Investeringsagenda	19.664	-2.909	16.755	19.664
Amsteltram	3.565	0	3.565	3.565
Doortrekken NZL en sluiten metroring	500	0	500	500
Concessies	9.340	-11.844	-2.504	0
Beheer en Onderhoud Rail	51.198	94	51.292	51.198
Investeringen Activa	22.037	31	22.068	22.037
Onderzoek, Studie en Samenw	1.337	-599	738	0
Apparaatskosten V&V	1.792	65	1.857	1.792
Verkeer en Vervoer	**109.433**	**-15.162**	**94.271**	**98.756**
Overhead	**898**	**174**	**1.072**	**793**
Algemene dekkingsmiddelen	**300**	**-95.643**	**-95.343**	**0**
TOTAAL	**110.631**	**-110.631**	**-**	**99.549**

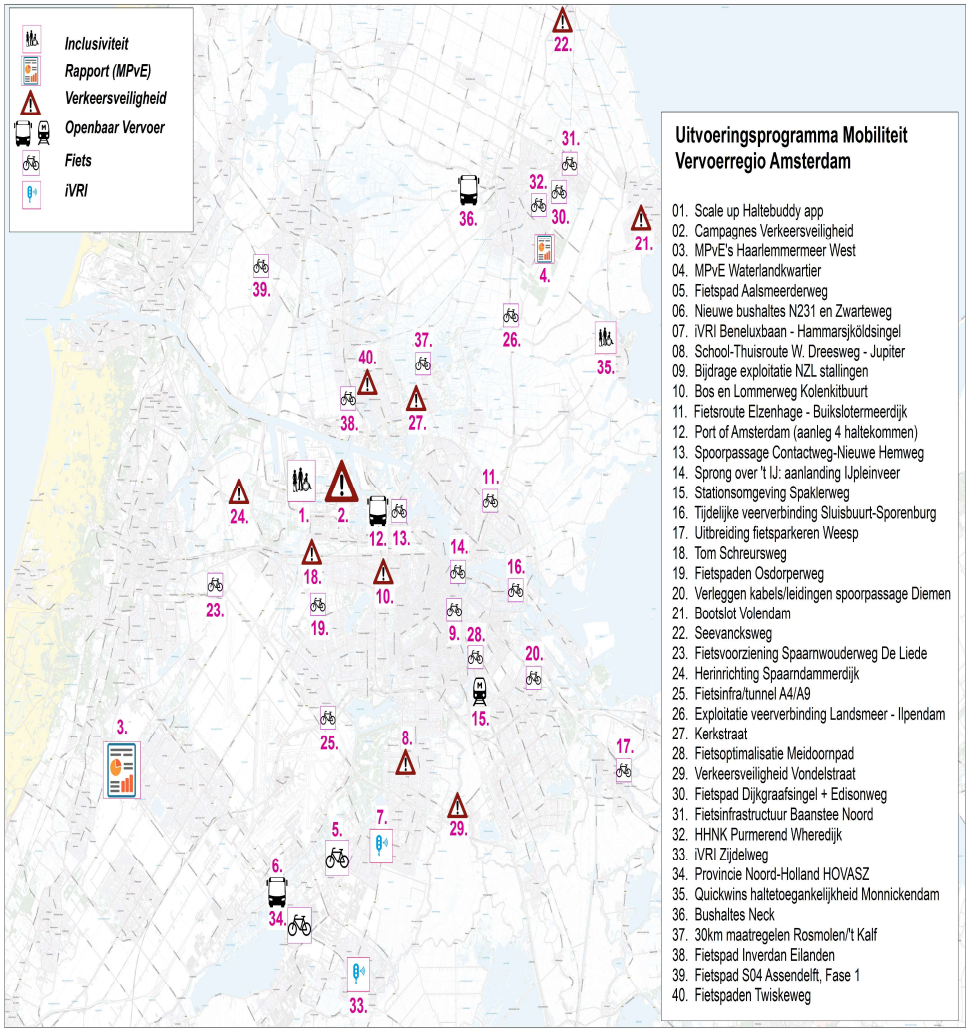
Van het verschil 2022 tussen begrote en gerealiseerde kosten ad € 110,6 miljoen (€ 94,3 miljoen op Verkeer en Vervoer en € 0,8 miljoen op Overhead) is € 99,5 miljoen beklemd, dat wil zeggen niet vrij inzetbaar omdat het ingezet wordt voor lopende projecten (zie tabel 3). Dat betekent ook dat van het saldo BDU eind 2023 ad € 250,9 miljoen een deel van € 99,5 miljoen geoormerkt is om in de begroting 2023 in te zetten.

De in 2022 opgetreden onderbesteding van € 95,3 miljoen is een saldo van:

- lager dan begrote uitgaven ad € 22,5 miljoen vanwege doorloop van projecten die nog niet geheel of niet volgens planning zijn gerealiseerd in de Investeringsagenda Mobiliteit, Amsteltram, Doortrekken N/Z lijn, apparaatskosten en overhead
- € 20,8 miljoen bij budget AMRI door personeelskrapte en opstartvertragingen in de nieuwe GVB RIB organisatie
- € 30,0 miljoen. bij AMRI; in 2022 heeft de beoogde vaststelling van de subsidie BORI/MVP over 2021 niet plaatsgevonden. Deze vaststelling schuift door naar het begrotingsjaar 2023.
- € 22,0 ml. bij Investeringen Activa, waar € 11 miljoen. voor de overdracht van het project S&C pas in 2023 gaan plaatsvinden. Het overige door het effect van ingebruikname voertuigen op de subsidie van de Vervoerregio. Dit had bij de 2e BURAP reeds tot aanpassing moeten leiden.

Aan de regioraad wordt bij de 1e Bestuursrapportage 2023 voorgesteld om deze 'beklemde' bedragen naar de begroting 2023 over te hevelen.

Figuur 4. Overzichtskaart: Selectie van de in 2022 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit



<u>Gerealiseerde projecten</u>

In 2022 zijn binnen de Vervoerregio ca 85 projecten opgeleverd vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Bijgevoegd kaartje geeft hier een indicatief beeld van. Veel opgeleverde projecten betroffen fietsvoorzieningen en verbeteringen van de verkeersveiligheid. Grote projecten hierbij waren de onderdoorgang in van de Contactweg in het Westelijk Havengebied in Amsterdam en de afronding van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol (HOVASZ). Een aantal projecten viel op rondom de aanlandingsplaatsen van veerponten, als onderdeel van belangrijke fietsroutes.

Naast locatie gebonden projecten heeft de Vervoerregio ook een aantal activiteiten mogelijk gemaakt dat zich meer richt op gedrag. Denk hierbij aan de scale up van de haltebuddy app, die openbaar vervoer beter toegankelijk maakt voor mensen met een mobiliteitsbeperking en campagnes op het gebied van verkeersveiligheid.”

2 JAARVERSLAG 2022

De Begroting 2022 van de Vervoerregio Amsterdam is opgedeeld in drie programma's. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In het programma Overhead worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. De Algemene dekkingsmiddelen geven de middelen weer waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. De verantwoording over het jaar 2022 volgt de structuur van de begroting 2022.

2.1 PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

2.1.1 INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers werkt de Vervoerregio aan duurzame, inclusieve en schone bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Alle maatregelen en projecten zijn opgenomen in het programma Investeringsagenda Mobiliteit. Met de jaarlijkse voortgangsrapportage over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit die tegelijk met de jaarstukken van de Vervoerregio verschijnt, wordt uitgebreid ingegaan op alle resultaten en effecten over 2022. Afgelopen jaar was opnieuw een jaar waarin circa honderd grote en kleine projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met een mooi resultaat voor bewoners en bezoekers zijn gerealiseerd.

Wat hebben we bereikt?

Alle mobiliteitsprojecten waaraan de Vervoerregio bijdraagt of het voornemen heeft om bij te dragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit programma presenteert de totale ambitie, waarbij het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vde beschikbare budgetten presenteert die niet onder de Amsteltram, AMRI, Concessies, Activa GVB of OSS (Onderzoek, Studies en Samenwerking) vallen. Binnen dit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit tellen alle initiatieven, projecten en activiteiten op tot een investeringsvolume van meer dan € 120 miljoen per jaar in de periode tot en met 2025. Met deze investeringen bereiken we een vliegwieleffect, waarmee we samen met onze partners een veelvoud van dit bedrag (€ 200-300 miljoen per jaar) investeren in bereikbaarheid en mobiliteit in de regio.

Veel van de projecten die in 2022 uitgevoerd zijn dragen bij aan belangrijke beleidsdoelen, zoals doorstroming en betrouwbaarheid van het OV, verbeteringen voor de fiets (zoals fietspaden, fietstunnels en fietsparkeervoorzieningen) ,verkeersveiligheid en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken. Al deze elementen komen terug bij integrale projecten als de aanleg van het HOVASZ-project in Uithoorn, Aalsmeer en de Haarlemmermeer waarbij een busbaan en snelfietsroute tegelijk is gerealiseerd en de verkeersveiligheid bij oversteken is aangepakt. Hiervan zijn in 2022 de laatste onderdelen gerealiseerd. Andere projecten die in 2022 zijn gereedgekomen, zijn onder andere Automatische toegang- en betaalsystemen in 7 fietsenstallingen in Amsterdam, de aanlanding van het IJpleinveer, Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen in Westpoort, de fietsverbinding door de knoop A4-A9 en De Entree bij Amsterdam Centraal. Daarnaast hebben we doorgewerkt aan een aantal grotere opgaven onderhanden, zoals de ZuidasDok OV-terminal, Guisweg, Knooppunt Lelylaan en de Multimodale Knoop Schiphol. Met deze maatregelen hebben we bijgedragen aan verschillende de strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit. De deur-tot-deur reistijd is op verschillende regionale verbindingen voor veel reizigers verkort en de betrouwbaarheid verbeterd. Veel projecten hebben ook bijgedragen aan verbetering van de verkeersveiligheid en ook aan de beleving van de deur-tot-deur reis. Hiervoor wordt onder andere de reizigerswaardering gemeten met als laatst in 2019 een cijfer 7,8 gemiddeld gemeten over de verschillende OV-concessies. Verkeersveiligheid wordt gemeten in aantal verkeersdoden per jaar. In de Vervoerregio is het laatst in 2019 gemeten met 32 verkeersdoden. . De jaren 2020 en 2021 waren er geen metingen vanwege corona en herstel van OV-vervoer. De cijfers over 2022 wordt nog in kaart gebracht. Dit zijn trendcijfers en wordt daarmee niet per se over één kalenderjaar gemeten.

In het kader van de nieuwe OV Governance heeft de Vervoerregio de rol van opdrachtgever uitgebreid met infrastructuurprojecten voor eigen rekening en risico op basis van de Wet lokaal spoor (Wls). Op die manier zijn in 2022 onder andere tramhaltes beter toegankelijk gemaakt en wordt gewerkt aan het verbeteren van de robuustheid de energievoorziening en way-finding, waarmee we de betrouwbaarheid en het gemak van de reis per tram en metro vergroten.

Met ons inclusiviteitsbeleid zorgt de Vervoerregio ervoor dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voorkomen 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 mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het OV.

Ten aanzien van de inzet op het verhogen van de verkeersveiligheid zijn met het opheffen van de door Covid-19 beperkende maatregelen de verkeersveiligheidscampagnes en OV-Coach in 2022 weer op gang gekomen. Mede dankzij cofinanciering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) in 2020 zijn veel verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd, onder andere de aanpak van black spots.

Wat heeft het gekost?

Tabel 4 Investeringsagenda Mobiliteit | Baten & Lasten (x € 1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	124.648	152.851	152.344	132.680	19.664
Totaal lasten	**124.648**	**152.851**	**152.344**	**132.680**	**19.664**
Bijdragen derden	1.205	-	4.664	1.755	-2.909
BDU Absoluut	3.978	-	326	326	-
Totaal baten	**5.183**	**-**	**4.990**	**2.081**	**-2.909**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-119.465	-152.851	-147.354	-130.599	16.755

Toelichting op tabel 4

Het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2022 bedroeg in de Begroting 2022-2025 € 152,9 miljoen, bij de 2e Bestuursrapportage hebben we een inschatting gemaakt dat we maximaal € 152,3 miljoen zouden uitgeven en uiteindelijk hebben we € 132,7 miljoen (86%) gerealiseerd. Door vertragingen op de lopende projecten is € 19,7 miljoen niet in 2022 uitgegeven en wordt overgeheveld naar 2023.

Alleen de geoormerkte bijdragen voor specifieke projecten zijn bij de baten opgenomen (het zogenaamde absolute deel van de BDU, in 2022 € 0,3 miljoen voor de werkgeversaanpak in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). De bijdragen derden bestaat uit bijdragen aan enkele grote projecten, die in opdracht van de Vervoerregio worden uitgevoerd, Guisweg, HOV Zaan-IJ en de Rijksimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit was in de gewijzigde begroting 2022 op € 4,7 miljoen begroot. De realisatie is € 1,9 miljoen, omdat door vertraging in deze projecten nog niet alle bijdragen zijn binnengekomen

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen grotendeels afhankelijk van de wegbeheerders en externe factoren. Als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2022 verschillende projecten in de aanbesteding of de uitvoering vertraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de projecten Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT), Fietsenstalling station Sloterdijk, Uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam, HOV Schiphol-Oost en de doorfietsroute de Hoek in de Haarlemmermeer. Daar staat tegenover dat enkele projecten konden versnellen. Onder andere het Zuidasproject in Amsterdam, verschillende onderdelen van de OV terminal van het nieuwe station Zuid en een project als fietspaden Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam is in uitvoering gegaan. Daarnaast wordt ook goede inhoudelijke voortgang geboekt op complexe projecten als Multimodale Knoop Schiphol en Guisweg. Dit is echter onvoldoende gebleken om de achterblijvende uitgaven te compenseren. Ook kleinere projecten hadden te maken met een wijziging in planning door bijvoorbeeld vertraging in de aanbesteding of uitstel door verwachte te grote verkeershinder elders. Per saldo is sprake van onderbesteding van € 19,7 miljoen (14%). Dit valt binnen de prognose van de bandbreedte in de 2e Bestuursrapportage 2022. Van de stelpost van € 4 miljoen voor projectstudies binnen het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit is in totaal een bedrag van € 2,5 miljoen uitgegeven. Er zijn voor verschillende projecten verplichtingen aangegaan, die pas in 2023 worden betaald, zoals onderzoeken naar de onderdoorgang N247 Broek in Waterland, station Amsterdam Bijlmer ArenA en een tijdelijke eindhalte Amsteltram op de Parnassusweg. Oorzaak is onder andere onderbezetting bij adviesbureaus.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. In 2022 hebben we werk gemaakt van het beperken van de uitstoot van CO2 en stikstof en het 'rain proof' maken van infrastructuur in onze (bijdragen aan) projecten. Dit hebben we gedaan door onder andere het introduceren van Duurzaam GWW en de Milieukostenindicator bij besluitvorming en aanbesteding. Ander belangrijpunt is het verschonen van het OV met de Zero Emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer vijftig procent van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. Dankzij de afspraken die we in 2021 hebben gemaakt met GVB en de gemeente Amsterdam, zijn er in 2022 32 nieuwe Zero Emissie-bussen ingestroomd en is er bijbehorende laadinfrastructuur gerealiseerd op het busplatform bij Amsterdam CS. Voor Zaanstreek en Waterland is onderzocht hoe we, vanuit de ambitie van de regioraad, gelijk bij start van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) al een 100% Zero Emissie-vloot kunnen laten rijden.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Over 2022 is een bedrag van € 19,7 miljoen van het beschikbaar budget niet besteed. Dit budget valt niet vrij: er rust een verplichting op dat bedrag, omdat de bijdragen voor de projecten reeds in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd. Dit budget wordt samen met de eerdere bijstelling van € 27,2 miljoen, die bij de 2e Bestuursrapportage is doorgevoerd toegekend aan deze projecten en als geoormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2023. Daarmee heeft het resultaat 2022 geen effect op het meerjarig budget.

2.1.2 AMSTELTRAM

De Vervoerregio is opdrachtgever voor de uitwerking en de realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO2-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de bereikbaarheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt?

Amstelveenlijn:

Na de geplande start exploitatie van lijn 25 eind 2020 moesten nog wat restwerkzaamheden worden afgehandeld. Een zogenaamd Veegteam heeft gedurende 2022 de resterende werkzaamheden uitgevoerd en is het team inmiddels ontmanteld. Alleen de financiële afhandeling met de leverancier van de wisselbeveiliging blijft over en zal door de projectorganisatie van de Uithoornlijn in het eerste kwartaal van 2023 worden afgewikkeld.

Ten aanzien van de tijdelijke eindhalte van lijn 25 heeft het opdrachtgeversoverleg Zuidasdok in Q1 2022 besloten in te stemmen met het advies om te kiezen voor een combinatie van twee oplossingen voor de tijdelijke eindhalte bij station Zuid.

- Op zo kort mogelijke termijn de reizigersafwikkeling en comfort van de overstap op de bestaande halte Strawinskylaan (optie Strawinskylaan light) te verbeteren. Stand van zaken: bij de contractering van de aannemer rond de zomer 2022 bleek dat vanwege te kort aan capaciteit de werkzaamheden niet in 2022 konden worden gerealiseerd. De werkzaamheden staan nu gepland voor uitvoering en oplevering in het eerste kwartaal 2023.
- Bij opening van de Brittenpassage (eind 2025) gerealiseerd te hebben een nieuwe tijdelijke eindhalte op de Parnassusweg (optie Parnassusweg heavy), ten zuiden van het werkterrein Zuidasdok. Stand van zaken: planuitwerking loopt zal in de eerste helft van 2023 leiden tot een (bestuurlijk) besluit om het budget beschikbaar te stellen voor de realisatiefase.

Uithoornlijn:

De Realisatie Uithoornlijn loopt ondanks een enkele tegenvallers nog steeds volgens plan om zomer 2024 in exploitatie te worden genomen. Deze tegenvallers waren als gevolg van onder anderen vertraging in levering materialen, vandalisme en wijzigingen in het ontwerp. Naast de tegenvallers zijn er ook meevallers geweest, het westelijke deel van de

busbaan is succesvol binnen de gestelde planning weer opengesteld. Een andere belangrijke mijlpaal voor de uitvoering was het inhijsen van de liggers van het kunstwerk over de N201. De weekendafsluiting en het publieksevenement zijn goed verlopen met veel positieve reacties. Mede dankzij een open en positieve houding van partijen om gezamenlijk tot oplossingen te komen verloopt de samenwerking goed. Zo is het ook de hoofdaannemer gelukt om voor het zomerreces nog een contract te sluiten voor levering van kwartsarme ballast waarmee het project alsnog aan de regelgeving in dit kader voldoet.

Daarnaast levert het project een forse bijdrage in duurzaamheidsdoelstelling van de Vervoerregio door toepassing van onder andere diverse oplossingen die tot CO2 reductie leiden, bijdragen aan een betere leefomgeving, circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten op termijn. Met als voorbeeld op het dak van de hal op het opstelterrein worden zonnepanelen gelegd.

Wat heeft het gekost?

Tabel 5 Amsteltram | Baten & Lasten (x € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Amstelveenlijn	18.971	2.000	861	1.359	-498
Uithoornlijn	13.582	45.388	47.764	43.701	4.063
Totaal lasten	**32.553**	**47.388**	**48.625**	**45.060**	**3.565**
Bijdragen derden	1.868	27.293	28.660	28.660	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.868**	**27.293**	**28.660**	**28.660**	-
Saldo Amsteltram	-30.685	-20.095	-19.965	-16.400	3.565

Toelichting op tabel 5

De lasten zijn lager uitgevallen als gevolg van onder andere het verschuiven van de werkzaamheden aan de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram naar het 1e kwartaal 2023, de impact van de verwachte prijsstijgingen is lager uitgevallen en er is een vrijval van lasten geweest in verband met een lagere eindafrekening voor de inzet van de voormalige dienst MeT E&B.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

Door toepassing van onder andere diverse oplossingen die tot CO2 reductie leiden (kwartsarme ballast), bijdragen aan een betere leefomgeving, circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten op termijn.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het positief gesaldeerde resultaat blijft binnen het subprogramma en heeft geen effect op het meerjarig programmabudget van de Amsteltram, omdat het uiteindelijke financiële projectresultaat ongewijzigd blijft.

2.1.3 GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een sterk verband samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, ProRail en Schiphol afspraken gemaakt met het kabinet over belangrijke OV-projecten voor zowel regio als geheel Nederland. Met deze projecten komt de beoogde schaalsprong van het OV dichterbij.

Wat hebben we bereikt?

In 2021 heeft de Vervoerregio al een bijdrage van € 225 miljoen toegezegd voor de projecten:

1. Het doortrekken van de metrolijn Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp;
2. Een verkenning naar de start van het sluiten van de metrolijn Ringlijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam CS.

Daarnaast staat de Vervoerregio garant voor een bedrag van € 300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dat laatste bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten en onderstreept de Vervoerregio haar lange termijn commitment aan de metrolijnen.

In november 2022 zijn in het BO MIRT aanvullende afspraken gemaakt. Aanvullend zijn twee grote projecten zijn in de afspraken opgenomen:

3. Het doorzetten van Zuidasdok;

4. Een derde perron op Station Zuid inclusief een internationale treinterminal;

De Vervoerregio heeft, net als de andere partners, een aanvullende bijdrage van € 145 miljoen toegezegd. Deze is in de meerjarenbegroting van 2025 tot en met 2034 opgenomen, zodat naast de eerder toegezegde € 225 miljoen nog eens € 145 miljoen beschikbaar komt voor deze vier projecten.

Wat heeft het gekost?

In 2022 zijn er geen uitgaven ten laste van het opgenomen budget geweest.

Tabel 6 Grote projecten schaalsprong OV (x € 1.000)

Grote projecten schaalsprong OV	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Bijdrage aanleg	-	10.000	500	-	500
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	**10.000**	**500**	-	**500**
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo Grote proj.schaalsprong OV	-	-10.000	-500	-	500

Toelichting op de tabel 6

Het in 2022 opgenomen budget voor de voorbereiding van de projecten verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring is niet aangesproken. Omdat het bedrag onderdeel vormt van de afspraken in het BO MIRT van november 2022, moet dit bedrag wel in latere jaren beschikbaar blijven en wordt het doorgeschoven naar de begroting van latere jaren.

2.1.4 CONCESSIES

De Vervoerregio is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de 14 Vervoerregiogemeenten. Hiervoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven en verstrekken subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro. Er zijn vier concessiegebieden: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. Deze concessies omvatten 26% van het totale regionale openbare vervoeraanbod in Nederland. De concessies worden op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed en in het concessiegebied Amsterdam onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die per concessie worden vastgelegd in programma's van eisen.

Figuur 5. Concessiegebieden



Wat hebben we bereikt?

OV op basis niveau ondanks achter blijvende reizigersaantallen

De gevolgen van de covid-19 pandemie zijn nog steeds zichtbaar in het aantal reizigers. Over heel 2022 lag het aantal reiziger op een niveau van 75% t.o.v. 2019. De herstelpercentages van het OV schommelden over het jaar: in het eerste kwartaal, waarin nog gedeeltelijk sprake was van een lockdown-situatie, zat gemiddeld 60% van het normale aantal reizigers in tram, bus en metro, in het laatste kwartaal was dat gestegen naar 81%. Er is wel herstel te zien t.o.v. 2021 toen het gemiddelde aantal instappers op 50% t.o.v. 2019 zat.

Over heel 2022 waren er 242 miljoen instappers in de concessies in de Vervoerregio. De verdeling over de concessies was als volgt:

- Concessie Amsterdam 204 miljoen
- Concessie Amstelland Meerlanden 25 miljoen
- Concessie Waterland 8 miljoen
- Concessie Zaanstreek 5 miljoen

In 2020, 2021 en 2022 zijn afspraken met het Rijk gemaakt over het beschikbaar stellen van de beschikbaarheidsvergoeding, waarmee het openbaar vervoer op een niveau van circa 90% kon blijven rijden en de reizigers een hoogwaardig vervoeraanbod hielden.

Ook voor 2022 heeft het Rijk BVOV ter beschikking gesteld. Een noodzakelijke bijdrage om het OV op het niveau van circa 90% te houden. De Vervoerregio heeft maximaal haar subsidie toegekend. Hierdoor kon het vervoer op peil blijven en de vervoerders waren verzekerd van een nul rendement of een klein verlies.

Impact oorlog in Oekraïne en personeelstekorten

Halverwege 2022 werd wel duidelijk dat door de oorlog in Oekraïne de energieprijzen fors stijgen, tegelijkertijd met het toenemen van de inflatie. Hierdoor worden de kosten voor de vervoerders hoger. Voor de Vervoerregio betekent dit een hogere subsidie aan de vervoerders vanwege de contractueel afgesproken indexatie. Het is nog niet duidelijk of de BDU indexatie die in 2023 uitgekeerd wordt door het Rijk aan de Vervoerregio deze hoge indexatievergoeding aan de vervoerders gaat dekken.

Ook kampen de vervoerders met grote personeelstekorten. Het is hierdoor lastig gebleken het vervoeraanbod op het gewenste niveau te houden. Hierdoor was er vaker sprake van rituitval. Deze impact zal ook in 2023 doorwerken.

Invoering OV Pay

In alle concessies van de Vervoerregio is het sinds eind 2022 mogelijk te reizen met de betaalpas of de betaalfunctie in de mobiele telefoon. Eenvoudig en gemakkelijk voor de reiziger. Een mooie eerste stap voor reizigers die op voltarief saldo reizen. In 2023 worden de mogelijkheden uitgebreid en kunnen alle reizigers straks het gemak ondervinden van OV pay.

Zaanstreek-Waterland

De eerder stopgezette aanbesteding Zaanstreek-Waterland is in juni 2022 gegund aan EBS. Vanaf half december 2023 verzorgt EBS het openbaar vervoer in de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland. Direct na gunning is gestart met de implementatie van het nieuwe contract. De stallingslocaties worden voorbereid en de nieuwe bussen zijn besteld.

Amsterdam

In Amsterdam wordt continu gewerkt aan het op peil houden of verbeteren van de openbare ruimte. Veelal zijn dit werkzaamheden aan wegen, bruggen, tunnels, kademuren om deze te onderhouden, vervangen of van een nieuwe inrichting te voorzien. Om de werkzaamheden op een verantwoorde manier te laten gebeuren is het zo nu en dan nodig om de tram of metro tijdelijk buiten gebruik te nemen. Daarvoor wordt een Tijdelijke Buiten Gebruik Name (TBGN) met een vervangend vervoerplan aangevraagd. Daarmee kunnen werkzaamheden doorgaan en blijft de OV-bereikbaarheid geborgd. In 2022 zijn voor het tram- en metrovervoer 25 TBGN-besluiten genomen. Hiermee kon afgelopen jaar gewerkt worden aan diverse projecten, zoals Piet Heintunnel, Zuidasdok, Koninginneweg en Kinkerstraat.

De effecten van het personeelstekort zijn in al onze concessies zichtbaar, ook in de concessie Amsterdam. Ondanks maatregelen moest de dienstregeling in de kerstperiode 2022 naar beneden worden bijgesteld. Het gevolg was dat er op een aantal momenten met overvolle trams werd gereden en soms ook reizigers achterbleven op de halte.

Afgelopen jaar hebben verschillende partijen hard en goed samengewerkt om tot hernieuwde afspraken te komen betreft sociale veiligheid in het OV in Amsterdam n.a.v. de gewijzigde politiecapaciteit. De gemeente Amsterdam is samen met de Vervoerregio gekomen tot een convenant sociale veiligheid voor de aankomende vijf jaar. Verder is er een veiligheidsarrangement afgesloten in samenwerking met 15 partijen, waarin afspraken zijn geactualiseerd en waarin is benadrukt dat sociale veiligheid een kritische

succesfactor is in het OV. Om de samenwerking met de partijen te vieren is er een officieel tekenmoment geweest op 29 september.

Amstelland-Meerlanden

De klantwaardering in de concessie Amstelland-Meerlanden is hoog. In de uitkomsten van de ov klantenbarometer scoorden de bussen in de concessie Amstelland-Meerlanden een 8,3. Dit betekent dat ondanks de verminderde dienstregeling de kwaliteit van het openbaar vervoer goed is.

Wat heeft het gekost?

Tabel 7 Concessies | Baten & Lasten (x € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Amstelland Meerlanden	69.808	46.093	66.981	66.388	593
Amsterdam (Exploitatie)	183.792	15.697	114.323	103.725	10.598
Waterland	30.779	19.820	23.102	29.954	-6.852
Zaanstreek	14.175	13.161	15.366	14.606	760
CVV en buurtbussen	47	125	103	69	34
Covid-OV-herstelbudget	-	22.275	7.278	2.677	4.601
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland	113	-	147	424	-277
R-net Uitvoeringskosten	2	200	-	2	-2
Zaansteek/Waterland(v.a. 2024)	154	-	150	266	-116
Totaal lasten	**298.870**	**117.371**	**227.450**	**218.111**	**9.339**
Bijdragen derden	6.996	6.100	6.143	6.758	615
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	209.662	-	121.035	108.576	-12.459
Totaal baten	**216.658**	**6.100**	**127.178**	**115.334**	**-11.844**
Saldo Concessies	-82.212	-111.271	-100.272	-102.777	-2.505

Toelichting op tabel 7

In het kader van de BVOV maatregelen en noodconcessies zijn alle concessiebedragen volledig betaald. Daarnaast is er in 2022 al rekening gehouden met de hogere indexatie om tegenvallers bij de definitieve vaststelling te beperken. De afwijkingen voor de concessies zijn als volgt te verklaren.

Tabel 8. Concessies Afwijkingen in miljoenen

Onderdeel	Afwijking (in miljoenen)	Toelichting
Beschikbaarheidsvergoeding OV	-12,4	Lagere baten voor BVOV vanuit het rijk
Alle concessies	12,4	Lagere lasten binnen de concessies Amstelland Meerlanden, Amsterdam, Waterland en Zaanstreek
Covid-OV-herstelbudget	4,6	Lasten ingezet binnen concessie Waterland
Waterland	-4,6	Bijdrage vanuit het herstelbudget voor concessie Waterland
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-0,3	Project loopt voorspoedig, uitgaven die in 2023 gepland stonden hebben nu al plaatsgevonden
Waterland	-1,9	De inkoop van DRU`s om het vervoer binnen Waterland op peil te houden was duurder door tegenvallende reizigersopbrengsten
Alle concessies	-0,3	Meerdere kleine afwijkingen op het gebied van bijdragen, monitoringskosten en concessie betalingen
Totaal	**-2,5**	

De vaststelling van de BVOV 2021, die in 2022 bekend is geworden, heeft als resultaat € 12,4 miljoen lagere baten en lasten. Deze subsidie wordt door het Rijk aan de Vervoerregio verstrekt. De Vervoerregio verstrekt op haar beurt deze subsidie aan de vervoerders. Dit effect is daarmee budgetneutraal. Binnen het herstelfonds was 4,6 miljoen gereserveerd voor de concessie Waterland, deze kosten zijn binnen de concessie Waterland verantwoord. Dit effect is daarmee budgetneutraal.

Daarnaast is er bij een aantal posten sprake van uitgaven die later verwacht waren of hoger uitvallen maar die in latere jaren in de begroting staan. Dit gaat om € 0,3 miljoen voor de laadinfrastructuur Zaanstreek-Waterland en €1,9 miljoen voor de inkoop van extra dienstregelingskilometers binnen Waterland. Dit wordt in mindering gebracht op de begroting van 2023 en verder. Daarmee heeft dit bedrag op de lange termijn geen impact op de bestedingsruimte van de Vervoerregio.

Binnen alle concessies zijn er ook nog kleine afwijkingen door extra bijdragen, externe monitoringskosten, hogere indexatie en de reservering voor het dienstregelingjaar 2023. De impact hiervan is per saldo 0,3 miljoen.

2.1.5 ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI (VOORHEEN BORI/MVP))

Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en regio. Om dit te bereiken heeft de Vervoerregio in 2022 volgens de afspraken van de nieuwe governance de Overeenkomst voor Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) met GVB Railinfra BV voor 13 jaar afgesloten voor het beheren en onderhouden van deze railinfrastructuur. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud, zoals inspecties, smeerbeurten, etc., alsmede het vervangingsonderhoud aan de Railinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld het vervangen van een gelijkrichterstation vanwege einde levensduur. Bij het aangaan van AMRI is GVB RIB ook aangewezen als beheerder conform de Wet lokaal spoor.

Wat hebben we bereikt?

AMRI stond in 2022 in het teken van de start van de nieuwe OV-Governance. De Vervoerregio heeft stappen gezet om haar rol als opdrachtgever / asset owner nader in te vullen. Ook heeft de Vervoerregio erop gestuurd dat GVB RIB in haar rol als Assetmanager / beheerder Wet lokaal spoor gegroeid is.

Deze nieuwe governance betekent dat de Vervoerregio kaders voor de prestaties, risico's en budget bepaalt en erop stuurt dat GVB RIB deze nakomt. GVB RIB is verantwoordelijk voor de vertaling van deze kaders naar concrete werkzaamheden aan de infrastructuur. De Vervoerregio heeft binnen het AMRI domein doelstellingen op het gebied van veiligheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, beleving en compliance, op basis van de Vigerende Beheervisie.

De geleverde prestaties van GVB en de infrastructuur waren in 2022 over het algemeen goed. Dit betekent dat de reiziger doorgaans zonder hinder van niet functionerende infrastructuur op de bestemming is aangekomen. Kanttekening hierbij was de prestatie van de liften binnen het areaal. Met name de lift bij Rietlandpark is te lang buiten dienst geweest. Om de hinder voor de reiziger te beperken, heeft de Vervoerregio op advies van GVB RIB besloten om hier een tijdelijke lift te plaatsen.

De Vervoerregio heeft samen met GVB in 2022 hard gewerkt aan het transitieprogramma. Dit driejarige programma is onderdeel van de overeenkomst om tot volwaardige sturing over de lijn van de internationale norm Assetmanagement te komen volgens de gangbare ISO-normering, ISO 55001. De voortgang van dit programma lijkt in vanaf 3e kwartaal 2022 minder groot dan oorspronkelijk verwacht. De Vervoerregio is sinds de laatste maanden van 2022 op dit transitieprogramma aan het bijsturen zodat de beoogde doelen gerealiseerd worden.

Wat heeft het gekost?

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

AMRI	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
AMRI	126.204	144.611	140.015	88.817	51.198
	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**126.204**	**144.611**	**140.015**	**88.817**	**51.198**
Bijdragen derden	-	-	-	94	94
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**-**	**-**	**-**	**94**	**94**
Saldo AMRI	-126.204	-144.611	-140.015	-88.723	51.292

Toelichting op tabel 9

De Vervoerregio is nog bezig met de afronding van de BORI/MVP afspraken met de Gemeente Amsterdam tot en met het jaar 2021. Dit proces is bijna afgerond maar de subsidie 2021 kon niet in 2022 worden vastgesteld. Hierdoor zijn de uitgaven € 30 miljoen lager dan begroot, dit bedrag schuift door naar 2023.

Het eerste jaar van de AMRI-overeenkomst met GVB RIB heeft een flinke onderschrijding. Een bedrag van € 20,8 miljoen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- Projecten zijn eind 2021 al binnen de Gemeente Amsterdam afgerond en daarmee onderdeel van de BORI/MVP verantwoording 2021
- Personeelsgebrek binnen dagelijks onderhoud
- Vertraging in projecten door gebrek aan personeel of materialen.

- Opstart van de nieuwe organisatie GVB RIB na verschuiving activiteiten van gemeente Amsterdam naar GVB RIB door OV Governance.

De onderschrijding schuift conform de AMRI-overeenkomst door naar latere jaren waarin de werkzaamheden worden ingehaald en opnieuw keuzes worden gemaakt om de assets op een zo efficiënt mogelijke manier te onderhouden.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Er is sprake van een geoormerkt resultaat. Voor de afrekening BORI/MVP 2021 moet het in de begroting opgenomen bedrag beschikbaar blijven om deze in 2023 te kunnen vaststellen. Dit gaat om € 30 miljoen. Voor de bedragen binnen de AMRI-overeenkomst ligt contractueel vast dat deze binnen de totale looptijd van het contract beschikbaar blijven. Deze middelen zijn ook nodig om de werkzaamheden in te halen en ons areaal in de komende jaren goed te beheren. Dit gaat om € 20,8 miljoen. In het kader van de transitie naar een nieuwe governance zijn we nog bezig met een transitieprogramma en restpunten van de overdracht. De middelen die we hiervoor beschikbaar hadden zijn komende jaren nog nodig om dit proces af te ronden, dit gaat om € 0,4 miljoen.

2.1.6 ACTIVA GVB

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio speciale afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te voeren. De strategische activa zijn nodig voor de uitvoering van de concessie Amsterdam en dus voor het openbaar vervoer. Hieronder vallen rollend materieel, remises, garages en diverse systemen. In dit kader lopen drie grote materieelbestellingen door GVB, die de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit gaat zowel om trams, metro's als elektrische bussen (en de daarbij horende laadinfrastructuur). Nieuw materieel draagt bij aan de opgave om te komen tot een CO2 neutraal mobiliteitssysteem en het verbeteren van de OV-reis.

Wat hebben we bereikt?

In 2022 hebben de Vervoerregio en GVB voor het eerst gewerkt volgens het verbeterde afsprakenkader strategische activa dat in het kader van de nieuwe OV-Governance is opgesteld. Na het opstellen van de Strategische plannen door GVB en de Vervoerregio heeft het Dagelijks Bestuur het Meerjareninvesteringsplan 2023-2037 en het bijbehorende jaarplan 2023 vastgesteld. Het jaarplan 2023 bevat de financiële kaders voor 2023 en een overzicht van investeringsvoorstellen die GVB in 2023 in mag dienen.

De bestellingen van de nieuwe M7-metrovoertuigen en 15G-tramvoertuigen zijn binnen het activa domein het meest omvangrijk. De 15G tramvoertuigen en de M7 metrovoertuigen zijn besteld ter vervanging van oude tramvoertuigen (11G en 12G) en oude metrovoertuigen (S1/S2 (daarnaast gaan ook deS3/M4 voertuigen uitfaseren)) die hun technische einde levensduur bereikt hebben. De nieuwe voertuigen passen daarin beter bij de vraag/wensen van vandaag. Zo zijn de M7 voertuigen gebouwd om goed te kunnen functioneren op het nieuwe S&C systeem, bevatten de metrovoertuigen verbeterde technieken (denk aan de informatieschermen, lichtsignalen bij deuren, interieur) en zijn de voertuigen meer data gedreven (het zijn een soort rijdende computers). Ook de 15G kent in die zin qua techniek en data stappen vooruit. De reiziger zal dit o.a. merken in reizigersinformatie, interieur, moderne uitstraling en bij het in- en uitstappen. Het is een moderner voertuig met verbeterde technieken. Daarnaast kon het oude materieel dus ook niet meer mee. Van deze voertuigen zijn respectievelijk 30 metro`s en 72 trams besteld. De 15G-trams worden inmiddels volledig ingezet in de dienstregeling. De performance van de 15G trams is in termen van beschikbaarheid nog niet op het gewenste niveau, al is de verwachting dat de prestaties langzaam richting de doelstelling toe bewegen. Om de 15G-trams in de bestaande Havenstraat te kunnen onderhouden vinden daar verbouwingen plaats die ook vanuit het door de Vervoerregio beschikbaar gestelde 15G budget worden gesubsidieerd. De verbouwing ligt in termen van geld en tijd niet volledig op schema. Dit heeft onder andere te maken met de prijsstijgingen. De Vervoerregio en GVB lossen dit in 2023 op.

De eerste M7-metrovertuigen zijn in het kader van testen en toelating in Amsterdam aangekomen. Inmiddels heeft de Vervoerregio de indienststellingsvergunning verleend voor het eerste M7-metrovoertuig. Het is de bedoeling dat het eerste voertuig in het eerste kwartaal van 2023 ingezet kan worden in de dienstregeling waarna geleidelijk ook de andere 29 voertuigen instromen. Voor de M7 is een aanpassing nodig van de lijnwerkplaatsmetro in Diemen. Dit is opgenomen in de budgetten voor de M7 investeringen.

Zowel de materieelbestelling M7 als de materieelbestelling 15G kunnen volgens de actuele prognoses gerealiseerd worden binnen de beschikbare budgetten. Dit is inclusief de verbouwingen van de remise en werkplaats.

Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur. Inmiddels rijdt GVB met 75 elektrische bussen, voortkomend uit de eerste drie batches, in de dienstregeling. De prestaties lijken op het gewenste niveau te zitten. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur op 29 maart 2022 een beschikking verleend voor de vierde batch elektrische bussen. en drie daarbij horende laadlocaties. Dit heeft geresulteerd in een bestelling van 84 bussen.

Tenslotte heeft het Dagelijks Bestuur in 2022 een besluit genomen over de uitstroom van oude busvoertuigen. Dit houdt verband met de instroom van nieuwe elektrische bussen. Concreet betekent dit dat 20 gelede en 18 standaard dieselbusvoertuigen uitstromen. Dit draagt bij aan de vermindering van CO2 uitstoot op weg naar een CO2 neutraal mobiliteitssysteem.

Wat heeft het gekost?

Tabel 10 Investeringen Activa | Baten & Lasten (x € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Strategische Activa	18.537	30.673	39.742	17.705	22.037
Totaal lasten	**18.537**	**30.673**	**39.742**	**17.705**	**22.037**
Bijdragen derden	-61	-	-	31	31
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**-61**	-	-	**31**	**31**
Saldo Activa GVB	-18.598	-30.673	-39.742	-17.674	22.068

Toelichting op tabel 10

De Vervoerregio draagt sinds begin dit jaar bij via een bevoorschotting aan de verstrekte activa beschikkingen. Dit bedrag is conform aanvraag uitgekeerd. Daarbinnen werd er rekening gehouden met subsidiebeschikkingen waarop ook nog extra uitgekeerd zou worden in 2022. Echter, hiervoor is de Vervoerregio afhankelijk van de subsidie-aanvrager.

De afronding van het S&C traject vindt in 2023 plaats. Het bedrag dat daarvoor gereserveerd was, €11 miljoen, schuift door naar 2023.

Voor een aantal beschikkingen waren in 2022 bedragen opgenomen omdat geacht werd dat hierop vooruitbetaald zou worden, maar de investeringen die daarbij horen komen pas in latere jaren tot realisatie. Dit heeft te maken met de nieuwe bevoorschottingssystematiek. Dit had bij de 2de bestuursrapportage reeds moeten leiden tot een bijstelling In de ontwerp begroting 2024 en de eerste bestuursrapportage 2023 worden deze inzichten meegenomen om het risico op zulke onderschrijdingen te mitigeren

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

De bestelling van een 4e batch elektrische bussen en de uitstroom van oude diesel busvoertuigen draagt bij aan het verder elektrificeren en het daarmee duurzamer maken van het Amsterdamse openbaar vervoer.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Binnen het sub-programma is er een geoormerkt resultaat van € 22 miljoen. € 11 miljoen hiervan is toe te wijzen aan de afhandeling van het S&C project en de overdracht hiervan aan de Vervoerregio. Dit traject is nog bezig en de afronding vindt plaats in 2023. Het bedrag van de overige overschrijdingen dient binnen het sub-programma te blijven omdat het gelinkt is aan reeds verstrekte beschikkingen en/of investeringen in toekomstige activa conform het Meerjaren Investeringsplan (MJIP).

2.1.7 ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

De Vervoerregio heeft kennisontwikkeling en samenwerking hoog in het vaandel staan. Daarom nemen we actief deel aan samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten die bijdragen aan de (mobiliteits)vraagstukken die spelen in onze regio. De Vervoerregio pakt voor vier grote dossiers de rol als penvoerder. Daarnaast kent de Vervoerregio rollen als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator. Ook voeren we zelf onderzoeken en studies uit om beleidsvorming te ondersteunen en huidig beleid en projecten te monitoren en

evalueren. Deze activiteiten vormen samen de inhoudelijke vulling van het subprogramma Onderzoek, Samenwerking & Studie (OSS).

Wat hebben we bereikt?

Ook dit jaar is een groot aantal activiteiten ondernomen op het gebied van samenwerking, onderzoek, mobiliteitsdata en kennis- en instrumentontwikkeling. Zo zijn we landelijk actief in het Kennisplatform Verkeer & Vervoer, het Samenwerkingsverband voor Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) en het Nationaal Data Wegverkeer (NDW).

Via het programma **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid** zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 met het Rijk afspraken gemaakt over de **doortrekking van de Noord/Zuidlijn** naar Hoofddorp en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop en is het besluit genomen om voor deze projecten een MIRT-Verkenning te starten. Verder zijn onderzoeken uitgevoerd als vervolg op het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, o.a. naar de knelpunten op de weg en naar de mogelijkheden om Almere Pampus met het OV te ontsluiten. In het **Multimodaal Toekomstbeeld** zijn de belangrijkste beleidskeuzes voor mobiliteit in kaart gebracht waar Rijk en regio samen voor staan. Tot slot is in de Uitvoeringsagenda gewerkt aan een pakket van gedragsmaatregelen om ander reisgedrag dan autogebruik te stimuleren.

Het **MRA – platform Smart Mobility** heeft in 2022 de samenwerking weer versterkt door **kennisdeling, productontwikkeling** en door bij te dragen aan **innovatieve oplossingen**. Zo was er het congres in november met als thema ‘grensverleggend groeien’, waar men weer in contact kwam met elkaar en elkaar kon verrijken. Er zijn een drietal **leidraden gebiedsontwikkeling** afgerond en twee nieuwe ingezet in de regio. Deze leidraden helpen beleidsmakers uit mobiliteit en stedelijke ontwikkeling samen te werken. Er is een **gebiedswijzer Hubs** verschenen en een **gids Mobility as a Service** ontwikkeld, die beleidsmakers helpen bij van het plannen en realiseren van MaaS--oplossingen. Er zijn **value sessies** in gang gezet om wegbeheerders te helpen de juiste data te vinden en te gebruiken.

In 2022 is in het regionale verkeersmodel **VENOM** begonnen met de actualisatie van een groot nieuw verkeersmodel, wat eens in de vier jaar dient te gebeuren. Het bouwen hiervan beslaat ook minimaal anderhalf jaar. Daarnaast is het verkeersmodel gebruikt voor verschillende grote en kleine studies en projecten. Ook is er een start gemaakt met een nieuw nationaal samenwerkingsverband van verkeersmodellen, samen met andere grote verkeersmodelpartners. Hierdoor wordt innovatie, data-inkoop en ervaringsuitwisselingen gezamenlijk efficiënter opgepakt.

Het **programma Verkeer & Meer** heeft het afgelopen jaar haar **website geoptimaliseerd**, waardoor het voor scholen makkelijker wordt om zich aan te melden voor verkeerseducatie en gemeenten meer overzicht krijgen over verkeerscampagnes. Het CRM-systeem is daarnaast doorontwikkeld, waarmee **meer overzicht** ontstaat over welke scholen in de regio meedoen aan welke verkeersveiligheidsactiviteiten. Voor *Doortrappen*, het programma gericht op **verkeerseducatie voor senioren**, is een onderzoek gestart over hoe effectief de middelen en de communicatie zijn.

Het kernteam **Strategische OV- en Spoorcoördinatie** is de plek waar strategische OV- en Spoorprojecten in de MRA worden besproken. Dit jaar is aandacht besteed aan de **spoorring Amsterdam.** De samenhang van alle projecten op de spoorring heeft een hoge prioriteit voor het team. De aanleg van het derde perron station Zuid is cruciaal om de ambities op het spoor mogelijk te maken. Met het afgesproken investeringspakket Zuidasdok, doortrekken Noord/Zuidlijn en Sluiten Ringlijn uit het BO MIRT is een doorbraak gekomen in de realisatie van het derde perron. Verder heeft de MRA afgelopen jaar het voortouw genomen om de problematiek van **de Gooicorridor** in kaart te brengen.

Naast de verschillende penvoerdersprojecten zijn er verschillende landelijke samenwerkingsverbanden en activiteiten waar we als Vervoerregio actief aan deelnemen.

Binnen het samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten **DOVA** werken we samen met andere OV-autoriteiten aan het verbeteren van het openbaar vervoer. In 2022 lag de nadruk op verdere afhandeling van COVID-gerelateerde zaken, naast de reguliere samenwerking op het gebied van betalen, tarieven, verduurzaming en dataverzameling. De Vervoerregio is de grootste financier van DOVA. Dit komt omdat partijen naar rato bijdragen en de Vervoerregio voor maar liefst 25% van het landelijke Bus- Tram- en Metrovervoer herbergt.

KpVV is het gezamenlijke programma van de Vervoerregio, MRDH en de provincies voor kennisontwikkeling en monitoring op het gebied van duurzaamheid, verkeersveiligheid, voetgangers, fiets en auto. Het wordt uitgevoerd door stichting **CROW**. Ook in 2022 heeft KpVV geholpen om de veranderende invloed van Covid-19 op de mobiliteit in beeld te

brengen nu de lockdowns achter ons liggen. Daarnaast verzorgde KpVV wederom diverse vormen van structurele monitoring en kennisontwikkeling, zoals de OV-Klantenbarometer, de Staat van het regionale OV, het Fietsberaad en Ruimte voor Lopen.

In het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (**NDW)** is het afgelopen jaar gewerkt aan de beschikbaarheid van NDW-diensten, zoals realtime- en historische dataverzameling, -ontsluiting, -verrijking en -uitgifte. De Vervoerregio heeft hieraan bijgedragen door het voorzien in een jaarlijkse financiële bijdrage, en door op te trekken met de Gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland bij NDW-overleggen. Concreet in 2022 is veel verbeterd op het gebied van het nationaal ontsluiten van fietstellingen. Daarnaast is er ook een nieuw product gelanceerd: Herkomst- en bestemmingsdata op basis van Floating Car Data (mobieltjes en andere apparaten) voor autoverkeer. Deze data is nuttig voor bijvoorbeeld Amsterdam Bereikbaar, maar ook diverse beleidsanalyses voor bijvoorbeeld de afstemming van wegwerkzaamheden of het aanpakken van verkeersknelpunten.

Wat heeft het gekost?

Tabel 11 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (x € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
MRA verkeersmodel VENOM	371	525	536	334	202
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.061	1.550	1.550	1.032	518
MRA Smart Mobility	791	740	900	815	85
MRA Spoordossier	184	250	250	207	43
OSS overige projecten	4.920	5.934	5.997	5.508	489
Totaal lasten	**7.327**	**8.999**	**9.233**	**7.896**	**1.337**
MRA verkeersmodel VENOM	230	300	333	40	-293
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	772	1.005	1.005	558	-447
MRA Smart Mobility	452	494	654	614	-40
MRA Spoordossier	144	200	200	167	-33
OSS overige projecten	45	-	41	255	214
Totaal baten	**1.643**	**1.999**	**2.233**	**1.634**	**-599**
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-5.684	-7.000	-7.000	-6.262	738

Toelichting op tabel 11

In 2022 is het saldo van het subprogramma OSS € 6,3 miljoen. Daarmee is er sprake van een onderbesteding van € 0,7 miljoen ten opzichte van de gewijzigde begroting 2022. Dit wordt met name veroorzaakt doordat bepaalde projecten zijn uitgesteld of vertraging hebben opgelopen.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

Het subprogramma OSS kent meerdere activiteiten die direct bijdragen aan de duurzaamheidsambities van de Vervoerregio, zowel via eigen activiteiten als via financiering van activiteiten die door partners worden getrokken. Binnen de Vervoerregio wordt het Ontwikkelprogramma Schoon & Duurzaam vanuit OSS bekostigd. Dit programma bundelt alle duurzaamheidsactiviteiten van de Vervoerregio op het gebied van onder andere schone voertuigen, duurzame energie, circulariteit en klimaatadaptatie. Buiten onze eigen organisatie financieren we het projectbureau MRA Elektrisch, samen met de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en de gemeente Amsterdam. MRA Elektrisch verzorgt de realisatie van laadpalen voor elektrische personenauto's in de publieke ruimte en voert projecten uit om het aandeel elektrische voertuigen te stimuleren.

Binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) worden daarnaast gedragsmaatregelen opgesteld om mensen te verleiden andere keuzes te maken dan reizen met de auto.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Ja er is sprake van een geoormerkt resultaat van € 0,1 miljoen met betrekking tot alle penvoerdersprojecten (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA Platform Smart Mobility, MRA OV + Spoorcoordinatie, VENOM en . Het gaat om € 0,1 miljoen meer bestede uitgaven van externe partijen uit het samenwerkingsverband alsmede van de Vervoerregio ten opzichte van de vastgestelde programmabegrotingen van de penvoerdersprojecten.

2.1.8 APPARAATSKOSTEN

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces. In mei 2022 zijn de teams Gebieden en Programma's,

Beleid, Projecten, Projectbegeleiding, Beheer Contracten en Concessies, Kennis en Ontwikkeling omgevormd naar de huidige teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primair proces bedroeg € 8,8 miljoen. Dat budget is incidenteel opgehoogd met € 0,5 miljoen voor uitvoering van de bestuursopdracht die eind 2020 is geformuleerd. Voor de uitvoering van de nieuwe taken op het gebied van de Governance OV is € 1,6 miljoen toegevoegd, waarvan bij de 1e Bestuursrapportage 2022 € 0,3 miljoen is overgeheveld naar het subprogramma AMRI. Daarnaast werd het budget verhoogd met een indexatie van € 0,3 miljoen.

Daarmee bedroeg de begroting bij de 2e Bestuursrapportage 2022 € 10,8 miljoen. Hiervan is € 8,9 miljoen daadwerkelijk ingezet.

Tabel 12 Apparaatskosten | Baten & Lasten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Directe Personeelslasten	7.667	8.408	7.930	7.816	114
Inhuur	1.103	2.570	2.837	1.159	1.678
Totaal lasten	**8.770**	**10.978**	**10.767**	**8.975**	**1.792**
Bijdragen derden	22	-	-	65	65
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**22**	**-**	**-**	**65**	**65**
Saldo Apparaatskosten	-8.748	-10.978	-10.767	-8.910	1.857

Toelichting op tabel 12

Voor de personele inzet op de taken in het primaire proces van de Vervoerregio was in 2022 € 10,8 miljoen beschikbaar. De inzet in 2022 bedroeg € 8,9 miljoen. Niet alle beschikbare budgetten zijn gebruikt. Deels vanwege het nog niet op kunnen vullen van vacatures, vooral bij het team Concessies & contracten, en deels omdat de geplande inzet voor de uitvoering van nieuwe activiteiten niet volledig werd gebruikt.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Voorgesteld wordt om het niet besteed budget ad € 1,9 miljoen over te hevelen naar 2023 om, zoals ook in de concept 1e Begrotingswijziging 2023 is aangegeven, de personele inzet op de beleidsintensiveringen en de uitvoering van het bestuursakkoord in 2023 te kunnen dekken.

2.2 OVERHEAD

Onder overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het bevat de volgende onderdelen: Directie en teammanagement, Strategie, Bestuur & ondersteuning, Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

Wat hebben we bereikt?

In de paragraaf Bedrijfsvoering is aangegeven welke resultaten in 2022 zijn behaald bij de ondersteunende functies.

Tabel 13 Overhead | Baten & Lasten (x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Materiële kosten:					
Bestuur & Ondersteuning	98	157	157	115	42
Communicatie	97	290	290	159	131
Bedrijfsvoering	2.858	2.920	3.256	3.167	89
Financiën	211	196	196	162	34
Personele kosten:					
Directe personeelslasten	5.094	5.434	6.467	5.674	793
Personeel van derden	2.051	1.703	2.007	2.198	-191
Totaal lasten	**10.409**	**10.700**	**12.373**	**11.475**	**898**
Baten overhead	183	140	140	314	174
Totaal baten	**183**	**140**	**140**	**314**	**174**
Saldo Overhead	-10.226	-10.560	-12.233	-11.161	1.072

Toelichting op tabel 13

De inzet in 2022 bedroeg € 7,9 miljoen en aan baten is € 0,3 miljoen gerealiseerd. Daarmee is € 0,8 miljoen minder besteed dan was begroot. In de 2e Bestuursrapportage werd een onderbesteding van circa € 0,5 miljoen al aangekondigd. Niet alle beschikbare

inhuurbudgetten zijn gebruikt omdat enkele vacatures niet onmiddellijk konden worden opgevuld.

Bij Bedrijfsvoering is de realisatie met € 0,1 miljoen binnen de gewijzigde begroting ad € 3,2 miljoen gebleven. De overschrijding bij Informatie en Communicatie is volledig opgevangen door de post Personeel en Organisatie(P&O). Hierbij zijn de uitgaven voor Opleidingen en Reiskosten achtergebleven bij de begroting, met name vanwege de corona beperkingen.

De invloed van de gevormde voorziening voor Spaarverlof, hetgeen niet was begroot, is beperkt gebleven tot € 19k

Voorgesteld wordt om het niet besteed budget over te hevelen naar 2023 om, zoals ook in de concept 1e Begrotingswijziging 2023 is aangegeven, de personele inzet op de beleidsintensiveringen en de uitwerking van het bestuursakkoord in 2023 te kunnen dekken.

2.3 ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Wat hebben we bereikt?

De algemene structurele inkomsten ontvangt de Vervoerregio via het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W). Dit in overeenstemming met de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Additionele bijdragen niet gelinkt aan de BDU worden niet binnen de algemene dekkingsmiddelen opgenomen, maar rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer. Het totaal van baten en lasten wordt verrekend met het saldo BDU. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder, of nog te verstrekken bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa. De bussenleningen voor de vervoerders EBS en Connexxion zijn uit ons niet bestede BDU-saldo gefinancierd, waardoor de rente aan de Vervoerregio ten goede komt. De marktconformiteitstoeslag wordt aan GVB Activa in rekening gebracht om daarmee een reële marktwaarde voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen) vergoed te krijgen. Zie ook de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.

Wat hebben we bereikt?

In de toekenning van de BDU vanaf 2022 is een extra bedrag van € 1,1 miljoen opgenomen als compensatie voor de areaaluitbreiding van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (vanaf 2019) en Weesp (vanaf 2022). Dit is geformaliseerd met een overheveling van dit bedrag van het provinciefonds naar de BDU voor de Vervoerregio Amsterdam.

In juni 2022 is een indexatie van 3,85% over de gehele BDU uitgekeerd. Deze index is gebaseerd op het prijspeil van maart 2022. Daarmee biedt het nog onvoldoende dekking voor de werkelijke prijsstijgingen die over heel 2022 zijn opgetreden. Volgens de systematiek van de indexatie zou de verhoging van de BDU in juni 2023 de prijsstijgingen van na maart 2022 moeten compenseren.

Omdat de liquiditeitspositie in 2022 voldoende was, was het niet nodig om leningen af te sluiten, waarmee geen aanspraak is gemaakt op de post rentekosten.

Wat heeft het gekost?

Voor rentelasten op mogelijk aan te trekken leningen was bij de 2e Bestuursrapportage een bedrag van € 0,3 miljoen opgenomen. Die kosten zijn niet gemaakt omdat de Vervoerregio voldoende eigen middelen had.

Tabel 14 Algemene Dekkingsmiddelen | Baten & Lasten (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2022
Lasten voorgaande jaren	-49	-	-	-	-
Rentelasten	-	566	300	-	300
Totaal lasten	**-49**	**566**	**300**	**-**	**300**
BDU jaarbijdrage	425.600	426.749	443.265	443.265	-
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	69.820	32.362	-63.952	-96.314
Rentebaten	2.397	2.036	2.300	2.991	691
Overige baten voorgaande jaren	1	-	-	-20	-20
Totaal baten	**400.834**	**498.605**	**477.927**	**382.284**	**-95.643**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.883	498.039	477.627	382.284	-95.343

Toelichting op tabel 14

In 2022 ontving de Vervoerregio € 443,2 miljoen aan BDU, inclusief indexering ad € 16,5 miljoen (3,85%). Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor

dat jaar beschikte bijdrage BDU, wordt het meerdere of mindere onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU. Dit saldo blijft beschikbaar om in latere jaren uit te geven. Na de begrotingsaanpassing in de 2e Bestuursrapportage 2022 was een onttrekking uit dat spaarsaldo van € 32,4 miljoen nodig om de begroting sluitend te maken. In 2022 is uiteindelijk € 65,9 miljoen minder uitgegeven dan de over 2022 ontvangen BDU, zodat de dotatie aan het saldo BDU € 65,9 miljoen bedraagt. Na deze dotatie resteert eind 2022 € 253,1 miljoen aan saldo BDU.

In 2022 heeft de Vervoerregio € 1,0 miljoen rente op de bussenleningen ontvangen, conform het begrote bedrag. De marktconformiteitstoeslag was bij de 2e Bestuursrapportage voor € 1,2 miljoen in de begroting opgenomen en is over heel 2022 op € 1,3 miljoen uitgekomen. Een onverwacht voordeel leverde de rente op het Schatkistbankieren op. Vanaf het 3e kwartaal 2022 keert het Rijk sinds lange tijd weer rente uit over het openstaande saldo op onze rekening. Dat leverde in 2022 € 0,8 miljoen op.

De rentelasten waren in de oorspronkelijke begroting voorzichtigheidshalve opgenomen voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten heeft om deze leningen te kunnen financieren, waardoor ze kapitaal zou moeten verwerven. De noodzaak om in 2022 leningen aan te gaan was niet aanwezig, waardoor de begrote post rentelasten ad € 0,6 miljoen bij de 2e Bestuursrapportage is bijgesteld naar € 0,3 miljoen, waar uiteindelijk geen gebruik van is gemaakt.

2.4 PARAGRAFEN

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio aanvullend inzicht op enkele thema's die in de begroting en jaarstukken staan. Het gaat om thema's die vanuit de wetgever zijn voorgeschreven via het BBV.

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot:

- de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing (2.4.1),
- de paragraaf Financiering (2.4.2),
- de paragraaf Bedrijfsvoering (2.4.3) en
- de paragraaf Verbonden partijen (2.4.4).

De paragrafen Lokale heffingen en Grondbeleid zijn niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

2.4.1 PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING

Weerstandsvermogen

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

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2022 € 132,6 miljoen, zijnde het saldo van de BDU ad € 250,9 miljoen en het beklemde deel daarvan ad € 118,3 miljoen, namelijk € 99,5 miljoen uit 2022 (zie paragraaf 1.4) en € 18,8 uit 2021.

Dit weerstandsvermogen ad € 132,6 miljoen moet worden afgezet tegen de inzet uit het saldo BDU ad € 50 miljoen, die in de begroting 2023 is opgenomen, en de benodigde risicobuffer die eind 2022 op € 41 miljoen uitkomt (zie hierna onder het kopje Risicobeheersing). De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee iets meer dan € 40 miljoen, wat gering is: nog geen 10% van onze jaarlijkse begroting.

De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

Kengetallen

Tabel 15: Kengetallen weerstandsvermogen

	Jaarrekening 2021	Primaire begroting 2022	Jaarrekening 2022
Netto schuldquote	13,0%	13,1%	13,1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,0%	0,0%	0,5%
Solvabiliteitsratio	0,1%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,3%	-7,4%	13,5%

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. De hogere netto schuldquote t.o.v. de begroting 2022 wordt veroorzaakt door relatief grotere toename van de vlottende passiva. 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 leningen (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 de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

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

Ook deze ruimte is bij de Vervoerregio gering, omdat bijna alle lastenbudgetten structureel van karakter zijn. De toekomstige BDU bijdragen zijn vrijwel geheel bestemd voor specifieke budgetten als de Investeringsagenda Mobiliteit, de concessies en het beheer, onderhoud en meerjarige vervanging van de railinfrastructuur en rollend materieel.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomanagement) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Risicobeheersing is een continu proces, alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil verbeterslagen maken in risicomanagement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. 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 onderkende risico's zijn gegroepeerd rond de volgende thema's:

- OV-Governance
- Grote opgaven
- Financiën
- Bestuur
- Organisatie

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
	OV-Governance			
1	Onderbenutting van de jaarschijven AMRI	Achterstallig onderhoud in het werkend vervoersysteem ↑	Achterblijvende prestaties in het assetmanagement. ↑	Zicht krijgen op status van de assets (herijking 2024) Transitieplan op het oorspronkelijke tijdspad brengen Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties
2	Benodigde instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken	De Vervoerregio moet investeringen 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
	Grote opgaven			
3	Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten	Mobiliteitsontwikkeling rondom Station Zuid blijft achter bij de noodzaak ↑	Bereikbaarheid van Amsterdam en omgeving komt in de knel ↑	Alles uit de kast om tot afspraak te komen
4	Gebrek aan interesse in mobiliteit (bouwopgaven staan centraal)	Keuzes die contrair zijn aan belangen verkeer en vervoer ↑	Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn ↑	Aan boord zijn en blijven bij de discussie over de bouwopgave
	Financiën			
5	Onvoldoende prijscompensatie in de BDU	Het budget wordt in reële termen krapper, prijzen stijgen harder dan indexaties ↑	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang ↓	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen Gerichte actie en lobby in Den Haag
6	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Beschikbare BDU is ontoereikend voor al onze ambities en toezeggingen ↑	Niet alle projecten of activiteiten vinden doorgang ↑	Kaderstellende keuzes; prioriteringsmethodiek; extra financiële dekking door externe partijen
7	Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen	Het OV komt niet meer op het oude niveau en/of tevergeefse inzet om te proberen het OV op het oude niveau te krijgen ↑	Veel investeringen (tijd, geld, middelen) die niet of nauwelijks effect hebben ↑	Accepteren dat het OV-aanbod structureel is veranderd Beleid herijken Marktconformiteitstoets uitvoeren met maatregelen

Tabel 16. De tien belangrijkste risico's

De tien qua effect of financiële impact 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.

	Bestuur			
8	Politieke wens om tariefsverhogingen te compenseren	Opdracht voor een compensatieregeling voor de reiziger op de OV-tarieven ↑	Structurele extra financiële bijdrage van de Vervoerregio ↑	De BDU is niet toereikend is om het reizigersdeel te indexeren Belang van verhoging bestuurlijk onder de aandacht brengen
	Organisatie			
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	De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis	Er zijn onvoldoende gekwalificeerde medewerkers voor sleutelposities ↑	Inhuurkosten stijgen, risico's in projecten en contracten nemen toe ↓	Strategisch personeelsbeleid implementeren, significatante formatie-uitbreiding

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 som van de financiële risico's, rekening houdend met een incidenteel of structureel effect, telt op tot gemiddeld €41 miljoen per jaar. Zodoende is de benodigde jaarlijkse weerstandscapaciteit vastgesteld op €41 miljoen.

Wijzigingen ten opzichte van 2021

<u>De volgende risico's staan niet meer in de top 10:</u>

- Corona pandemie
  - De effecten van de corona pandemie 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 tekort Zuidasdok
  - Gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkcongestie)
- Organisatie
  - Duurzaamheidsambitie is complex, het DB heeft te weinig handvatten en inzicht om te sturen

<u>De volgende risico's zijn nieuw in de top 10:</u>

- OV-Governance
  - Onderbenutting van de jaarschijven AMRI
- Grote opgaven
  - Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten
- Financiën
  - Onvoldoende prijscompensatie in de BDU
  - Ambities overstijgen het beschikbare budget
  - Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen
- Bestuur
  - Politieke wens om tariefsverhogingen te compenseren
- Organisatie
  - De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis

Toelichting op de risico's

Ad 1. AMRI: Beheer en onderhoud

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio was het afsluiten van een overeenkomst voor het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen de opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB met ingang van 1 januari 2022. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties en processen daarop inregelen.

Het in 2022 beschikbare budget voor het beheer en onderhoud door GVB blijkt voor een groot deel (ongeveer 40%) niet te zijn benut. Dit kan een signaal zijn dat de transitie naar de nieuwe werkwijze minder voortgang heeft dan gepland, maar ook dat er sprake is van het ontstaan van achterstallig onderhoud. Om dit risico te mitigeren is de Vervoerregio samen met GVB bezig om het assetmanagement structureel en effectief in te bedden in beide organisaties.

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.

Wanneer dit actueel wordt zullen Amsterdam en de Vervoerregio samen in overleg treden met het Rijk over de bekostiging van groot onderhoud aan kunstwerken.

Ad 3. 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 spilfunctie 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 4. Woningbouw

Nederland kent een grote woningbouwopgave. De nadruk bij de plannen ligt bij het realiseren van zoveel mogelijk woningen. Als daarbij echter onvoldoende rekening wordt gehouden dat hierbij ook de mobiliteit een belangrijke plaats moet krijgen, dan is er het risico dat de bereikbaarheid van de nieuwe wijken minder groot is dan wenselijk. Wanneer er onvoldoende ruimte wordt ingepland voor OV, kan het resultaat zijn dat de nieuwe bewoners vooral aangewezen zijn op autogebruik, wat we proberen te ontmoedigen.

De Vervoerregio heeft een actieve inbreng in allerlei voorbereidende gremia rondom de woningbouwopgaven. De organisatie brengt consequent het belang van mobiliteit bij de woningbouwopgaven voor het voetlicht.

Ad 5. Prijsindexatie Brede Doeluitkering (BDU)

In allerlei regio’s heerst onrust, zoals de Oekraïne-oorlog. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. De Vervoerregio is afhankelijk van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk. Wanneer de BDU, die jaarlijks wordt geïndexeerd, minder stijgt dan de inflatie, daalt de reële koopkracht van de Vervoerregio.

De Vervoerregio houdt de relatie tussen de beschikbare budgetruimte en de prijsontwikkelingen scherp in de gaten. Wanneer de ruimte slinkt, wordt de lange termijn prioritering van de uit te voeren projecten gewijzigd om de beschikbare middelen in evenwicht te brengen met de verwachte uitgaven.

Ad 6. Ambitieniveau

De Vervoerregio heeft een hoog ambitieniveau. Als aanvoerder voor de mobiliteitsopgave, als risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud van de Amsterdamse railinfrastructuur en grote projecten als het doortrekken van Noord/Zuidlijn staat de Vervoerregio voor grote en dikwijls kostbare opgaven. Deze opgaven drukken op de meerjaren begroting van de Vervoerregio. Het risico bestaat dat de beschikbare BDU niet in alle jaren toereikend is voor alle ambities en toezeggingen.

Niet alle begrote projecten komen direct tot uitvoering in het jaar waarin dat aanvankelijk is voorzien. Over de jaren heen vinden altijd nieuwe prioriteringen plaats. Dit alles zorgt in de praktijk steeds voor nieuwe ruimte en mogelijkheden.

Ad 7. Concessies

Vanaf medio maart 2020 is sprake van een forse afname van het aantal reizigers in het OV. Het huidige niveau is net boven de 80% van het aantal reizigers in 2019. Daarmee nemen ook de reizigersopbrengsten af. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven of een structureel lager vervoersaanbod.

Om het toekomstige vervoeraanbod aan te laten sluiten op de veranderde mobiliteitsbehoefte in de regio kunnen andere accenten of prioriteiten in onze meerjarenbegroting, investeringsprogramma's en beleid worden gelegd. In dit proces neemt de Vervoerregio de regie om samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen wanneer we welke onderdelen implementeren, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Ad 8. OV-tarieven

Een van de taken van de Vervoerregio is het jaarlijks vaststellen van de OV-tarieven. In 2010 zijn landelijk basisafspraken gemaakt voor de OV-tarieven, het landelijk tarievenkader en in 2012 kwam er een tarievenverordening waarin staat welke ruimte de vervoerders hebben en hoe het tarief te bepalen. Sinds 2019 heeft de Regioraad een adviserende rol in rol in het vaststellingsproces. In het geval dat de Vervoerregio de tarieven minder wil vergogen dan landelijk afgesproken, is de reiziger weliswaar beter af, maar de Vervoerregio moet dan aan de vervoerders het verschil voortaan structureel aanvullen.

De politiek-bestuurlijke wens om de tarieven minder te verhogen dan de landelijke index kan voorkomen worden door de tarieven wel te verhogen en een andere vorm van reizigerscompensatie toe te passen. Deze is dan incidenteel. Nochtans zal de Vervoerregio het belang van de verhoging bestuurlijk onder de aandacht brengen en beargumenteerde alternatieven voorleggen.

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. Kennis en kunde van de medewerkers

De Vervoerregio is een kennisorganisatie op het gebied van mobiliteit en beschikbaarheid en bezit kernvaardigheden op het vlak van concessiebeheer en het begeleiden van infrastructurele projecten. De kennis en kunde van medewerkers die zich hiervoor inzetten zijn hiervoor onontbeerlijk. Voor veel posities zijn gekwalificeerde medewerkers nodig. De huidige krappe arbeidsmarkt, het bescheiden imago van de Vervoerregio en tegelijkertijd de grote ambities kunnen eenvoudig leiden tot een tekort aan gekwalificeerde medewerkers.

Om de krapte het hoofd te bieden Vervoerregio gebruikt een actief arbeidsmarktbeleid een strategisch personeelsbeleid. De Vervoerregio anticipeert op de toekomstige vraag naar personeel en neemt het bestuur hierin mee via de reguliere begrotingscyclus.

2.4.2 PARAGRAAF FINANCIERING

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en geeft inzicht in de actuele ontwikkelingen die de financiering beïnvloeden, de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

Solvabiliteit en Financieringsbehoefte

De belangrijkste inkomstenbron van de Vervoerregio zijn middelen die van het Rijk worden ontvangen, waarvan de BDU de voornaamste is. Deze inkomsten worden gebruikt om middelen uit te keren aan openbaarvervoerbedrijven 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. Deze niet bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk maar worden doorgeschoven naar latere jaren. Op de balans is het nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruitontvangen doeluitkering. Het saldo van deze spaarpot/ buffer ‘niet uitgegeven BDU’ bedroeg op 1 januari 2022 € 187,1 miljoen en per 31 december 2022 € 250,9 miljoen. Dit saldo is voor de Vervoerregio de voornaamste bron van nog besteedbare middelen, hoewel een deel van deze middelen (te weten € 99,5 miljoen.) beklemd is uit hoofde van geoormerkte bijdragen die zijn doorgeschoven naar komend jaar. Verder kent de Vervoerregio geen Eigen Vermogen, waardoor de solvabiliteit van de Vervoerregio nihil is.

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

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

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

Exploitatie analyse en liquiditeitspositie

De belangrijkste inkomsten in 2022 waren de € 443,6 miljoen BDU Verkeer en Vervoer, de € 108,6 miljoen regionale BVOV van het Rijk en € 28,7 miljoen bijdrage van Rijk voor de Amsteltram. De BVOV betreft de afrekening 2021 en een voorschot over 2022 (80%) in het kader van Covid-19-maatregelen.

Het totaal aan lasten bedroeg in 2022 € 530,7 miljoen, waarvan € 103,3 miljoen de 1-op-1 doorbetaling van de BVOV gelden aan de concessiehouders betrof. Per saldo was sprake van een exploitatieoverschot van € 64.0 miljoen. Dit bedrag is de gedoteerd aan het saldo 'niet bestede BDU' uit voorgaande jaren.

Niet alle baten en lasten staan synchroon aan geldelijke inkomsten en uitgaven (liquiditeiten) omdat baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarin de prestatie is geleverd, terwijl bij liquiditeiten het moment van betaling en ontvangst van belang is.

Het liquiditeitssaldo (incl. tegoeden van schatkistbankieren) bedroeg op 31 december 2021 € 161,2 miljoen en op 31 december 2022 € 210,8 miljoen, waarmee de liquiditeit is toegenomen met € 49,6 miljoen.

Deze mutatie in het liquiditeitssaldo is vooral verklaarbaar door enerzijds cash-uitgaven die geen exploitatielasten vormen:

- een toename op het BDU saldo met € 64,0 miljoen;
- een toename van overlopende activa van € 7,8 miljoen.
- de investering Huisvesting € 3,2 miljoen.

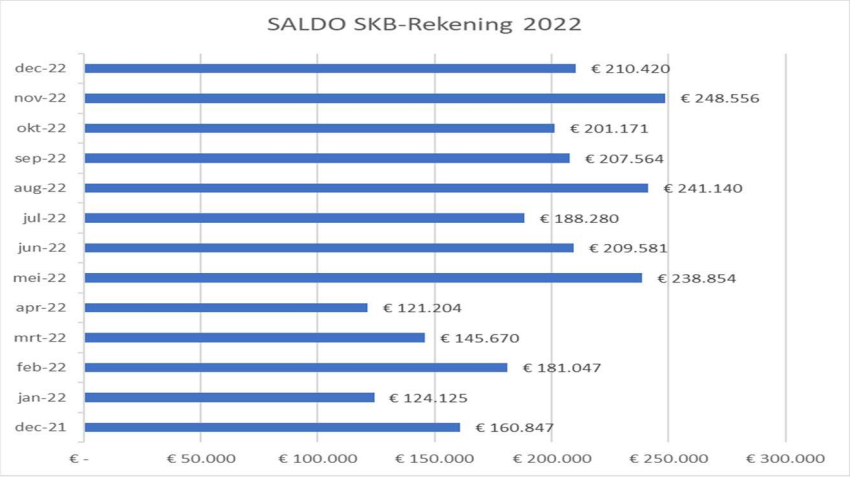
En anderzijds cash-ontvangsten die niet tot baten in de exploitatie leiden:

- ontvangen aflossingen op bussenleningen in 2021 ad € 6,8 miljoen.
- een afname van het schuldsaldo ultimo 2021 € 10,3 miljoen hoger is (toename Crediteuren en Overige schulden)

Tabel 17: Verhouding Liquiditeitssaldo en stand BDU-saldo (x € 1.000)

	JAAR	2021		2022
Liquiditeitssaldo ultimo		**161.247**		**210.813**
Ultimo uitstaande vorderingen (nog te ontvangen):				
Mat. Vaste Activa	0		3.253	
Aandelenkapitaal	1		1	
Verstrekte leningen	81.517		74.725	
Diverse vorderingen	90.588		110.661	
Totaal ultimo nog te ontvangen:		172.106		188.639
		333.353		**399.452**
Ultimoverplicht/verschuldigd (nog te betalen):				
Voorzieningen			-19	
Crediteuren	-26.544		-35.844	
Diverse nog te betalen (transitoria)	-112.126		-100.854	
		-138.669		-136.718
Totaal beschikbare middelen ultimo		**194.684**		**262.734**
Bestaande uit: *Stand BDU-saldo:*		*187.142*		*250.892*
Spuk Rijksimpuls Veiligheidsmaatregelen		*7.320*		*11.842*
Bestemmingsreserves:		*222*		-

Tabel 18: Stand/verloop schatkistbankieren (x € 1.000)



Financiële instrumenten

Leningen en vorderingen/schulden (algemeen)

In 2022 zijn geen leningen aangetrokken voor de financiering van activiteiten van de Vervoerregio. Ten aanzien van kortlopende vorderingen en schuldposities (debiteuren en crediteuren) geldt dat bij het betalen van facturen de wettelijke betaaltermijnen worden gehanteerd.

Verstrekte Bussenleningen (Connexxion en EBS)

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 reeds verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer én biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De leningen leiden tot nu toe niet tot een financieringsbehoefte, omdat de niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren voldoende liquiditeiten opleveren. Per 31 december 2022 bedraagt het uitstaande saldo van verstrekte bussenleningen € 74,7 miljoen, waarvan € 70,2 miljoen voor Connexxion en € 4,5 miljoen voor EBS. Het risico dat deze aflossingen niet worden terugbetaald is minimaal, omdat deze met de periodieke bevoorschotting van de concessievergoeding worden verrekend. In paragraaf 3.4 is een toelichting op het verloop van de bussenleningen in 2022 opgenomen.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor leningen van het GVB voor investeringen in activa, voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen waarvan € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen Revolving Credit Facility[2] (RCF) en € 225 miljoen in optie (‘accordion’).
2. Zogenaamde ‘forward starting’ leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de RCF (zie 1) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G trams en M7 metro’s) respectievelijk € 56 miljoen (investering ZE bussen).

GVB Activa BV heeft per 31 december 2022 in totaal € 184 miljoen opgenomen van de onder 1 genoemde faciliteiten (€ 145 miljoen vastrentende lening en € 39 miljoen RCF-faciliteit).

De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen, waarmee GVB in staat wordt gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. Daarbij staat de

[2] RCF Revolving Credit Facility, geeft de mogelijkheid, binnen de gestelde (jaar)niveaus, flexibel trekkingen (opnames) en aflossingen te doen die aan sluiten bij de financieringsbehoefte van GVB Activa BV.

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 indien de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen).

Door de garantstelling is de rente die de financiële instellingen in rekening brengen (mogelijk) lager. De Vervoerregio moet GVB Activa BV hiervoor een zogenaamd marktconformiteitstoeslag in rekening brengen om te voldoen aan Europese Staatsteunregels. Deze toeslag wordt onder de renteopbrengsten verantwoord.

Liquiditeitsontwikkeling t.o.v. prognose

Bij het opstellen van de begroting 2022 werd aanvankelijk een liquiditeitsprognose afgegeven van € 4,7 miljoen per ultimo 2022. In de 2e Bestuursrapportage werd deze bijgesteld naar € 24,9 miljoen, waarbij wel de kanttekening werd geplaatst dat de ervaring uit het verleden leert dat de realisatie ten opzichte van de begroting meestal achterblijft. Eind 2022 kent de Vervoerregio een stand van de liquiditeiten van € 210,8 miljoen. De grootste posten die het verschil verklaren zijn o.a. lagere lasten 65,8 miln, uitstel van afrekeningen van projecten 57 miljoen en een eerder dan de prognosticeerde ontvangsten van 41 miljoen.

De actualisatie van de liquiditeitsprognose vanaf 2023 (periode 2022-2023) op basis van de uitkomsten 2022 wordt in de 1e Bestuursrapportage 2023 opgenomen, deze verschijnt gelijktijdig met de Jaarstukken 2022.

Renterisiconorm en kasgeldlimiet

Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar en is voor 2022 bij ministerieel besluit vastgesteld op 8,2% ten aanzien van het totaal aan lasten in de begroting aan het begin van het jaar. Voor de Vervoerregio bedraagt de kasgeldlimiet € 43,8 miljoen en de renterisiconorm € 106,8 miljoen.

Tot nu toe heeft de Vervoerregio geen externe financiering aangetrokken. Als er leningen mochten worden aangetrokken om bijv. bussenleningen te verstrekken (zie hiervoor) dan worden deze leningen in dezelfde ordergrootte, maar met een risico-opslag, doorgezet naar de aanvrager. Omdat deze methodiek ervoor zorgt dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (v.w.b. looptijd, en leningsvorm) gelijk blijven, is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig.

Rentelasten

In de begroting 2022 werd een rentelast van € 0,6 miljoen verwacht die samenhing met de verwachte benodigde externe financiering. Deze rentelast is in de 2e Bestuursrapportage naar € 0,3 verlaagd basis van de liquiditeitsprognose. In 2022 is geen externe financiering nodig gebleken en kende de Vervoerregio geen rentelasten (uitgezonderd een zeer gering bedrag aan fiscale rente in relatie tot naheffingen).

Renteresultaat en Rentevisie

De Vervoerregio heeft over 2022 in totaal € 3,1 miljoen aan rentebaten die bestaan uit:

• rentevergoedingen bussenleningen	€ 1,0 miljoen.
• de marktconformiteitsopslag GVB Activa BV	€ 1,3 miljoen.
• Rente saldo Schatkistbankieren	€ 0,8 miljoen.
Totaal	€ 3,1 miljoen.

Omdat er nu geen sprake is van aangetrokken rentedragende financiering heeft de Vervoerregio geen specifieke rentevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden. Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van DNB en BNG Bank.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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

2.4.3 PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Bestuur & communicatie

2022 stond voor het team Bestuur en Communicatie vooral in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Daarnaast zorgde het team Bestuur en Communicatie ook in 2022 voor duidelijke communicatie en gaf inhoud aan de positionering van de Vervoerregio. Daarnaast coördineert Bestuur en Communicatie het bestuurlijke besluitvormingsproces en geeft daar advies over. Verder zorgt het team voor goed relatiebeheer, in onze 14 gemeenten en in Den Haag en Brussel.

Nieuwe regioraad na de gemeenteraadsverkiezingen van 17 maart 2022

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 17 maart 2022 hebben alle gemeenteraden in de Vervoerregio Amsterdam hun vertegenwoordigers in de regioraad aangewezen. Met uitzondering van Purmerend, waar de nieuwe gemeenteraad die tot stand kwam na de fusie met Beemster de regioraadsleden al per 1 januari kom laten beginnen. De in totaal 49 leden van de regioraad zijn bij de vergadering van 17 mei 2022 begonnen met de nieuwe bestuursperiode, die duurt tot aan de gemeenteraadsverkiezingen van 2026. Samen met de MRA heeft de Vervoerregio (regionale) introductie-bijeenkomsten georganiseerd voor gemeenteraadsleden waarin rol, werkwijze, organisatie en de betekenis van de regionale samenwerking zijn toegelicht.

Regiomiddag 17 juni 2022

Op 17 juni 2022 troffen de nieuw gekozen en benoemde raadsleden en wethouders uit de regio elkaar voor een conferentie die het begin markeerde van de bestuursperiode 2022 – 2026. Het thema was “de Vervoerregio als inspirerend aanvoerder van de mobiliteit/14 gemeenten werken aan een bereikbare en vitale regio, nu en in de toekomst”.

Nieuw dagelijks bestuur per 5 juli 2022

Op voordracht van de gemeenteraden in de Vervoerregio heeft de nieuwe regioraad in de vergadering van 5 juli 2022 de drie leden van hert dagelijks bestuur aangewezen. Dit zijn namens de gemeente Amsterdam Melanie van der Horst, wethouder, namens de gemeenten in Amstelland-Meerlanden: Marja Ruigrok, wethouder van de gemeente Haarlemmermeer en namens de gemeenten in Zaanstreek-Waterland: Gerard Slegers, wethouder van de gemeente Zaanstad. De plannen en ambities van dit nieuwe DB voor de bestuursperiode 2022 – 2026 zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord ‘Stap vooruit, Naar een duurzaam bereikbare regio’.

Portefeuillehoudersoverleg

Gemeenteraadsverkiezingen betekent ook veel bestuurlijke wisselingen in de Vervoerregio-gemeenten. Zo ook voor de portefeuille Mobiliteit. Met de wethouders van de 14 gemeenten zijn kennismakingsgesprekken gevoerd zodat zij zich snel thuis voelen in de vervoerregio-samenwerking om gericht aan de slag te kunnen gaan. Daarnaast zijn de wensen vanuit de coalitieakkoorden opgehaald. Met het portefeuillehoudersoverleg is een startbijeenkomst georganiseerd om het Dagelijks Bestuur en de wethouders een beeld te geven welke thema’s in de regionale samenwerking prioriteit vragen.

Public Affairs

In 2022 is er veel werk geleverd op het gebied van Public Affairs. Er is een analyse gemaakt van de verkiezingsprogramma’s van de 14 gemeenten. Daarnaast heeft de Vervoerregio een verkiezingsevenement georganiseerd in Pakhuis de Zwijger. Ook is er een position paper opgesteld die naar de formerende partijen is gestuurd.

Daarnaast hield de penibele situatie binnen het ov de gemoederen bezig. Met een grote coalitie heeft de Vervoerregio een publiekscampagne en een lobbycampagne aangezwengeld en gecoördineerd. Dit resulteerde in een tijdelijke landelijk vangnet voor het ov van 150 miljoen. Na de zomer waren alle ogen gericht op het MIRT. Public Affairs heeft 20 contactmomenten met Kamerleden georganiseerd om draagvlak voor het pakket in de Kamer te organiseren.

De Vervoerregio neemt 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 Samen Bouwen aan Bereikbarheid (Sbab) en het Bestuurlijk Overleg MIRT. De Vervoerregio verzorgt de MIRT coördinatie voor het BO MIRT namens heel Noord-Holland en Flevoland. Samen met de regio Utrecht vormt dit het MIRT landsdeel Noordwest Nederland. De MIRT coördinator van de Vervoerregio is verantwoordelijk voor de afstemming van de agenda van het BO MIRT met de MIRT coördinatoren van het rijk (IenW/BZK) en de regio Utrecht.

Communicatie

Op verschillende dossiers is er voor (landelijke) media-aandacht gezorgd. In 2022 is de Vervoerregio verder gegaan met het positioneren van de Vervoerregio en de bestuurders op verschillende thema's zoals duurzaamheid, fiets, toegankelijk openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

Daarnaast heeft communicatie een rol gespeeld bij de regioraadsmiddag, de bijeenkomsten rondom de verkiezingen, de installatie van het nieuwe dagelijks bestuur, het bestuursakkoord en de uitkomsten van het BO MIRT.

De sociale mediakanalen zijn ook in 2022 gegroeid. LinkedIn groeit op dit moment het hardst. Met 1052 nieuwe volgers dit jaar staat de teller nu op 3629 volgers. Op Twitter zijn er 75 nieuwe volgers. Het totaal komt daarmee op 3005. Op Facebook wordt sinds 2021 wat minder ingezet. De platforms Twitter en LinkedIn sluiten beter aan bij onze doelgroep. Er is dan ook een lichte daling in het aantal volgers op Facebook. Het aantal volgers is nu 1903. In 2021 is de Vervoerregio gestart met Instagram: 473 mensen volgden in 2021 onze berichten. Dit aantal is in 2022 gestegen tot 601 volgers een stijging van 128 personen een stijging van iets meer dan 25%.

Bedrijfsvoering

ICT, huisvesting en Facilitair

In 2022 is Bedrijfsvoering druk bezig geweest met het zoeken van huisvesting. De nieuwe huisvesting biedt nieuwe kansen. Zo weerspiegelt het nieuwe kantoor (The Pulse) de ambitie van de Vervoerregio als aanvoerder van de mobiliteitsopgave. Ook ondersteunt de nieuwe huisvesting de organisatie in de ambitie om op een professionele manier samen te werken. We zijn voortvarend uit de coronacrisis gekomen door oog te hebben voor mogelijkheden om hybride te werken.

Tabel 19. Investeringskrediet Huisvesting

Soort Activa	Afschrijf-termijn	Budget	Realiastie (incl. KvH BTW)
Inrichting nagelvast	15	€ 1.780.000	€ 1.695.910
Overige Installaties	10	€ 660.000	€ 628.821
Audio & Visueel	7	€ 190.000	€ 181.024
Investering ICT	5	€ 200.000	€ 284.291
Meubilair	10	€ 460.000	€ 462.519
Onvoorzien 5%	15	€ 164.500	
		€ 3.454.500	€ 3.252.565

Het is de verwachting de investeringen in de nieuwe huisvesting binnen het vastgestelde krediet gaat worden afgerond. In januari 2023 vinden de laatste werkzaamheden plaats.

In 2022 is een ICT-verbeterprogramma samengesteld. Er is een digitale samenwerkingsomgeving voor projecten en programma's op basis van Office 365 gecreëerd. Daarnaast is een samen met het communicatieteam een nieuw Intranet ingericht. Met het oog op de toekomstige ontwikkelingen wordt gewerkt aan de migratie naar één ICT-werkplek welke ook past in de nieuwe huisvesting.

Team bedrijfsvoering heeft hard gewerkt aan het fungeren als aanvoerder voor alle mobiliteitsopgave. Zo is ook het dashboard Mens, Werk, Geld ontstaan. Het waarborgen van de digitale veiligheid (cyber security) en het beheersen van risico's is ook een belangrijk aandachtspunt geweest dit jaar.Net als het creëren van een eenduidige, werkbare en veilige werkomgeving. In 2022 hebben we ook een strategie opgezet voor het digitaal werken.

HR

Dit jaar is HR druk bezig geweest met het vormgeven van het imago van de Vervoerregio als werkgever, zodat ook in de huidige krappe arbeidsmarkt gerichte arbeidscommunicatie wordt ingezet. Daarnaast lag er ook focus op personeel door het meerjarig strategisch personeelsplan. Hierbij is meer inzicht gegeven in het streven naar een gezonde instroom, doorstroom en uitstroom. Verder hebben we dit jaar met een krappe arbeidsmarkt te maken gehad waardoor er ook externe werving- en selectiebureaus zijn ingeschakeld. Ook heeft HR een nieuw reisbeleid opgesteld. Vanaf 2023 zal er gebruik worden gemaakt van een duurzame en efficiënte mobiliteitsapp.

Financiën

Vanuit de missie 'Als partner ondernemend ondersteunend!' acteert het team Financiën in een verbindende en betrokken setting met zowel de beleidsteams als met de overige ondersteunende teams. Daarbij zijn waarden als kennis, flexibiliteit, transparantie, positionering, betrokkenheid en risicoherkenning van groot belang voor een optimale permanente interactie.

De P&C-documenten zijn tijdig aan de rekeningcommissie en de regioraad aangeboden: de Kaderbrief 2023, Ontwerp- en definitieve Begroting 2023, 1e en 2e Bestuursrapportage 2022 en de Jaarstukken 2021. Deze zijn door de regioraad vastgesteld.

Eind 2021 is vanuit het OV-Governance traject de vacature van Ambtelijk aandeelhouder ingevuld en ondergebracht bij Team Financiën. Met betrekking tot fiscaliteiten is vanuit Financiën meer gestuurd op fiscale bewustwording bij onder meer de grote projecten en samenwerkingsverbanden. In 2022 zijn de fiscale advies diensten succesvol Europees aanbesteed.

Als voorbereiding op de rechtmatigheidsverantwoording die het dagelijks bestuur vanaf 2023 bij de verantwoording in de jaarrekening op moet nemen, hebben concerncontroller en team Financiën ook in 2022 samengewerkt om verbeterpunten in de rechtmatigheid te realiseren. Het uitvoeren van tussentijdse interne controles als onderdeel van het beheersingsmodel 'Three Lines of Defense' is door een extern aangetrokken specialist uitgevoerd en met deze onafhankelijke controle is de 3e lijn beter geborgd (zie ook paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing).

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 in de verbetering van de interne beheersing. Vanaf verslagjaar 2021 heeft de Vervoerregio jaarlijks zowel een preventieve als 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 en zullen in 2023 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Geconcludeerd wordt dat er bij de Vervoerregio een volwassen interne beheersingslandschap staat, dat op specifieke onderdelen verder verbeterd zal worden.

De VIC leverde waardevolle aanbevelingen op om de processen en de interne beheersing verder te verbeteren. De geconstateerde tekortkomingen betroffen vaak administratieve verbeterpunten, waaronder het niet altijd consequent gebruik van het subsidiebeheersysteem en het ontbreken van procedurebeschrijvingen. Verder zijn er geen benoemingswaardige bevindingen geconstateerd uit de VIC.

Er is één onrechtmatigheid geconstateerd, deze bedraagt € 2.602.797.

Tabel 20. Rechtmatigheid

Beschrijving	Jaarrekeningpost	Fouten
Onrechtmatigheid aanbestedingen	Inkopen en aanbestedingen	€ 2.602.797

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de bevindingen, heeft het dagelijks bestuur besloten om ook over verslagjaar 2022 een rechtmatigheidsverklaring bij de jaarrekening af te geven: Op grond van de uitkomsten van een preventieve en materiële repressieve beoordeling van de rechtmatigheid van verschillende financiële en daarmee samenhangende processen, stellen wij vast dat de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten en ook de balansmutaties over 2022, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand gekomen zijn, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door de regioraad op 14 december 2021. De geconstateerde afwijkingen betreffen de geconstateerde fouten boven de gestelde rapporteringstolerantie van €250.000. Het bedrag aan afwijkingen in relatie tot rechtmatigheid is kleiner dan 1% van de lasten. De afwijkingen zijn daarom niet materieel en hoeven niet individueel te worden vermeld in de rechtmatigheidsverklaring.

2.4.4 PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf 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. Dat heeft onder meer geleid tot concrete afspraken over de wijze van invulling van de BVOV en TVOV voor de jaren 2022 en 2023.

Intensievere samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

GVB Holding N.V.

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 de overige 99.999 aandelen in GVB Holding N.V.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel, hetgeen betekent dat bepaalde besluiten, overwegend betrekking hebbende op de dochters GVB infra B.V. en GVB Exploitatie B.V., alleen in unanimiteit met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel verschaft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het inbesteden van de concessie Amsterdam en 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)

Deel-neming	Vestigings-plaats	Aandeel	Sub-programma	Eigen vermogen 31/12/2021	Vreemd vermogen 31/12/2021	Netto winst 2021
GVB Holding NV	Amsterdam	0,001%	Concessies en BORI/MVP	99.335	417.465	5.206

Bron: Jaarverslag GVB 2021

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 N.V.

De Vervoerregio heeft met het verwerven van een deelneming in GVB Holding N.V. een deelnemingenbeleid opgesteld, waarin de volgende uitgangspunten zijn benoemd:

1. De Vervoerregio richt zich met een deelneming op de lange termijn continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming wordt de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad genomen;
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 tenminste twee algemene vergaderingen van aandeelhouders. De eerste vergadering – in mei – is voor vaststelling van de jaarstukken; tegen het einde van het jaar vindt de tweede vergadering plaats, voor de bespreking en vaststelling van het jaarplan en de begroting, alsook de begrotingen van de onderliggende vennootschappen.
In spoedeisende gevallen kan de aandeelhouders gevraagd worden besluiten buiten vergadering te nemen. Het afgelopen jaar is dit bijvoorbeeld gebeurd om de overeenkomst met de accountant te verlengen.

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 wordt € 1,5 miljoen bijgedragen en levert de Vervoerregio de programmamanager.
- Platform Smart Mobility; Dit platform brengt MRA-partners samen rondom slimmere vormen van mobiliteit. De Vervoerregio betaalt dit jaar ruim € 0,6 miljoen en levert de programmamanager.
- Het Regionaal Verkeersmodel VENOM
- OV & Spoor coördinatie

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

- MRA elektrisch (verduurzaming personenvervoer)
- Regionale Samenwerking Verkeersmanagement

Voor een toelichting op deze zes dossiers verwijzen wij naar de toelichting op Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) in paragraaf 2.1.7.

Wet open overheid

De Wet open overheid (Woo) is in mei 2022 in werking getreden en vervangt de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Uitgangspunt van de Woo is een actieve openbaarmaking van besluiten. De bestuurlijke besluiten van dagelijks bestuur en regioraad maken we al actief openbaar via de eigen website. Voor algemeen verbindende voorschriften, zoals verordeningen en andere regelgeving, publiceren we ook via het publicatieblad gemeenschappelijke regelingen. Voornaamste wijziging is dat eisen worden gesteld aan actieve openbaarmaking van bestuurlijke besluiten, subsidiebesluiten, overeenkomsten en andere algemene besluiten. Deze nieuwe verplichting, die op een nader te bepalen moment in werking treedt, heeft gevolgen voor de wijze van bekendmaken binnen de Vervoerregio van ongeveer 500 besluiten per jaar. We gaan meer dan voorheen actiever openbaren. Daarmee wordt de bestuurlijke legitimiteit van de besluitvorming en de zichtbaarheid van de Vervoerregio vergroot. In het kader van privacywetgeving en de normen van de Woo, zoals persoonlijke beleidsopvattingen, het hanteren van financiële of bedrijfsgegevens etc., blijft het noodzakelijk bij publicatie bepaalde informatie niet herkenbaar op te nemen. Daarvoor hebben we geïnvesteerd in specifieke software (DataMask).

3 JAARREKENING 2022

In de jaarrekening zijn de financiële overzichten met toelichtingen opgenomen over de bestede en ontvangen middelen van en door de Vervoerregio Amsterdam.

Rechtmatigheidsverklaring van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met de regioraad aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie zij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Vervoerregio Amsterdam

3.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Tabel 22: Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

(Sub)Programma	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening Saldo	Primitieve begroting	Primitieve begroting	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening Saldo
	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
	2021	2021	2021	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022	2022
Programma Verkeer en Vervoer												
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	124.648	119.464	0	152.851	152.851	4.990	152.344	147.354	2.081	132.680	130.599
Amsteltram	1.868	32.553	30.685	27.293	47.388	20.095	28.660	48.625	19.965	28.660	45.060	16.400
Doortrekken NZL en sluiten metroring	0	0	0	0	10.000	10.000	0	500	500	0	0	0
Concessies	216.658	298.870	82.212	6.100	117.371	111.271	127.177	227.451	100.274	115.334	218.111	102.777
AMRI	0	126.204	126.204	0	144.611	144.611	0	140.014	140.014	94	88.817	88.723
Activa GVB	-61	18.537	18.598	0	30.673	30.673	0	39.742	39.742	31	17.705	17.674
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.642	7.327	5.685	1.999	8.999	7.000	2.233	9.233	7.000	1.634	7.896	6.262
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	22	8.770	8.748	0	10.978	10.978	0	10.767	10.767	65	8.975	8.910
Totaal Verkeer & Vervoer	**225.313**	**616.909**	**391.596**	**35.392**	**522.871**	**487.479**	**163.060**	**628.676**	**465.616**	**147.899**	**519.244**	**371.345**
Overhead	**183**	**10.409**	**10.226**	**140**	**10.700**	**10.560**	**140**	**12.373**	**12.233**	**314**	**11.475**	**11.161**
Algemene dekkingsmiddelen												
Jaarbijdrage BDU	425.600			426.749			443.265			443.265		
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	-27.164			69.820			32.362			-63.952		
Overige algemene inkomsten	2.399	-49		2.036	566		2.300	300		2.971	0	
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**400.835**	**-49**	**-400.884**	**498.605**	**566**	**-498.039**	**477.927**	**300**	**-477.627**	**382.284**	**0**	**-382.284**
Totaal voor mutatie reserves	**626.331**	**627.269**	**938**	**534.137**	**534.137**	**-0**	**641.127**	**641.349**	**222**	**530.497**	**530.719**	**222**
Toevoeging aan reserves		0						0			0	
Onttrekking van reserves	938			0			222			222		
Saldo mutaties reserves	**938**	**0**	**-938**	**0**	**0**	**0**	**222**	**0**	**-222**	**222**	**0**	**-222**
Saldo resultaat	**627.269**	**627.269**	**0**	**534.137**	**534.137**	**0**	**641.349**	**641.349**	**0**	**530.719**	**530.719**	**0**

3.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN (VERVOLG)

Het jaarverslag (hoofdstuk 2) bevat per subprogramma een analyse van de afwijking en tussen begroting (na wijzigingen) en de realisatie over 2022.

3.2 GRONDSLAGEN VOOR WAARDERINGEN RESULTAATBEPALING

Algemeen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Grondslagen voor resultaatbepaling

Voor de jaarrekening is het lasten-batenstelsel gebruikt. Dat betekent dat we lasten en baten hebben toegerekend aan het jaar waarin de diensten of goederen zijn geleverd. Winsten worden alleen in aanmerking genomen als ze gerealiseerd zijn. Verliezen en risico's die hun oorsprong hebben in het boekjaar, worden opgenomen als zij bekend zijn geworden voor opstelling van de jaarcijfers.

Gebruik van schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening kan het dagelijks bestuur schattingen en veronderstellingen doen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen. Dit gebeurt in overeenstemming met algemeen geldende grondslagen. Wanneer bij posten significante schattingselementen in aanmerking zijn genomen, wordt dit nader toegelicht bij de betreffende post.

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

De Vervoerregio Amsterdam activeert vaste activa als gebouwen, installaties of andere duurzame activa. Deze materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Specifieke investeringsbijdragen van derden worden op de desbetreffende investering in mindering gebracht. Meubilair, computers, communicatieapparatuur en vergelijkbare kosten worden in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie gebracht indien en voor zover de omvang beneden € 250.000 op jaarbasis blijft.

Bij de waardering van de vaste activa met economisch nut die een economische functie hebben wordt rekening gehouden met waardevermindering, indien deze vermindering naar verwachting duurzaam is. Indien sprake is van een naar verwachting duurzaam lagere marktwaarde ten opzichte van de boekwaarde, wordt dus een duurzame waardevermindering verantwoord.

Een overzicht van de afschrijvingstermijnen voor de verschillende soorten activa is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 23. Afschrijvingstermijnen

Soort Activa	Afschrijf-termijn
Inrichting nagelvast	15
Overige Installaties	10
Audio & Visueel	7
Investering ICT	5
Meubilair	10

Per ultimo 2022 is de Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in GVB Holding NV.

A1331a Leningen aan openbare lichamen:

De door de Vervoerregio verstrekte leningen zijn gewaardeerd tegen 'verkrijgingsprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen.

A2 Vlottende Activa

Alle vlottende activa (waaronder vorderingen, overlopende activa en liquide middelen) zijn gewaardeerd tegen 'verkrijgingsprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde.

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves:

Door de regioraad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Bestedingen voor het bestemde doel in het verslagjaar worden ten laste van de reserve gebracht.

P12 Voorzieningen

Voorzieningen worden gewaardeerd op het nominale bedrag van de betrokken verplichting of het voorzienbare verlies.

P2 Vlottende Passiva

Alle vlottende passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

3.3 BALANS

Tabel 24: Balans

Activa	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
A1 Vaste activa		
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	0	1.665.709
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	1.586.856
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet F	81.515.106	74.718.369
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	1.519	6.369
Totaal Vaste activa	**81.517.625**	**77.978.303**
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	10.313.629	15.371.921
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	160.847.404	210.420.349
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	0	22,73
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	399.652	392.306
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	504.087	375.561
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	79.770.471	94.913.592
Totaal Vlottende activa	**251.835.243**	**321.473.752**
Totaal Activa	**333.352.868**	**399.452.055**

Passiva	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
P1 Vaste passiva		
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	221.863	0
P12 Voorzieningen	0	19.000
Totaal Vaste passiva	**221.863**	**19.000**
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	26.543.544	35.844.329
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	194.461.825	262.734.293
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.088.826	2.052.179
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	110.036.810	98.802.254
Totaal Vlottende passiva	**333.131.005**	**399.433.055**
Totaal Passiva	**333.352.868**	**399.452.055**

3.4 TOELICHTING OP DE BALANS

A1 Vaste Activa:

A123 Materiële vaste activa met een economische nut

Soort Activa	Boekwaarde 2021	Investeringen 2022	Afschrijvingen 2022	Afwaarderingen 2022	Boekwaarde 2022
A123 MVA Bedrijfsgebouwen	-	1.665.709	-	-	1.665.709
A129 MVA machines, apparaten en installaties	-	1.586.856	-	-	1.586.856
Totaal lening	**0**	**3.252.565**	**0**	**0**	**3.252.565**

De investeringen 2022 betreffen geheel de inrichting van het in het nieuwe pand.

A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen

Per 2021 is de Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in G.V.B. Holding b.v. met een nominale waarde van € 1.000.

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

Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2021 -langlopend deel	Toevoegingen 2022	Aflossingen 2022	Eindsaldo 2022
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	04-11-32	76.544.410	0	6.316.085	70.228.325
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	10-12-23	4.970.696	0	480.652	4.490.044
Totaal lening			**81.515.106**	**0**	**6.796.737**	**74.718.369**

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

* Langlopende uitgaande leningen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer dienen te worden geclassificeerd onder de financiële vaste activa.

De uitgaande lening aan Connexxion kent een looptijd van 2017 tot 2032 en daarbij staat de gehele looptijd het rentepercentage vast. De totale hoofdsom bedraagt € 100 miljoen.

De uitgaande lening aan vervoerder EBS kent een looptijd tot 2023 en (voor de ZE bussen). Daarbij wordt één keer per jaar het rentepercentage herzien. Beide leningen zijn daarmee langlopend van aard volgens het verslaggevingsstelsel van de commissie BBV. De looptijd van de EBS-lening (EBS-ZE) is gelijk aan de looptijd van de noodconcessie in Zaanstreek en Waterland.

A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen

Sinds 2021 geeft de Vervoerregio zijn medewerkers de mogelijkheid een renteloze lening (maximaal € 2.000) met een looptijd van 5 jaar af te sluiten voor de aankoop van een (elektrische) fiets.

Omschrijving lening (in euro's)	Eindsaldo 2021	Toevoegingen 2022	Aflossingen 2022	Eindsaldo 2022
Lening Personeel	1.519	7.690	2.840	6.369
Totaal lening	**1.519**	**7.690**	**2.840**	**6.369**

A2 Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Gemeenten	252.079	874.918
Publiekrechtelijke Lichamen	6.224.656	80.308
Rijk	3.836.893	14.416.695
- waarvan		
Belastingdienst	*3.836.893*	*14.416.695*
Totaal Activa	**10.313.629**	**15.371.921**

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
BNG Schatkistbankieren	160.847.404	210.420.349
Totaal Vlottende activa	**160.847.404**	**210.420.349**
Totaal Rekening courant Rijk	**160.847.404**	**210.420.349**

De rekening-courant betreft het totaal van de liquiditeiten die bij het Rijk zijn weggezet in het kader van het Schatkistbankieren.

Vervoerregio Amsterdam

Wet Fido: drempelbedrag schatkistbankieren en realisatie per kwartaal

In het kader van de Wet Fido is onderstaande aanvullende informatie opgenomen:

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)						
		Verslagjaar				
(1)	**Drempelbedrag**	**10.068**				
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4	
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**396**	**407**	**400**	**379**	
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	9.672	9.661	9.668	9.690	
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-	
(1) Berekening drempelbedrag						
		Verslagjaar				
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	534.137				
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000				
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	34.137				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	10.068				
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen						
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4	
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	35.648	37.032	36.800	34.831	
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92	
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	396	407	400	379	

A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Openbaarvervoer	**0**	**0**
Publiekrechtelijke lichamen	**0**	**0**
Overig	**0**	**23**
Debiteuren privaatrechtelijke partijen	*0*	*23*
Totaal Overige voorderingen	**0**	**23**

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	399.652	392.306
Totaal Liquide middelen	**399.652**	**392.306**

Deze post betreft de direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG).

A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo [illegible]	toevoeging [illegible]	Ontvansten [illegible]	Eindsaldo 2022
Bosgelden	202.000	0	202.000	0
3en ABA	302.087	145.834	72.359	375.561
Totaal nog te ontvan	**504.087**	**145.834**	**274.359**	**375.561**

In 20222 zijn is de laatste beschikking van de Bosgelden vastgesteld.. Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Nog te ontvangen bedragen	**79.694.441**	**84.332.218**
Verkeer en Vervoer	*26.968*	*105.422*
Openbaar vervoer	*79.286.636*	*83.295.293*
Overhead	*25.237*	*12.101*
Algemene Dekkingsmiddelen	*355.600*	*919.402*
Vooruitbetaalde bedragen	**76.030**	**10.581.373**
Verkeer en Vervoer	-	*735.113*
Openbaar vervoer	*55.000*	*9.549.000*
Overhead	*21.030*	*297.260*
Eindtotaal	**79.770.471**	**94.913.591**

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

Het saldo van de overlopende activa bij Openbaar Vervoer bestaat voor het merendeel uit een viertal posten te weten:

- De afrekening BORI over de periode 20218 – 2020 € 30,0 miljoen.
- De nog te ontvangen Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2022 € 24,3 miljoen.
- Te verrekenen voorschoten AMRI 2022 € 16.0 miljoen.
- Te verreken Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2021 € 5,9 miljoen.

.

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Bij: toevoegingen 2022	Af: onttrekking 2022	Eindsaldo 2022
Bestemmingsreserve boetegelden	221.863	0	221.863	0
Totaal	**221.863**	**0**	**221.863**	**0**

Dit betreft door de regioraad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten. Bestedingen in het verslagjaar voor het bestemde doel zijn ten laste van deze reserves gebracht.

De bestemmingsreserve boetegelden is in 2018 gevormd door geïncasseerde Malus-bedragen vanuit de concessies. Besloten is destijds om deze gelden niet terug te laten vloeien in het (generieke) saldo BDU, maar vanaf 2019 in te zetten voor:

1. project OV-coach (€ 1 miljoen) en
2. compensatie voor opbrengstenderving van lijn 55 (ad € 0,4 miljoen, dit deel is in 2021 komen te vervallen).

Ad 1) Voor het project OV-Coach is 2022 een bedrag van €221.863 onttrokken ter dekking van de gemaakte lasten in 2022 (totaal € 608.863), waarmee de bestemmingsreserve volledig is besteed aan het door de raad gestelde doel..

P12 Voorzieningen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Bij: toevoegingen 2022	Af: onttrekking 2022	Eindsaldo 2022
Voorziening Verlofsparen	0	19.000		19.000
Totaal	**0**	**19.000**	**0**	**19.000**

Met ingang van 2022 voorziet de CAO in de mogelijkheid voor werknemers om verlof te sparen dat niet kan vervallen, zoals bij wettelijke en bovenwettelijke uren wettelijk is vastgelegd. Daarmee is er bij verlofsparen sprake van arbeidskostengerelateerde verplichtingen die een niet voorspelbare opbouw en afbouw kennen. Voor dergelijke saldi dient, conform de regelgeving van het BBV, een voorziening te worden gevormd.

P2 Vlottende Passiva

P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Gemeenten	**3.143.063**	**21.378.748**
Gemeente Amsterdam	1.258.384	19.154.425
schulden < 1mln.	1.884.679	2.224.323
Publiekrechtelijke Lichamen	**16.628.901**	**10.556.299**
Provincie Noord-Holland	16.408.571	10.556.299
schulden < 1mln.	220.330	-
Schulden derden	**6.771.580**	**3.909.282**
GVB Activa B.V.	1.568.509	259.596
GVB Infra B.V.	2.162.510	837.983
Veiligverkeer Nederland	1.057.859	-
schulden < 1mln.	1.982.702	2.811.703
Eindtotaal	**26.543.544**	**35.844.329**

De overige vlottende schulden zijn opgenomen voor de nominale waarde, de looptijd van deze posten is minder dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een standaard betaaltermijn van twee weken.

P29b Overlopende passiva -Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk:

Dit betreft de post Vooruitontvangen BDU, waarin de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren worden opgenomen. In paragraaf 3.5 is het verloop van deze post opgenomen.

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Bij: ontvangen 2022	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2022	Eindsaldo 2022
Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	187.142.284	443.632.727	379.882.611	250.892.399
Specifieke Uitkeringen	7.319.541	3.324.630	1.197.723	11.841.894
Totaal	**194.461.825**	**446.957.357**	**381.080.334**	**262.734.293**

P29c Overlopende passiva - Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

Deze post bestaat volledig uit in rekening gebrachte en ontvangen bijdragen van derden in meerjarige samenwerkingsprojecten, waarbij het niet uitgegeven deel van de bijdragen als vooruit ontvangen bijdragen zijn opgenomen en daarmee beschikbaar zijn voor toekomstige jaren. Voor de projecten waarbij de Vervoerregio ook een afgesproken jaarlijkse bijdrage levert, is deze bijdrage verrekend door deze als last onder het betreffende subprogramma (doorgaans OSS) op te nemen.

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Bij: ontvangen 2022	Af: vrijgevallen/ terugbetalingen 2022	Eindsaldo 2022
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	308.209	46.000	39.788	314.421
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	24.607	160.000	166.808	17.799
Vooruitontv.bijdragen 3en MRA Smart Mobility	486.980	328.967	614.492	201.455
Vooruitontv.bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	528.714	423.400	274.217	677.897
Vooruitontv.bijdragen 3en ZWASH	540.316	260.000	71.120	729.196
Vooruitontv.bijdragen 3en ODIN	200.000	6.780	95.370	111.410
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	**2.088.826**	**1.225.147**	**1.261.794**	**2.052.179**

P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Overige overlopende passiva		
01 Verkeer en Vervoer	*15.124.897*	*21.105.304*
02 Openbaar vervoer	*93.074.229*	*76.043.410*
Overhead	*735.612*	*703.374*
Overig (incl. loonheffingen, pensioenpremi	*1.102.072*	*950.166*
Totaal overlopende passiva	**110.036.810**	**98.802.254**

De post 01 Verkeer en Vervoer bestaat voor € 19,2 miljoen. uit overlopende posten van het subprogramma Amstelveentram. In de overlopende post 02 Openbaar Vervoer is voor € 24,3,0 miljoen. aan nog te betalen Beschikbaarheidsvergoedingen (BVOV) 2022 (20 %) aan de concessiehouders opgenomen samen de post voor de eerste 22 dagen van het nieuwe concessiejaar, dat start in december(€ 10,9 miljoen.) een pos. En een post van € 27,3 miljoen. voor het project Renovatie Oostlijn.

Van de BVOV 2021 dient € 5,9 miljoen te worden terugbetaald aan het Rijk.

3.5 VERREKENING VOORUITONTVANGEN BDU

Tabel 25: Ontwikkeling saldo Vooruitontvangen Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	*Jaarrekening 2021*	*Primitieve begroting 2022*	*Gewijzigde begroting 2022*	*Jaarrekening 2022*	*Verschil*
Beginstand 1-1-2022	***159.979***	***75.841***	***187.143***	***187.143***	***0***
Beschikte jaarbijdrage BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	*425.600*	*426.749*	*443.265*	*443.265*	*0*
Totaal Beschikbare BDU	***585.579***	***502.589***	***630.408***	***630.408***	***0***
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit in 2022	*0*	*0*	*0*	*-202*	*-202*
Inzet BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	*-398.436*	*-496.569*	*-475.627*	*-379.314*	*96.313*
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	***187.143***	***6.020***	***154.781***	***250.892***	***96.111***

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2022 weer. De regel beschikte jaarbijdrage BDU geeft de in 2022 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regels Inzet BDU geven weer welke uitgaven in 2022 ten laste van de BDU zijn gebracht. Dit totaal correspondeert met de volgende twee regels uit (tabel 14) 'Overzicht Baten en lasten' onder Algemene dekkingsmiddelen:

- Jaarbijdrage BDU € 443,3 miljoen
- Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren) € -64,0 miljoen

  Totale inzet BDU in 2022 € 379,3 miljoen

3.6 WET NORMERING TOPINKOMENS (WNT)

De Vervoerregio Amsterdam voldoet aan de vastgestelde normering van de bezoldiging van topfunctionarissen en publicatie daarvan in de jaarrekening, conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die per 2013 van kracht werd. Uit het overzicht (tabel 26) blijkt dat de secretaris-directeur met een vaste overeenkomst in 2022 onder de maximale bezoldigingsnorm van € 108.000 (6/12e deel van € 216.000) is gebleven, en ook de interim-secretaris-directeur daar onder is gebleven (maximumnorm 6 maanden x € 28.600).

Tabel 26: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2022

Leidinggevende topfunctionarissen 2021 en 2022			
	Vries, T. de	Vries, T. de	Van Olst, A.
	2021	2022	2022
Functie(s)	Secretaris-directeur	Secretaris-directeur	Secretaris-directeur
Duur dienstverband	01-01 / 31-12	01-01 / 30-06	13-06 / 31-12
Duur functievervulling	01-01 / 31-12	01-01 / 30-06	13-06 / 31-12
Omvang dienstverband (in fte)	1	1	1
Dienstbetrekking	Vaste arbeids-overeenkomst	Vaste arbeids-overeenkomst	Zonder dienstbetrekking
Bezoldiging (in €)			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	134.125	86.629	122.554
Beloningen betaalbaar op termijn	22.093	11.335	0
Totaal bezoldiging	**156.218**	**97.964**	**122.554**
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	209.000	108.000	171.600
Motivering indien overschrijding	nvt	nvt	nvt

*) Onder 'beloningen betaalbaar op termijn' wordt het afgedragen werkgeversdeel van de pensioenpremie verstaan.

3.7 STRUCTURELE EN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Huidige gedragslijn structureel versus incidenteel:

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, zijn de BDU-ontvangsten als structureel van aard aangemerkt.

De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio zijn structureel, ergo de lastenbudgetten zijn structureel. Dus tellen de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en OSS mee als structureel, al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, dan worden zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Met deze uitgangspunten worden op dit moment enkele losse projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit en de projecten onder het subprogramma Amsteltram en Doortrekken N/Z-lijn als incidenteel aangemerkt. Deze projecten kennen namelijk voormelde 'additionele bijdragen' en daarnaast eindigen deze na enkele jaren.

Tabel 27: Overzicht incidentele baten en lasten 2021 en 2022

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022	Jaarrekening 2022
BATEN				
Amsteltram	1.868	27.293	28.660	28.660
Doortrekken N/Z lijn	0	0	0	0
Concessies - BVOV	209.662	0	121.035	108.576
Absolute BDU	3.978	0	367	367
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021	814	0	4.564	1.198
Totaal incidentele baten	**216.322**	**27.293**	**154.626**	**138.801**
LASTEN				
Amsteltram	32.553	47.388	48.625	45.060
Doortrekken N/Z lijn	0	10.000	500	0
SPUK BVOV	209.662	0	121.035	108.576
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	1.182	0	367	367
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021	815	0	4.664	1.198
Totaal incidentele lasten	**244.212**	**57.388**	**175.191**	**155.201**
SALDO INCIDENTEEL	**27.890**	**30.095**	**20.565**	**16.400**

Begroting versus realisatie incidenteel in 2022

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien wat het effect is van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2022. Naast de hierboven aangegeven onderdelen Amsteltram, doortrekken N/Z-lijn en projecten gefinancierd met absolute BDU is in 2022, evenals in 2021, de specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021[3] en de door het Rijk uitgekeerde beschikbaarheidsvergoeding voor het OV als incidenteel aan te merken. Deze laatste is budgetneutraal, want wordt doorgesluisd naar de vervoerders. is.
De afwijkingen tussen begroting en realisatie 2022 alsmede tussen realisatie 2021 en realisatie 2022 worden veroorzaakt door schommelingen in de inkomsten en uitgaven bij de Amsteltram en wijzigingen in de samenstelling van de absolute BDU.

Tabel 28: Structureel begrotingssaldo 2022

	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022	Jaarrekening 2022
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	26.226	-69.820	-32.583	63.730
Toevoegingen en ontrrekkingen aan reserves	938	0	222	222
Saldo na bestemming	27.164	-69.820	-32.362	63.952
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	27.890	30.095	20.565	16.400
Structureel saldo	**55.054**	**-39.725**	**-11.797**	**80.353**

Het structureel begrotingssaldo laat zien wat het effect is van de incidentele uitgaven op het structureel saldo.

Daar waar in 2022 een saldo structureel tekort van € 11,8 miljoen werd begroot (dat overigens in latere begrotingsjaren omslaat naar een positief structureel saldo – zie de Begroting 2022) is de realisatie van het structureel saldo evenals in 2021 positief. Dat wordt veroorzaakt door een onderbesteding in 2022 op de structurele begrotingsposten, waarbij het merendeel zal doorschuiven naar volgende begrotingsjaren.

[3] Dit is een rijksbijdrage voor verkeers-veiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg en het verbreden van fietspaden, veilige voetgangers-oversteekplaatsen, het inrichten van schoolzones, het afwaarderen van 50 km/u wegen en de aanleg van kruispuntplateaus en rotondes. De aanvraag voor de deelnemende gemeente loopt via de Vervoerregio. De realisatie vindt over meerdere jaren plaats

3.8 NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

Volgens het BBV wordt in de toelichting op de balans een item opgenomen over belangrijke financiële verplichtingen voor toekomstige jaren van de vervoerregio Amsterdam die niet uit de balans blijken. Uit de balans blijken slechts de verplichtingen die in het boekjaar 2022 zijn aangegaan, waar het werk voor gedaan is maar waarvoor nog geen factuur is ontvangen. Het kan zijn dat er verplichtingen zijn aangegaan maar waar het werk nog niet voor gedaan is, bijvoorbeeld omdat het langlopende contracten zijn. Daarbij kan worden gedacht aan langlopende huurverplichtingen, onderhoudsverplichtingen en subsidieverplichtingen. Uitgangspunt van dergelijke middelen is: geen inzet voor het project? Dan terugbetalen.

Aan dergelijke verplichtingen wordt aandacht besteed bij de begrotingsbehandeling. Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag, onderdeel concessies, is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen betreffen de convenanten voor AMRI en de garantstellingen voor de leningen van GVB Activa BV. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren 2023 tot en met 2032 tot (deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar en komen in dat jaar ten laste van de begroting IA Mobiliteit. Op deze wijze zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 734,7 miljoen vastgelegd in projecten die zich in de realisatiefase bevinden of door bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken vastliggen. Dit is gespreid over de jaren, in 2023 voor circa € 136,9 miljoen, in 2024 voor circa € 122,9 miljoen, daarna jaarlijks aflopend.

De Vervoerregio kent o.a. de volgende Niet uit de balans blijkende verplichtingen:

Tabel 29. Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Niet uit de balans blijkende verplichtingen:	per 31-12-2021	per 31-12-2022
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen GVB Activa BV (totaal leningen max. € 725 mln zijnde max. € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 400 mln rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 mln in optie ('accordion'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	223.000.000	165.000.000
(2) Nog niet opgenomen trekkingsrechten door Connexxion ad € 30,5 mln per 31-12-2020 voor busleningen (nb. Connexxion kan bovenop de huidige busleningen nog € 30,5 mln lenen van de Vervoerregio voor de aanschaf van nieuw busmaterieel)	5.258.724	5.258.724
(3) Huurovereenkomst kantoorpand The Pulse van 01-12-2022 tot 30-11-2037, met (aanvang) huursom ad € 1.084.028 op jaarbasis:	0	1.084.028
(4) Erfpachtovereenkomst Gemeente Purmerend t.b.v. Concessie ZaWa voor 50 jaar, met jaarlijkse (aanvang) canon ad € : 261.892	0	267.130

Ad (2) Connexxion heeft per 31 december 2022 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 5,2 miljoen voor busleningen, dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen nog € 5,2 miljoen kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

Ad (4) De erfpachtovereenkomst is in 2021 afgesloten, waardoor bij in gaan van de canon in 2022, het aanvangsbedrag is geïndexeerd met 2%.

3.9 SISA VERANTWOORDING

IenW	**E57**	**Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024**	Beschikkingsnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/01*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/02*	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/03*	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/04*	Zijn de bussen binnen twee jaar ingezet in de dienstregeling? *Aard controle R* *Indicator: E57/05*	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invulwijzer)? *Aard controle R* *Indicator: E57/06*
			BUS2200004_BUS2200007	Nee	0	0	Nee	Nee
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E57/07*					
			Nee					
IenW	**E84**	**Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaa** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/02*	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/04*		
			€ 0	€ 0	€ 0	Nee		
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/08*		
		1						
		2						
		50						

IenW	**E27A**	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)** Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/06*
			€ 187.142.283	€ 443.632.727	€ 1.808.430	€ 381.691.041	€ 0	€ 250.892.399
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Omschrijving** *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E27A/07*	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
		1	Concessie Amsterdam: AMRI contract bijdrage aan GVB Rail Infra Beheer over 2022 voor Beheer, Onderhoud en Vervangingsinvesteringen railinfrastructuur	€ 103.011.575				
		100						
IenW	**E52**	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021**	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/02*	Besteding (jaar T-2 (2019)) *Aard controle R* *Indicator: E52/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E52/04*	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt *Aard controle R* *Indicator: E52/05*	Totaal bedrag verstrekte subsidies concessieverlener conform concessie (jaar 2021) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend *Aard controle R* *Indicator: E52/06*
		1	Stadsvervoer Amsterdam	GVB Exploitatie BV	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
		2	Waterland	EBS Public Transportation BV	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
		3	Amstelland-Meerlanden	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
		4	Zaanstreek	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
		5						
		6	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam		€ 532.959.000	€ 479.142.150	€ 1.915.500	€ 55.419.800
			Kopie naam concessie *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/07*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/08*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/09*	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/10*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E52/11*	
		1	Stadsvervoer Amsterdam	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
		2	Waterland	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
		3	Amstelland-Meerlanden	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
		4	Zaanstreek	€ 0	€ 0	€ 0	Nee	
		5						
		6	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam	€ 48.115.980	€ 182.585.120	€ 7.571.200		

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*
			€ 1.303.794	€ 2.117.470	€ 2.117.470	Nee
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*
			1 102 - Verwijderen fietspaaltje	Nee	0	Amsterdam
			2 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee	0	Amsterdam
			3 101 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Amsterdam
			4 102 - Verplaatsen lichtmast	Nee	0	Amsterdam
			5 105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Amsterdam
			6 106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Amsterdam
			7 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3,5 meter	Ja	1.975	Amsterdam
			8 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4 meter	Nee	0	Amsterdam
			9 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam
			10 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	5	Amsterdam
			11 109 - Korte rechtstanden - wegversmalling 30	Nee	0	Amsterdam
			12 111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Ja	3	Amsterdam
			13 112 - schoolzone 30	Nee	0	Amsterdam
			14 113 - Saneren langsparkeren	Ja	2	Amsterdam
			15 115 - rotonde 50	Nee	0	Amsterdam
			16 117 - afwaarderen 50 30	Ja	400	Amsterdam
			17 118 - Zebrapad	Ja	1	Amsterdam
			18 119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	6	Amsterdam
			19 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Amsterdam
			20 114 - Links afslaan verbieden met middengeleider	Nee	0	Amsterdam
			21 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Ja	4	Amsterdam
			22 207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam --> t/m 2025
			23 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2 meter	Nee	0	Zaanstad
			24 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Zaanstad
			25 132 - Rotonde buiten bebouwde kom 80	Nee	0	Zaanstad
			26 112 - schoolzone 30	Nee	0	Zaanstad
			27 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Zaanstad
			28 105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Uithoorn
			29 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee	0	Uithoorn
			30 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Uithoorn
			31 113 - Saneren langsparkeren	Nee	0	Uithoorn
			32 115 - rotonde 50	Nee	0	Uithoorn
			33 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Uithoorn
			34 111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Uithoorn
			35 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Purmerend
			36 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Purmerend
			37 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Purmerend
			38 208 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			39 211 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			40 215 - rotonde 50	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			41 105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Ouder-Amstel
			42 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Ouder-Amstel
			43 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Ouder-Amstel
			44 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Ouder-Amstel
			45 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Edam-Volendam
			46 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Edam-Volendam
			47 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Edam-Volendam
			48 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Edam-Volendam
			49 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Aalsmeer
			50 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Aalsmeer
			51 105 - Verbreding fietspad	Ja	1.000	Aalsmeer
			52 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer
			53 205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			54 206 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			55 207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3 meter	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			56 221 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			57 215 - rotonde 50	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			58 217 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			59 201 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			60 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Amstelveen
			61 219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Amstelveen
			62 105 - Verbreding fietspad	Ja	340	Amstelveen
			63 115 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen
			64 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Amstelveen
			65 205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			66 206 - Drempel fietskruispunt fietsoversteek twee richtingen	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			67 215 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			68 224 - Een rijloper met fiets(suggesties)stroken en bermen	Ja	4.000	Haarlemmermeer
			69 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Wormerland
			70 103 - Saneren verticale stoepranden en hoogteverschillen	Ja	1.340	Oostzaan
			71 1107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 1,5 meter	Ja	200	Oostzaan
			72 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	2	Oostzaan
			73 117 - afwaarderen 50 30	Ja	485	Oostzaan
			74 118 - Voetgangers - Geregelde oversteekplaats GOW 50	Ja	1	Oostzaan
			75 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Ja	1	Oostzaan
			76 119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	1	Oostzaan
			77 106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Ja	1	Landsmeer
			78 219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	2	Landsmeer
			100			

3.10 BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 30: Overzicht baten en lasten per taakveld (x € 1.000)

		Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Verschil
		2021	2022	2022	2022	
Lasten per taakveld	0.1 Bestuur	120	182	182	126	56
	0.4 Overhead	10.212	10.468	12.141	11.289	852
	0.5 Treasury	-	566	300	-	300
	2.1 Verkeer en vervoer	169.624	223.670	217.847	191.568	26.280
	2.5 Openbaar vervoer	447.314	299.251	410.879	327.736	83.143
	Totaal Lasten	**627.270**	**534.137**	**641.349**	**530.719**	**110.631**
Baten per taakveld						
	0.4 Overhead	-184	-140	-140	-314	174
	0.5 Treasury	-2.397	-2.036	-2.300	-2.991	691
	2.1 Verkeer en vervoer	-8.695	-29.292	-35.883	-32.440	-3.443
	2.5 Openbaar vervoer	-216.619	-6.100	-127.178	-115.459	-11.719
	Totaal Baten	**-227.895**	**-37.568**	**-165.501**	**-151.204**	**-14.297**
Verrekening BDU						
	0.4 Overhead		-9.040	-9.961	-7.889	-2.072
	0.7 Algemene uitkeringen en overige uitkeringen gemeentefonds	-398.436	-	-	-	-
	2.1 Verkeer en vervoer	-	-194.378	-181.965	-159.127	-22.837
	2.5 Openbaar vervoer	-	-293.151	-283.701	-212.277	-71.424
	Totaal BDU	**-398.436**	**-496.569**	**-475.627**	**-379.293**	**-96.333**
Resultaatbestemming						
	0.10 Mutaties reserves	-938	-	-222	-222	-
	Resultaat na Bestemming		**-**	**-**	**-**	**-**

3.11 OVERIGE GEGEVENS: ACCOUNTANTSVERKLARING 2022

Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE: AFKORTINGENLIJST

AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BDU V&V	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
E&B	Gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Exploitatie en Beheer
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp)
IA	Investeringsagenda
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MRA	Metropoolregio Amsterdam

MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)
NOVB	Nationaal OV-Beraad
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
OV	Openbaar Vervoer
RAR	Reizigers Advies Raad
S&C	Signalling & Control
Sbab	Samen bouwen aan bereikbaarheid
SISA	Single Input Single Audit
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
WNT	Wet Normering Topinkomens
ZE	Zero Emissie
ZWASH	Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp