Vervoerregio Amsterdam

ONTWERP BEGROTING EN MEERJARENRAMING 2024-2026

Status : Verzonden voor zienswijzen

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

voorwoord **4**

ALGEMEEN **5**

PROGRAMMABEGROTING **10**

Programma Verkeer & Vervoer 11

Investeringsagenda Mobiliteit 11

Grote projecten: Amsteltram en Doortrekken Noord/Zuidlijn 12

Concessies 14

Beheer en Onderhoud RailInfrastructuur 16

Activa GVB 17

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) 19

Apparaatskosten 20

Programma Overhead 21

Programma Algemene dekkingsmiddelen 21

Paragrafen 23

Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing 23

Paragraaf Financiering 27

Paragraaf Bedrijfsvoering 32

Paragraaf Verbonden partijen 34

BEGROTING IN CIJFERS **36**

Overzicht Baten en Lasten 2023-2025 36

Overzicht Incidentele baten en lasten 37

Ontwikkeling BDU-saldo 2023-2026 en meerjarenperspectief 2023-2033 38

Overzicht baten en lasten per taakveld 39

Uiteenzetting financiële positie 39

BIJLAGEN **41**

Bijlage 1: Organogram **42**

Bijlage 2: Indicatoren **43**

Bijlage 3: Meerjarenperspectief 2022-2033 **44**

Bijlage 4: Grafische weergave meerjarenperspectief 2022-2033 **45**

Bijlage 5: EMU-Saldo 2021-2025 **46**

Bijlage 6 Toelichting Risico's **47**

Bijlage 7 : Afkortingenlijst **50**

VOORWOORD

Voor u ligt de begroting 2023 van de Vervoerregio Amsterdam, waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is inmiddels alweer meer dan twee jaar geleden dat Nederland werd geconfronteerd met de COVID-19 pandemie. Die heeft grote gevolgen voor onze mobiliteit, in het bijzonder op het gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal OV-reizigers nam enorm af, terwijl de kosten voor de vervoerders op hetzelfde niveau bleven. Intussen kiezen mensen vaker voor alternatieven zoals de fiets en de auto en zien we dat steeds meer thuis wordt gewerkt en dat goederen meer en meer aan huis worden bezorgd. Het is duidelijk dat onze samenleving nog lang met de gevolgen van de pandemie moeten leven en dat ook de impact op de mobiliteit en het openbaar vervoer de komende jaren gevoeld zal worden. Ons doel is het herstel van de kostendekkingsgraad van het OV, zodat we toewerken naar een basis waar vanuit ontwikkeling en groei naar de toekomstige behoefte opnieuw mogelijk is. We willen het ov-netwerk vooruitlopend op de reizigersvraag opbouwen, en wel zodanig dat het aanbod past bij de toekomstige vraag en ontwikkeling. Daar zetten we slimme investeringen naast, die het openbaar vervoer beter laten functioneren, schoner maken en zorgen voor meer comfort. En we zorgen dat alternatieven zoals het fietsverkeer verder gestimuleerd worden met gerichte investeringen. De Vervoerregio neemt de regie om samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoersaanbod. Een structureel hogere BDU-bijdrage is daarbij volgens ons hard nodig en we blijven ons daar sterk voor maken bij het Rijk.

Nergens in Nederland is de druk op de woningmarkt zo hoog als in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daarom moeten er in korte tijd veel nieuwe woningen worden gebouwd. De totale behoefte in de MRA is 250.000 woningen tot 2040, waarbij 175.000 al moet worden gebouwd voor 2030. Om dit mogelijk te maken is een aanzienlijke bereikbaarheidsinvestering nodig van alle MRA-partners.

Actueel is ook dat projectkosten duurder worden en de prijzen van grondstoffen en energie stijgen, mede als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Het betekent ook dat er in de volle breedte van onze begroting naar ruimte moet worden gezocht; van investeringen in busbanen en fietsroutes tot de aanschaf van nieuw metromaterieel, van de vervangingsbudgetten tot de exploitatiegelden. Door al onze activiteiten, projecten en maatregelen in de volledige breedte te presenteren, maken we die volle breedte goed inzichtelijk.

Met deze begroting geven we inzicht in onze doelstellingen, de activiteiten die worden uitgevoerd om deze doelen te bereiken en de kosten.

De begroting bestaat uit een algemeen deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die aan de basis liggen van de begroting 2023. Ook gaan we in op het financieel meerjarenperspectief. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op het programma Verkeer & Vervoer. Daarnaast zijn de programma's overhead en algemene dekkingsmiddelen opgenomen. De programmabegroting wordt aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen; in deze paragrafen geven we een doorsnee-inzicht in de begroting. De thema's zijn financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing en bedrijfsvoering. De financiële begroting bevat op detailniveau de financiële gegevens en het meerjarenperspectief.

Met het nieuwe Dagelijks Bestuur wordt gewerkt aan een bestuursakkoord. In het bestuursakkoord wordt rekening gehouden met actualiteiten die spelen binnen de Vervoerregio Amsterdam. Het bestuursakkoord wordt in het najaar van 2022 gepresenteerd. De uitkomsten van het bestuursakkoord en de daarbij horende wijzigingen op de doelstelling en de financiën worden verwerkt in de begroting die in oktober aan de Regioraad wordt aangeboden.

Als bijlage bij de begroting is een 10-jarige doorkijk van het financieel perspectief opgenomen.

ALGEMEEN

Het herstel van het openbaar vervoer en de transitie naar de mobiliteit van de toekomst zal niet van vandaag op morgen geregeld zijn. Het tempo van herstel is afhankelijk van, of, wanneer en welke groepen reizigers terugkomen. Thuiswerken, de mate van het mijden van de spits en het herstel van het toerisme hebben hier invloed op. Om onze regio bereikbaar te houden, zoeken we intussen naar een aantal elkaar aanvullende oplossingen. Verminderen van het aanbod is mogelijk en noodzakelijk, maar kan alleen op een manier die groei van het ov-gebruik straks opnieuw mogelijk maakt. Want onze regio groeit intussen door en de woningbouwopgaven zijn onverminderd groot. Het vraagt om scherpere keuzes dan tot nu toe noodzakelijk waren.

Met het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en doorstromingsmaatregelen kunnen we een aantal problemen aanpakken; we bestrijden daarmee de congestieproblemen tijdens de spits, kunnen deelmobiliteit een impuls geven en reduceren het aantal bussen dat nu nog vervuild rondrijdt. Door het positieve advies over de eerste ronde investeringen van het Nationaal Groeifonds komt de doortrekking van de Noord/Zuidlijn een flinke stap dichterbij. En met hulp van de rijksbijdrage uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid versnellen we intussen de investeringen in fiets en verkeersveiligheid. Zo zorgen we voor een duurzame bereikbaarheid en tegelijk ook voor mogelijkheden om kostenbesparingen voor vervoerders te realiseren en risico's weg te nemen.

STRATEGISCHE OPGAVES

In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven onderkend.

Van modaliteit naar mobiliteit
De auto speelt nog steeds een grote rol, maar er ontstaan meer mogelijkheden om je reis met verschillende vervoerswijzen samen te stellen. Zo speelt de fiets een prominente rol in het mobiliteitssysteem, zowel zelfstandig als in combinatie met het openbaar vervoersysteem. Nieuwe deelsystemen veroveren de markt en daarbij maken we steeds vaker gebruik van de mogelijkheden van slimme, technische oplossingen. Een goed openbaar vervoernetwerk is daarbij erg belangrijk. De Vervoerregio Amsterdam verlegt haar aandacht van het verhogen van de rijsnelheid naar het vergroten van de flexibiliteit van het openbaar vervoer, met comfortabele overstappunten aan de rand van de stad/regio. Vanaf die knooppunten zet de vervoerregio in op goede (snel)fietsroutes en openbaar vervoer verbindingen.

Naar een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem
We zorgen ervoor dat onze openbaar vervoerconcessies in 2030 helemaal CO2-neutraal zijn. Dat vereist in de komende jaren een flink aantal voorinvesteringen, bijvoorbeeld in laadinfrastructuur. Voor de rest van het verkeer- en vervoerssysteem luidt de ambitie om in 2050 CO2-neutraal te zijn. Daarom is duurzaamheid altijd een beoordelingscriterium bij investeringsbeslissingen.

Veilig en prettig van deur tot deur
We investeren in het verkeersveiliger maken van onze wegen, fietspaden en kruispunten en werken samen met gemeenten aan verkeersveilig gedrag en de handhaving daarvan. Daar komen nieuwe aandachtspunten bij: we willen dat reizigers makkelijk toegang hebben tot het verkeer- en vervoerssysteem en hun reis op een prettige manier beleven.

Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar
De Vervoerregio bestaat uit verschillende type gebieden, en elk gebied vraagt om een ander type maatregelen. Zo krijgen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer in het centrum-stedelijk gebied meer ruimte en het autoverkeer minder (autoluwe binnenstad). Voor gebieden daarbuiten gelden weer andere keuzes die beter passen bij mobiliteitsbehoefte

Nabijheid van dagelijkse activiteiten
Als herkomst en bestemming dichter bij elkaar liggen, zorgt dat voor een efficiënter mobiliteitssysteem. Dat betekent dat gebiedsontwikkelingen en mobiliteit goed op elkaar afgestemd moeten worden, waarbij parkeerbeleid, prettige fiets- en looproutes naar ov-knooppunten belangrijk zijn, maar het ook gaat om het realiseren van hoge dichtheden op knooppunten.

BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

In maart 2022 zijn de gemeenteraadsverkiezingen geweest. Dat betekent voor de gemeenten dat zij nieuwe colleges krijgen. Ook voor de Vervoerregio breekt een nieuwe bestuursperiode aan. Uit de wethouders Verkeer & Vervoer van onze 14 gemeenten wordt een nieuw Dagelijks Bestuur (DB) gevormd. Om goed van start te gaan wordt met hen een Bestuursakkoord opgesteld. Hierin legt het nieuwe DB de accenten voor de komende bestuursperiode. Mogelijk leidt dit tot verschuivingen in de definitieve begroting en de hierin opgenomen speerpunten. In lijn met eerder vastgesteld beleid en actuele vraagstukken worden nu de onderstaande bestuurlijke hoofdthema's voorzien:

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2021 nam landelijk het aantal verkeersslachtoffers weliswaar af, maar in de Vervoerregio nam het aantal slachtoffers juist toe. Onder fietsers nam dit aantal zelfs flink toe. Eind 2019 sloten bestuurders van het rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten een akkoord waarmee er nu een aanpak ontstaat die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes versneld aan te pakken. Hiermee stelde de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) landelijk een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten hebben daarop vanuit de eigen Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 een eerste voorstel voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen ingediend, waarvoor nu tot 2022 €8 miljoen rijksgeld beschikbaar is. Dit jaar starten we de risico gestuurde Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030.

Schoon & Duurzaam

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 duurzaam inkopen en opdrachtgeverschap. Eén van belangrijkere punten daarbij is het verschonen van het openbaar vervoer met de Zero Emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer de helft van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. Dit moet in 2025 naar 95% en uiteindelijk naar 100% in 2030. Het behalen van deze doelen staat momenteel onder druk als gevolg van de negatieve ontwikkelingen in het afgelopen jaar. De Vervoerregio gaat daarom extra investeren in zero-emissiebussen en de bijbehorende laadinfrastructuur Voor Zaanstreek en Waterland gaan we gelijk bij start van de nieuwe concessie al met 100% ZE-vloot rijden. Daarnaast faciliteert de Vervoerregio een financieringsconstructie om de kapitaallasten van de aanschaf van materieel en laadinfrastructuur voor de Vervoerregio te beperken. Naast de inzet op schone voertuigen, breiden we de ambitie verder uit met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond 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, en bij het verder verduurzamen binnen de organisatie.

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. In het Multimodaal toekomstbeeld (MTB) maken de partijen inzichtelijk welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze woningen ook goed en prettig bereikbaar te krijgen.

Het programma bevat kortetermijnmaatregelen die zorgen voor gespreid over de dag reizen en afspraken met onderwijsinstellingen, het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Hierbij gaat het niet slechts om personenmobiliteit, maar ook om schone en slimme logistieke oplossingen. De doelen vanuit de klimaatafspraken werken we in de MRA gezamenlijk uit in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

Om de bereikbaarheidsopgaven op de langere termijn scherper in beeld te krijgen, vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area'), of die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Voor kleinere en middelgrote steden bestaat het programma Bereikbare Steden om de bouw van 65.000 woningen en het scheppen van 21.000 arbeidsplaatsen te organiseren en mogelijk te maken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen rijk en regio.

Het Regionaal OV-toekomstbeeld voor Noord-Holland en Flevoland is afgelopen jaar gepresenteerd en wordt nu in maatregelen uitgewerkt. Bij beide studies gaat het om het verbeteren van de vervoersrelaties in en om onze regio: van verbetervoorstellen op het landelijke spoor tot nieuwe verbindingen tussen Amsterdam en omliggende plaatsen als Hoofddorp en Haarlem. Voor de maatregelen uit deze programma's geldt dat ze hun weg vinden in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Voor iedereen toegankelijke 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. Want meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties die uit dit beleid voortkomen zijn de inzet van de OV-Coach die mensen helpt reizen in het openbaar vervoer, het realiseren van toegankelijke haltes, aanbrengen van geleidelijnen en brailleknoppen, het verlagen van de incheckdisplays in de trams en proeven met de Haltebuddy en de Halteknop die geïntroduceerd zullen worden in de vernieuwde app van GVB.

Concessies openbaar vervoer
Bij onze openbaarvervoerconcessies is de onzekerheid over de mobiliteitsontwikkelingen nu het grootst. De Vervoerregio is trots op de verantwoordelijkheid die is genomen door onze vervoerders om tijdens de coronacrisis door te rijden, zodat reizigers met een vitaal beroep naar hun werk konden gaan. Samen met het Rijk en de vervoerders is het ons gelukt het openbaar vervoersysteem in stand te houden, ondanks dat we de opbrengsten grotendeels missen vanwege de flinke daling van de reizigers. Nu alle maatregelen weer zijn ingetrokken is het gebruik van het openbaar vervoer nog niet op het niveau van voor corona. Het is nog niet duidelijk hoe dit zich verder zal ontwikkelen. Samen met het Rijk werkt de Vervoerregio aan slim omgaan met de nieuwe situatie en de onzekerheden. Tegelijk maken we voor de concessies Amsterdam en Amstelland – Meerlanden afspraken met de vervoerbedrijven om het aanbod meer in overeenstemming te brengen met de verwachte vraag. Tegen deze achtergrond loopt op dit moment de concessieverlening van de samengevoegde concessie Zaanstreek – Waterland, waarvoor de gunning eind juni verwacht wordt.

Financieel perspectief: De Vervoerregio heeft in de komende jaren een opgave om de ambities in lijn te brengen met de beschikbare middelen. Dit beeld monitoren we continu. Door gedegen financieel beleid, een goede agendering en programmering en openheid naar de partners, zorgt de Vervoerregio ervoor dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet.

FINANCIEEL MEERJARENPERSPECTIEF

De middelen die voor het werk en taken van de Vervoerregio beschikbaar zijn, wijzigen in de toekomst niet substantieel. Er is wel sprake van een jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU V&V of kortweg BDU). Met als basis het prijspeil 2021 gaan we uit van een structurele bijdrage van € 437 miljoen per jaar.

Het aflopen van de BVOV per ultimo 2022, de oplopende inflatie en toegenomen omvang van de mobiliteitsvraagstukken vanuit de woningbouwopgaven stellen de Vervoerregio, de deelnemende gemeenten en de vervoerders voor forse uitdagingen. Al in de Kadernota 2023 zijn ontwikkelingen die impact kunnen hebben op het financieel meerjarenperspectief benoemd. Het kwantificeren van deze ontwikkelingen verloopt op dit moment volop en zal input vormen voor het op te stellen Bestuursakkoord 2022/2026. In het nu voorliggende perspectief worden de bestaande uitgangspunten en het bestaande beleid doorgetrokken.

Vervoerregio Amsterdam

Tabel 1 Saldo Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
LASTEN							
Algemende dekkingsmiddelen	**-49**	**566**	**522**	**522**	**458**	**404**	**349**
Overhead	**10.409**	**11.184**	**11.132**	**11.132**	**11.132**	**11.182**	**11.137**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit (1)	124.648	179.510	105.648	105.648	102.216	112.432	112.381
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring (2)		500	1.000	1.000	1.000	1.500	20.000
Amsteltram	32.553	50.050	35.717	35.717	24.006	0	0
Concessies (3)	298.870	129.748	93.888	93.888	86.281	83.715	75.284
Beheer & Onderhoud Rail Infrastructuur (4)	126.204	160.052	116.699	116.699	115.982	115.382	115.382
Acitva GVB (5)	18.537	47.407	26.897	26.897	37.869	33.402	43.078
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.010	9.007	9.007	8.888	8.894	8.490
Apparaatskosten	8.770	10.867	10.373	10.373	10.373	10.923	10.923
Totaal Verkeer & Vervoer	**616.909**	**587.144**	**399.228**	**399.228**	**386.615**	**366.248**	**385.538**
TOTAAL LASTEN 5)	**627.269**	**598.894**	**410.883**	**410.883**	**398.205**	**377.834**	**397.024**
BATEN							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	425.600	435.347	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	116.264	-36.860	-36.860	-47.739	-68.019	-48.389
Rentebaten	2.397	2.036	1.992	1.992	1.928	1.874	1.819
Overige baten	1	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**400.835**	**553.647**	**400.846**	**400.846**	**389.903**	**369.569**	**389.144**
Overhead	**183**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	7.690	0	0	0	0	0
Amsteltram	1.868	28.670	1.615	1.615	0	0	0
Concessies	216.658	6.143	6.143	6.143	6.143	6.100	6.100
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	-61	400	200	200	200	200	200
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.642	1.982	1.938	1.938	1.819	1.825	1.440
Apparaatskosten	22	0	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**225.314**	**44.885**	**9.896**	**9.896**	**8.162**	**8.125**	**7.740**
TOTAAL BATEN 5)	**626.331**	**598.672**	**410.883**	**410.883**	**398.205**	**377.834**	**397.024**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**-938**	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES							
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	938	222	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**938**	**222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**-0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

1. De daling van de lasten bij de Investeringsagenda Mobiliteit (2023 ten opzichte van 2022) is te wijten aan het feit dat niet bestede gelden uit eerdere jaren doorgeschoven worden naar het volgende begrotingsjaar. Structureel is er € 100 miljoen beschikbaar. Voor meer uitleg wordt verwezen naar het subprogramma.
2. De bijdrage voor de aanleg van de verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten van de metroring is, ten opzichte van eerdere begrotingen, in lijn gebracht met de recente ontwikkelingen rondom de besluitvorming voor dit project. Dit resulteert in een lagere geprogrammeerde bijdrage voor de periode 2022-2026 maar het effect op de gehele meerjarenraming (tot en met 2032) is nihil
3. De daling (2023 ten opzichte van 2022) van de begrotingspost concessies is te wijten aan het herstelplan budget van +/- € 30 miljoen welke opgenomen is in jaarschijf 2022
4. De afrekening van het oude BORI/MVP contract vindt plaats in 2022. Vanaf 2023 wordt uitgegaan van de meerjarenreeks opgenomen in het nieuwe AMRI-contract voor het Beheer & Onderhoud van de railinfrastructuur. Het AMRI-contract is het resultaat van het vele werk welke door alle partijen verzet werd in het OV-governance traject.

5. De voorgenomen afrekening van enkele AMSYS en S&C subsidies zorgt voor een significant verschil tussen 2022 en 2023 in de Activa GVB reeks.

In de jaren tot en met 2022 was en is sprake van de inzet van het 'BDU-saldo voorgaande jaren' om de begrote kosten te kunnen dekken. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten, extra maatregelen in het kader van de eind 2020 geformuleerde versnelling van projecten en het project Amsteltram. Vanaf 2023 is vooralsnog geen inzet vanuit het BDU-saldo voorgaande jaren gepresenteerd om de lasten te dekken: er lijkt hierdoor financiële ruimte te zijn. De kanttekening die hierbij gemaakt moet worden is dat de effecten van het Herstelplan OV 2022 en het Transitieprogramma Mobiliteit nog niet in de begroting zijn verwerkt. De financiële ruimte is toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren waardoor er een sluitende begroting ontstaat. De toename van het BDU-saldo vanaf 2023 (tabel 2 en grafiek 1) wordt veroorzaakt door de toevoeging van deze fictieve financiële begrotingsruimte.

Beklemd en niet beklemd deel van het saldo BDU

Onder 'beklemd' deel van de BDU verstaan wij dat deel van het nog beschikbare saldo van de BDU opgebouwd uit voorgaande jaren dat nodig is voor:

1. Reeds aangegane verplichtingen die in voorgaande jaren waren begroot, maar vanwege vertraging in de uitvoering niet in dat jaar zijn uitgegeven en daarom zijn doorgeschoven;
2. Saldo dat nodig is omdat deze in toekomstige begrotingsjaren wordt ingezet bovenop de jaarlijks te ontvangen BDU;
3. Saldo dat nodig is om achter de hand te houden om risico's op te kunnen vangen; de kwantificering van deze risico's tot en met 2026 bedraagt gemiddeld € 66 miljoen per jaar. In de paragraaf Weerstandvermogen en risicobeheersing wordt hier nader op ingegaan;
4. Saldo dat pas ingezet kan worden als in de begroting opgenomen taakstellingen daadwerkelijk zijn gerealiseerd: de voor concessie Amsterdam opgenomen subsidiedaling op basis van de voor aanvang van de pandemie opgenomen ontwikkeling van de reizigersopbrengsten en productie. In de begroting is rekening gehouden met dalende subsidie als gevolg van de groei van de reizigersopbrengsten zoals deze pré-COVID-19 waren geraamd en de hierbij behorende productie-uitbreiding. De herstelplannen, de mate van reizigersherstel en de onderhandelingen over de nieuwe concessie die eind 2024 zal ingaan, zullen inzicht moeten geven in hoeverre de bestaande budgetten toereikend zijn.

Het saldo BDU neemt vanaf 2023 vooralsnog gestaag toe. Deze toename is noodzakelijk om enige buffer te hebben om genoemde verplichtingen en risico's op te kunnen vangen. Het saldo BDU is namelijk de voornaamste bron van het weerstandsvermogen, dat nodig is om risico's op te kunnen vangen. In de paragraaf Weerstandvermogen en risicobeheersing wordt hier nader op ingegaan.

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

Ontwikkeling Saldo BDU	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e resp. 2e Bestuursrapportage 2022)	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Stand saldo BDU ultimo jaar (Ontwerpbegroting 2023)	179.246	187.142	70.906	107.834	155.642	223.730	272.169
Stand saldo BDU ultimo jaar (Begroting 2023-2026)	179.246	187.142	70.906	107.834	155.642	223.730	272.169
Benodigd weerstandsvermogen			66.000	66.000	66.000	66.000	66.000
Geoormerkte BDU	69.079	57.881	0	0	0	0	0
Niet-Geoormerkte BDU	110.167	129.261	4.906	41.834	89.642	157.730	206.169

Vooralsnog gelden de uitgangspunten dat (1) de vervoerders verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de reizigersopbrengsten en dragen de daarmee samenhangende risico's en (2) de risico's voor grote projecten vanuit de bestaande budgetten gedekt moeten worden, dus buffers ook binnen die bestaande budgetten opgebouwd moeten zijn of worden. Pas als daarmee het minimale kwaliteits- en veiligheidsniveau onvoldoende gerealiseerd kan worden, zou de bestaande ruimte binnen de BDU aangesproken kunnen worden. Het oplopende niet-geoormerkte BDU-saldo is een gevolg van de subsidieverstrekkende rol van de Vervoerregio. Daar waar formele toezeggingen in de vorm van overeenkomsten/beschikkingen nog niet hebben plaatsgevonden is er nog geen geoormerkte status. Echter, kijkende naar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, zien we dat de ambities van de Vervoerregio groot zijn. Een enorme hoeveelheid projecten staat op de planning, maar het formele proces richting subsidie is hier nog niet gelopen.

PROGRAMMABEGROTING

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

PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

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

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Wat willen we bereiken in 2023?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Belangrijke thema's in dit Uitvoeringsprogramma zijn onder andere

Met het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en doorstromingsmaatregelen kunnen we een aantal problemen aanpakken; we bestrijden daarmee de congestieproblemen tijdens de spits, kunnen deelmobiliteit een impuls geven en reduceren het aantal bussen dat nu nog vervuilend rondrijdt. Door het positieve advies over de eerste ronde investeringen van het Nationaal Groeifonds komt de doortrekking van de Noord/Zuidlijn een flinke stap dichterbij. En met hulp van de rijksbijdrage uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid versnellen we intussen de investeringen in fiets en verkeersveiligheid. Zo zorgen we voor een duurzame bereikbaarheid.

De bereikbaarheidsmaatregelen worden in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal te stellen. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen kijken we nadrukkelijk naar de CO2-balans, de aangename beleving van de reis en hoe een vervoerwijze passend is bij de omgeving. Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit.

Wat gaan we daarvoor doen?

Alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgenomen. Dit programma presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vooral de beschikbare budgetten presenteert. Veel van de belangrijke projecten die nu en in de komende tijd in uitvoer gaan zijn mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken.

Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als de aanleg van het project Guisweg in Zaandijk waar een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg, een extra op- en afrit bij A8-aansluiting en een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg en de provinciale weg wordt gerealiseerd. Maar ook bij de ongelijkvloerse oplossingen bij het spoor in Diemen en op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan. Het vergroten van de verkeersveiligheid kan onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor was in 2021 en 2022 bovendien een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het SPV van € 8 miljoen beschikbaar en is ook een nieuwe tranche door het Rijk aangekondigd. 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.

Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit 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.

Ieder jaar wordt verslag uitgebracht en verantwoording afgelegd over de realisatie van alle projecten en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en tot welke effecten dit heeft geleid.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM), dat ieder jaar tegelijk met de begroting wordt opgesteld en ter besluitvorming wordt voorgelegd, staan al onze projecten en maatregelen opgesomd. Onderstaande kaarten zijn afkomstig uit die UPM en geven per deelregio de belangrijkste projecten weer.

Wat mag dat kosten?

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrap p	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	124.648	152.851	179.510	26.659	105.648	105.648	102.216	112.432	112.381
Totaal lasten	**124.648**	**152.851**	**179.510**	**26.659**	**105.648**	**105.648**	**102.216**	**112.432**	**112.381**
Bijdragen derden	1.205	-	7.364	7.364	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	3.978	-	326	326	-	-	-	-	-
Totaal baten	**5.184**	**-**	**7.690**	**7.690**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-119.464	-152.851	-171.820	-18.969	-105.648	-105.648	-102.216	-112.432	-112.381

Toelichting op tabel

Voor kleine projecten en mutaties (< € 5 miljoen) fluctueert het jaarbudget rond de € 30 miljoen en voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase € 4 miljoen. Net zoals vorige jaren zijn deze bedragen gebaseerd op een inschatting van het programma en de ervaring cijfers van de vorige jaren. In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond wordt gehanteerd maar de meeste projecten leiden voor de Vervoerregio pas tot uitgaven na het afgeven van een subsidiebeschikking. We weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer komen. Het is daarmee het saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten die tussentijds sneuvelen, waardoor eerder gereserveerde middelen vrijkomen. De Vervoerregio monitort dit beeld continue en stuurt actief op programmering. De realisatiegraad van de Vervoerregio ligt tussen de 80% en 85%. De totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen, waarvan het overzicht te vinden is in het UPM, laat zien dat er keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van het beschikbare budget. Ook de effecten van tekorten in het OV-systeem kunnen effect hebben op onze bijdrages richting reguliere projecten. De Aanpak Mobiliteitstransitie is straks van invloed op die keuzes: met de uitgangspunten van de Mobiliteitstransitie kunnen we de eerder door de regioraad vastgestelde prioriteringsmethodiek bijstellen. Daarmee ontstaat een instrument om goede afwegingen te maken. Samen met de partners kijken we ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, zoals de eerdergenoemde Verkeersveiligheidsimpuls, de klimaatgelden en Europese Fondsen. Om ervoor te zorgen dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten en andere regionale partijen, waaronder de provincie Noord-Holland.

De begroting 2023 wordt, anders dan de toegepaste indexatie, niet bijgesteld ten aanzien van de jaarschijf welke in de vastgestelde begroting 2022 werd gepresenteerd.

GROTE PROJECTEN: AMSTELTRAM EN DOORTREKKEN NOORD/ZUIDLIJN

Amsteltram - Wat willen we bereiken in 2023?

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijke opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de Ombouw Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het OV. 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 nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kosten efficiënter mobiliteitssysteem.

Amsteltram - Wat gaan we daarvoor doen?

Ombouw Amstelveenlijn - De restwerkzaamheden en aanleg van de tijdelijke eindhalte zijn afgerond in 2022. In 2023 worden vooralsnog geen kosten meer verwacht, hoogstens wat restpunten uit de aanleg van de tijdelijke eindhalte op de Strawinskylaan.

Uithoornlijn - Net als in 2022 zal het komend jaar en het voorjaar van 2024 in het teken staan van de grootschalige uitvoering van de aanleg van de Uithoornlijn. Ook het werk aan de hal op het opstelterrein in de Legmeerpolder zal in de jaren 2023 en 2024 zijn beslag krijgen. De hoeveelheid remiseritten met trams door de stad zal hierdoor fors afnemen. Dit levert een bijdrage aan de efficiëntie van de exploitatie op. In het najaar van 2023 zal worden begonnen met het testen van het integraal werkend vervoersysteem, waarna begin 2024 GVB met de OTO-fase (het proefbedrijf voor Opleiden, Trainen en Oefenen) zal starten. De ingebruikname van de lijn staat gepland in de zomer van 2024.

Amsteltram - Wat mag dat kosten?

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

Amsteltram	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Amstelveenlijn	18.971	2.000	3.313	1.313	-	-	-	-	-
Uithoornlijn	13.582	45.388	46.738	1.349	35.717	35.717	24.006	-	-
Totaal lasten	**32.553**	**47.388**	**50.050**	**2.662**	**35.717**	**35.717**	**24.006**	**-**	**-**
Bijdragen derden	1.868	27.293	28.670	1.377	1.615	1.615	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.868**	**27.293**	**28.670**	**1.377**	**1.615**	**1.615**	**-**	**-**	**-**
Saldo Amsteltram	-30.685	-20.096	-21.380	-1.285	-34.101	-34.101	-24.006	-	-

Toelichting op tabel

In 2023 en verder worden geen kosten meer verwacht voor de Ombouw Amstelveenlijn.

De budgetten en bijdragen derden voor de jaren 2023 en 2024 zijn geïndexeerd. Indexatie van zowel budget als bijdrage is op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI), zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst Realisatiefase Uithoornlijn. Daarnaast zijn aan de budgetten in 2023 en 2024 de resterende aanvullingen ten behoeve van de hal op het opstelterrein op de Legmeerpolder toegevoegd.

Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring - Wat mag dat kosten?

Een nationale alliantie van zeven partijen hebben het voornemen om een substantiële gezamenlijke bijdrage van € 1,025 miljard te doen voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp én het sluiten van de Ringlijn. De beoogde bijdrage vanuit de Vervoerregio is € 225 miljoen uit de investeringsbegroting voor de aanleg. Daarnaast staat de Vervoerregio garant voor een bedrag van € 300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten en onderstreept de Vervoerregio haar lange termijn commitment aan de metrolijnen. De Vervoerregio heeft de bijdrage van € 225 miljoen over de periode 2022 tot en met 2032 in de begroting gereserveerd.

Tabel 5 Doortrekken NZL en Sluiten Metroring | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Doortrekken NZL en sluiten Metroring	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Bijdrage aanleg		10.000	500	-9.500	1.000	1.000	1.000	1.500	20.000
Exploitatiekosten		-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten		**10.000**	**500**	**-9.500**	**1.000**	**1.000**	**1.000**	**1.500**	**20.000**
Bijdragen derden		-	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo NZL en Metroring		-10.000	-500	9.500	-1.000	-1.000	-1.000	-1.500	-20.000

De meerjarenreeks 2022 tot en met 2026 wijkt af van de meerjarenreeks die in de begroting 2022 werd gepresenteerd. Hierin vindt een bijstelling van € 80 miljoen plaats. De bijdrage van de Vervoerregio is pas mogelijk na besluitvorming en het starten van het project. De inschatting is dat dit niet leidt tot hoge uitgaven in de periode 2022 tot en met 2026, maar dat deze pas later

komen. Dit wil niet zeggen dat de Vervoerregio geen rekening meer houdt met de € 225 miljoen. Het betekent alleen een latere programmering waardoor er een meer realistisch beeld wordt geschetst van de uitgaven die de Vervoerregio voorziet.

CONCESSIES

Wat willen we bereiken in 2023?

Doelstelling: Verbetering kwaliteit en efficiency OV

Ons doel is het openbaar vervoer sterker uit de crisis te laten komen en klaar te zijn voor de toekomstige OV vraag terwijl een extra bijdrage van het Rijk voor 2023 niet gehonoreerd is. Om toch zo dicht mogelijk bij onze ambities aan te sluiten en we nog niet weten hoe snel het OV-gebruik en daarmee de opbrengsten zich zullen herstellen hebben we onze ambities en activiteiten gebaseerd op de prognoses van de vervoerders die in NOVB verband zijn gemaakt, die aangeven dat in 2025 de reizigers-opbrengsten zich weer op het niveau van 2019 bevinden. De jaren 2023 en 2024 zijn overbruggingsjaren daarom is het noodzakelijk de kwaliteit van het openbaar vervoer hoog te houden en geen maatregelen te nemen die het reizigersherstel vertragen.

Investeren in het behoud van de hoogwaardigheid van het netwerk is van belang. Het HOV is het fundament van het openbaar vervoersysteem. Door hoge frequenties te behouden zorg je dat het ov aantrekkelijk blijft, faciliteer je de groei en dit leidt tot eerder herstel van opbrengsten. Naast het hoogwaardige netwerk is het logisch goed te kijken naar de aansluitingen van het onderliggende openbaar vervoer netwerk waarbij, wanneer er keuzes gemaakt moeten worden om verder dan nu af te schalen, deze gegarandeerd moeten worden. Keuzes voor het openbaar vervoer netwerk worden nog voor de zomer van 2022 gemaakt.

Als regio willen wij aansluiten op toekomstige ontwikkelingen dat betekent ook dat wij in onze keuzes voor iedereen aantrekkelijk te zijn geen onherstelbare schade aan het totale netwerk moeten aanrichten waardoor wij in de nabije toekomst niet aan de vraag kunnen voldoen. Zoeken naar alternatieven voor het reisgedrag geeft ons als regio de springplank onze ambities als regio schoon, efficiënt en kosteneffectief OV aan te bieden een zetje in de goede richting. Onze grootste concurrent is niet de auto maar onaantrekkelijk Openbaar Vervoer. Waarbij de reiziger snel en comfortabel als belangrijkste argument noemen om van de auto naar het OV over te stappen.

De begroting gaat uit van een gelijkblijvende inzet van middelen voor de exploitatie ten opzichte van de begroting van 2022.

Wat gaan we daarvoor doen in 2023?

Als concessieverlener van het openbaar vervoer sturen we de vervoerder aan (op afstand) op het realiseren van openbaar vervoer op het gewenste en vooraf overeengekomen kwaliteits- en veiligheidsniveau. We maken daarbij onderscheid in verschillende ‘contracten’, te weten exploitatie, sociale veiligheid en activa. Alle drie met een vooraf overeengekomen wijze (en grootte) van financiering, risicoverdeling en 'prestatie-indicatoren' en daarbij behorende normen. De contracten met de vervoerders zijn langlopende contracten, variërend met een looptijd tussen de 10 en 15 jaar en betreffen het bus- en railvervoer in en om Amsterdam en het busvervoer in de concessies Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek en Waterland. In geen van onze concessies zit doelgroepenvervoer.

Met het uitvoeren van het concessie beheer willen we:

- Een partnership met duidelijke taak en rol verantwoordelijkheid waardoor uitdagingen vernieuwing de ruimte geeft.
- Een hoogwaardig en efficiënt openbaar (metro, tram en bus) vervoer dat het gehele jaar onze reizigers vraag kan vervoeren.
- Beperkte rituitval van max 1%
- Een hoge score van klanttevredenheid (minimaal een 7,5)
- Dat het strategische materieel van de vervoerders (railinfra en voertuigen) een bijdrage levert aan een betrouwbare en efficiënte dienstuitvoering
- Samen met onze regiogemeenten ervoor zorgen dat het wegennet bij onderhoud en verbetering het Openbaar Vervoer zo goed mogelijke doorstroming garandeert en hier al in het project extra middelen voor reserveert.

Amsterdam:

De laatste herijking van het huidige contract (t.b.v. 2022-2024), is nog in volle gang maar laat nu zien dat vanwege achterblijvende reizigers(opbrengsten), maar een toenemende vraag het steeds moeilijker wordt om zonder BVOV het vervoeraanbod in stand te houden en aan de vervoervraag te voldoen.

Amstelland-Meerlanden

Ook voor deze concessie zijn wij nog in gesprek middels een herijkingsprocedure met de vervoerder over het vervoerplan 2023. Ook daar is onze zorg dat het aanbod voor zowel de reiziger als de toekomstige vraag niet in balans zijn. Opschalen bij een toenemende vraag zal extra inzet van personeel vragen daar zit een hoge mate van onzekerheid bij de vervoerder.

Zaanstreek-Waterland

De nieuwe samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland start 10 december 2023. De nieuwe vervoerder die half juni 2022 bekend werd gemaakt treft in 2023 de voorbereiding om de start van de nieuwe concessie vlekkeloos te laten verlopen. Nieuwe bussen worden geleverd en de stallingen worden gereed gemaakt. Een grote opgave.

Tot ingang van de nieuwe concessie gelden voor beide concessies Zaanstreek en Waterland nog steeds de twee overeengekomen noodcontracten. Voor de concessie Zaanstreek neemt het vervoeraanbod waarschijnlijk snel weer toe naar het niveau van pré covid. In Waterland moet voor de zomer van 2022 besloten worden welk vervoeraanbod rijdt nu de BVOV dreigt weg te vallen en de reizigersopbrengsten achter blijven.

Ten tijde van schrijven worden de vervoerplannen die onder onze norm van een aantrekkelijk netwerk uitkomen beoordeeld en dit vraagt mogelijk een extra begrotingsaanpassing in het najaar.

Wat mag dat kosten?

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

Concessies	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Amstelland Meerlanden	69.808	46.093	48.354	2.261	47.570	47.745	41.379	41.379	41.379
Amsterdam (Exploitatie)	183.792	15.697	19.798	4.101	10.771	10.771	5.807	3.695	695
Waterland	30.779	19.820	21.756	1.937	21.756	21.756	-	-	-
Zaanstreek	14.175	13.161	14.532	1.371	13.532	13.532	-	-	-
CVV en buurtbussen	47	125	103	-22	103	103	57	57	125
Covid-OV-herstelbudget		22.275	23.858	1.583	-	-	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland	113	-	1.147	1.147	-	-	-	-	-
R-net Uitvoeringskosten	2	200	200	-	156	156	-	-	-
Zaansteek/Waterland (vanaf 2024)	154		-	-	-	-	39.039	38.585	33.085
Totaal lasten	**298.870**	**117.371**	**129.748**	**12.377**	**93.888**	**94.063**	**86.281**	**83.715**	**75.284**
Bijdragen derden	6.996	6.100	6.143	43	6.143	6.143	6.143	6.100	6.100
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	209.662		-	-	175	175	-	-	-
Totaal baten	**216.658**	**6.100**	**6.143**	**43**	**6.318**	**6.318**	**6.143**	**6.100**	**6.100**
Saldo Concessies	-82.212	-111.271	-123.605	-12.334	-87.570	-87.745	-80.138	-77.615	-69.184

- In de huidige opstelling van de begroting gaat de Vervoerregio nog uit van een jaarlijkse groei van 2% van de reizigersopbrengsten voor de concessie Amsterdam en een groei van 1% in de productie, waardoor de subsidie voor deze concessie in de meerjarenbegroting van jaar op jaar afneemt. De huidige landelijke aannames gaan nu uit van een terugkeer van de reizigersaantallen die in 2025 op het niveau van 2019 liggen en daarna jaarlijks groeien. Hierdoor treedt een structureel nadelig verschil op van € 40 miljoen per jaar ten opzichte van de bestaande meerjarenraming. Vanaf 2023 is er geen zicht op een nieuwe BVOV-regeling. Wanneer de Vervoerregio het voorzieningenniveau in 2023 en 2024 op 90% wil houden, hetzelfde niveau als nu rijdt, is er naar verwachting voor 2023 en 2024 tezamen € 65 miljoen nodig. Deze middelen heeft de Vervoerregio niet waardoor er gezamenlijk met Rijk, vervoerders en aandeelhouders naar oplossingen gezocht moet worden om het aanbod van het OV acceptabel te houden. Oplossingsrichtingen hierin zijn onder andere afschaling/hervorming van het vervoersaanbod, bezuinigingen op sociale veiligheid, inzetten van vrije ruimte, temporiseren van projecten, tariefverhogingen, enz.

- In de meerjarenbegroting is vanaf 2024 geen budget meer gereserveerd voor de aparte concessies Zaanstreek en Waterland. Beide concessies zijn dan opgegaan in de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland. Het beschikbare budget van de twee voormalige concessies wordt doorgetrokken naar het budget voor de nieuwe concessie. In 2024 en 2025 vindt een ophoging plaats als gevolg van het beschikbaar stellen van budget voor noodstroom en de SPUK-subsidie ZE

voertuigen. Voor de SPUK-subsidie wordt eenzelfde bedrag begroot in de opbrengsten. De noodstroom subsidie wordt verrekend in de beschikbaar gestelde budgetten voor de resterende duur van de nieuwe concessie. Ten tijde van het schrijven van deze begroting vindt de beoordeling plaats op de inschrijvingen van geïnteresseerde partijen.

BEHEER EN ONDERHOUD RAILINFRASTRUCTUUR

Wat willen we bereiken in 2023?

De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Over het algemeen zijn de prestaties van het tram- en metronetwerk goed waardoor dit subprogramma bijdraagt aan de beleidsdoelen zoals opgenomen in het beleidskader van de Vervoerregio. Goed beheer en onderhoud van de railinfrastructuur draagt met name bij aan de strategische doelen, van modaliteit naar mobiliteit en een prettige en veilige reis.

De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 opdrachtgever van GVB Railinfrabedrijf (GVB RIB) voor de activiteiten voor het beheer en onderhoud van de railinfra. Dit is een andere rol dan de Vervoerregio in voorgaande jaren bekleedde en deze verandering is het directe gevolg van het governance-traject. Omdat het een andere rol is voor de Vervoerregio en omdat GVB RIB assetmanagement volledig gaat implementeren is ten behoeve van deze ontwikkelingen een gezamenlijke transitieperiode afgesproken voor de periode 2022 – 2024. In 2023 wil de Vervoerregio verder groeien in haar rol als Asset Owner om zo de reiziger binnen het OV-systeem Amsterdam beter te kunnen bedienen.

Daarnaast trekt de Vervoerregio 3 van de 9 transitieplannen welke vanuit het OV-governance traject zijn benoemd. Het doel van dit transitieprogramma is ''een professioneel, doelgericht en efficiënt assetmanagementsysteem voor de Railinfrastructuur''

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio verricht als opdrachtgever een aantal activiteiten om deze nieuwe samenwerkingsvorm te laten slagen. Kern van de nieuwe afspraken met GVB RIB is: assetmanagement in overeenstemming met de internationaal erkende ISO 55.000 norm. Dit is een professionele manier van assetmanagement gebaseerd op goede asset informatie waarbij kosten, risico's en prestaties zo goed mogelijk worden afgewogen.

Om deze rol als opdrachtgever goed in te vullen is een verdere professionalisering nodig van de organisatie. Zowel de Vervoerregio als GVB Railinfrabedrijf zullen de komende jaren samen investeren in de nieuwe rolverdeling. Daarvoor is de transitieperiode van 2022 – 2024 afgesproken. Vanuit het transitieprogramma wordt gestuurd op de verdere ontwikkeling van beide organisaties en de samenhang.

De Vervoerregio stuurt samen met GVB RIB op prestaties (KPI's) als betrouwbaarheid, beschikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid, toekomstvastheid, compliance en beleving. Meer grip krijgen op deze prestaties, in combinatie met de bijbehorende kosten en risico's was speerpunt voor 2022 en zal dat ook voor 2023 blijven. De verwachting is dat in 2023 nieuwe KPI's worden geïntroduceerd, waardoor een aanzienlijke slag wordt gemaakt in het beheersen van de prestaties.

Zowel binnen de Vervoerregio als binnen GVB wordt actiever gestuurd op het nemen van integrale besluiten waarbij belangen van exploitatie, strategische activa en asset management expliciet gewogen worden. Hierbij blijft de wettelijke taak van beheerder door het GVB Railinfrabedrijf wel steeds goed zichtbaar.

Het is van belang om te weten dat het beheer en onderhoud sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio wordt uitgevoerd. Dit is het directe gevolg van de nieuwe governance en de veranderde rol van de Vervoerregio als opdrachtgever.

Door de nieuwe governance is de rol van gemeente Amsterdam, als eigenaar, ook veranderd. De drie partijen hebben allen onderkend dat voor een goede werking van een werkend vervoersysteem afstemming tussen de partijen van belang is. Partijen hebben daarvoor diverse overleggen ingericht. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de verdere uitwerking van de gemaakte afspraken tussen de Vervoerregio en Gemeente Amsterdam, zoals de impact van de over te nemen contracten en de vergoeding van de delen van het systeem welke niet onder de Wet Lokaalspoor vallen.

Ten aanzien van het transitieprogramma is een integrale en programmatische aanpak nodig waarin zowel de negen transitieplannen als doorlopende processen goed geïntegreerd zijn. Dit is een complexe opgave, waarbij veel verschillende actoren en (beleids)terreinen betrokken zijn. De kaders van het programmamanagement bieden in de transitiefase sturing en regie. De Vervoerregio stuurt samen met de GVB RIB integraal op dit transitieprogramma tot en met 2024. Na 2024 is voorzien

dat het hoofddoel is bereikt en gewerkt wordt conform “sturing op afstand” (zie figuur 2 en nadere uitwerking in paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**), waarmee het transitieprogramma is geïmplementeerd in professioneel contractmanagement van de AMRI-overeenkomst.

Wat mag dat kosten?

Tabel 7 Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrap p	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Dagelijks Onderhoud Metro	126.204	144.611	38.231	-106.380	38.231	38.231	38.231	38.231	38.231
Dagelijks Onderhoud Tram			18.806	18.806	18.806	18.806	18.806	18.806	18.806
MVP Tram			24.859	24.859	20.433	20.433	20.433	20.433	20.433
MVP Metro			26.217	26.217	21.536	21.536	21.536	21.536	21.536
Strategisch Beheer AMRI			12.413	12.413	12.413	12.413	12.413	12.413	12.413
Overige kosten AMRI			38.246	38.246	4.500	4.500	3.783	3.783	3.783
OV-Governance			1.100	1.100	600	600	600	-	-
Bijdrage WLS			180	180	180	180	180	180	180
Totaal lasten	**126.204**	**144.611**	**160.052**	**15.441**	**116.699**	**116.699**	**115.982**	**115.382**	**115.382**
Bijdragen derden		-	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo BORI/MVP	-126.204	-144.611	-160.052	-15.441	-116.699	-116.699	-115.982	-115.382	-115.382

- Het sub-programma bestaat financieel voornamelijk uit de kosten gemoeid met de opdracht die de Vervoerregio verstrekt aan GVB RIB voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud aan de railinfra. Op basis van de financiële meerjarenreeks uit de overeenkomst worden de bedragen geïndexeerd. Op basis van de kaderbrief die de Vervoerregio aan GVB RIB verstrekt worden ook de financiële kaders meegedeeld. Deze zijn verwerkt in bovenstaande begroting.
- De bedragen hierboven vermeld zijn op prijspeil 2021
- De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben, in het kader van de OV-Governance, in 2022 een overeenkomst gesloten ter overname van diverse contracten. Hiervoor is een budget gereserveerd van € 1 miljoen en gedurende 2023 dient de overname van deze overeenkomsten afgerond te worden;
- Het OV-Governance budget behelst het budget ten aanzien van de transitie-opgave. In het AMRI-contract zijn 9 transitieprogramma’s beschreven waarvan de Vervoerregio voor 3 plannen de penvoerder is.
- Vervoerregio en GVB RIB hebben contractueel afgesproken dat er, onder voorwaarden, geschoven kan worden binnen het totaal van de meerjarenreeks. Daardoor leidt een over – of onderschrijding niet meteen tot een noodzaak tot meer middelen, of het vrijvallen van middelen. Deze methodiek wordt ook wel ‘’kasschuif’’ genoemd.

ACTIVA GVB

Wat willen we bereiken in 2023?

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio 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. In dit kader lopen twee grote materieelbestellingen door GVB, die de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit betreft zowel metro’s als elektrische bussen (en de daarbij behorende laadinfrastructuur). Nieuw materieel draagt bij aan de opgave om te komen tot een CO2 neutraal mobiliteitssysteem en het verbeteren van de OV-reis.

De reizigersaantallen in het Amsterdamse OV zijn de laatste jaren gestaag gegroeid, waardoor het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan dreigde te lopen. Door COVID-19 is daarin een trendbreuk ontstaan. Er is sprake van krimp en het zal een flinke tijd duren voordat het aantal reizigers weer op het niveau van 2019 is. Desondanks zet de Vervoerregio de in gang gezette investeringen zoals die in de nieuwe M7-metro en de elektrische bussen voort. Dit zijn subsidies die al beschikt zijn en op basis waarvan GVB met leveranciers contracten heeft afgesloten. Bovendien zijn dit voertuigen die 30 respectievelijk 15 jaar meegaan.

De Vervoerregio blijft inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer die grote impact heeft op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

Op dit moment voorziet de Vervoerregio niet dat er op korte termijn behoefte is om de vloot te laten groeien, maar we zullen wel doorlopend investeringen blijven doen in vervangingen van verouderd materieel.

De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen die GVB doet in de strategische activa. Het gaat om subsidies die variëren van tientallen tot honderden miljoenen euro's en die via kapitaallastenvergoeding (afschrijvingskosten en rente) beschikbaar worden gesteld aan GVB. Deze subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld 30 jaar. Op deze wijze wordt de belasting op de exploitatiebegroting van de Vervoerregio gespreid.

Wat gaan we daarvoor doen?

Metro

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en de elektrische bussen het meest in het oog springend. Voor de M7 heeft de regioraad op 13 december 2016 een budget beschikbaar gesteld voor de aanschaf van 30 nieuwe metro's, die in de vorm van subsidie aan GVB beschikbaar is gesteld. GVB heeft vervolgens een contract afgesloten met de metroleverancier. Het project ligt op schema, de instroom van de voertuigen is in 2022 gestart en wordt vervolgd in 2023.

In het contract is een optie opgenomen die gelijk is aan de omvang van de basisbestelling, dus eveneens 30 voertuigen, en daarmee bestaat de mogelijkheid om in de komende jaren extra voertuigen af te roepen. Dit betekent dat tot ongeveer 2024 de mogelijkheid bestaat de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld.

Als er aanleiding is om te onderzoeken of en in welke mate van de resterende optieregelingen voor metrovoertuigen gebruik gemaakt moet worden, pakken GVB en Vervoerregio dat in nauwe samenwerking op. Wanneer hieruit een extra behoefte aan middelen voortkomt dan zal dit aan de regioraad voorgelegd worden. Voor de extra optie M7 is nog geen reservering opgenomen in de meerjarenbegroting.

Bus

Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadapparatuur. Sinds het voorjaar van 2020 rijdt GVB met de eerste batch van 31 elektrische bussen en er lopen nu bestellingen voor nog eens 129 bussen die in de loop van 2021 en 2022 worden geleverd. Voor deze elektrische bussen maakt de Vervoerregio ook gebruik van de specifieke uitkering ZE-bussen, gefaciliteerd door de Rijksdienst voor ondernemend Nederland. Als Vervoerregio zorgen wij voor een tijdige aanvraag van deze subsidie, alloceren wij deze aan de juiste concessie en hierdoor verminderen wij de druk op onze reguliere BDU. Aan deze SPUK zijn diverse voorwaarden verbonden waar wij als Vervoerregio op sturen.

Tram

GVB en Vervoerregio zijn samen in overleg om een vlootstrategie tram te ontwikkelen. Deze wordt in de loop van 2022 afgerond. In die strategie staat beschreven hoe met de vervanging van de 155 Combino trams omgegaan wordt die in de loop van de jaren '30 het einde van hun levensduur bereiken. Over de vervangingsinvesteringen daarvoor zal de Vervoerregio in 2023 al de eerste besluiten moeten nemen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 8 Activa GVB | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020		Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	4.453	8.784		30.673	47.407	16.735	26.897	26.897	37.869	33.402	43.078
Totaal lasten	**4.453**	**8.784**		**30.673**	**47.407**	**16.735**	**26.897**	**26.897**	**37.869**	**33.402**	**43.078**
Bijdragen derden	-	-		-	-	-	200	200	200	200	200
BDU Absoluut	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-		-	-	-	**200**	**200**	**200**	**200**	**200**
Saldo Activa GVB	-4.453	-8.784		-30.673	-47.407	-16.735	-26.697	-26.697	-37.669	-33.202	-42.878

Toelichting op tabel

- De Vervoerregio kan voor de gemaakte investeringen die worden vergoed door middel van beschikkingen, goed inschatten wat de uitgaven zullen zijn. Deze landen 1 op 1 in de begroting;
- Daarnaast houdt de Vervoerregio rekening met kleine investeringen die vanuit het Meerjaren investeringsprogramma (MJIP) aangevraagd kunnen worden, maar waarover nu nog geen besluit is genomen.
- Voor de lange termijn wordt op basis van de vervoerprognose, het MJIP en in overleg met GVB gekeken naar de kapitaallasten die horen bij uitbreidingen – en vervangingsinvesteringen. Veelal spelen deze zaken niet binnen het kader van de meerjarenbegroting vanwege de lange voorbereidingstijd tussen keuzes maken, aanbesteding en instroom van voertuigen.
- De bijdragen derden bestaan uit de toegekende subsidie SPUK-ZE van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Deze worden over meerdere jaren betaalbaar gesteld aan de Vervoerregio

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Wat willen we bereiken in 2023?

Voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities heeft de Vervoerregio (beslis)informatie nodig. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we (monitorings)onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig maar in de meeste gevallen samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator.

Wat gaan we daarvoor doen?

Om te beginnen nemen we actief deel aan doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data (verzameling & ontsluiting), kennis en instrumenten. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV Autoriteiten) (DOVA), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM). Daarnaast trekken we of werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het platform Verkeer & Meer, de MRA Ontwikkelagenda Spoor (MRA = Metropoolregio Amsterdam) en het MRA platform Smart-Mobility. Ook laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar aanleiding van een motie van de regioraad, een verzoek van een bestuurder, een toezegging van een portefeuillehouder of op eigen initiatief. Voor het opstellen van Mobiliteitsplannen werkt de Vervoerregio samen met gemeenten aan slimme bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals met de bouw van woningen of stedelijke transformatie. Tot slot monitoren we de voortgang van onze strategische opgaven en evalueren we de voortgang en effecten van onze projecten. Waar mogelijk maken we voor onze onderzoeken en studies gebruik van ons regionale reizigerspanel.

Wat mag dat kosten?

Tabel 9 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
MRA verkeersmodel VENOM	371	525	536	11	592	592	473	479	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.061	1.550	1.550	-	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550
MRA Smart Mobility	791	740	900	160	780	780	780	780	780
MRA Spoordossier	184	250	250	-	250	250	250	250	-
OSS overige projecten	4.921	5.934	5.997	63	5.938	5.938	5.819	5.825	6.135
Totaal lasten	**7.327**	**8.999**	**9.233**	234	**9.110**	**9.110**	**8.872**	**8.884**	**8.465**
MRA verkeersmodel VENOM	230	300	333	33	445	445	207	219	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	772	1.005	1.005	-	1.005	1.005	1.005	1.005	1.005
MRA Smart Mobility	452	494	654	160	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier	144	200	200	-	200	200	200	200	-
OSS overige projecten	45	-	41	41	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.642**	**1.999**	**2.233**	**234**	**2.110**	**2.110**	**1.872**	**1.884**	**1.465**
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-5.685	-7.000	-7.000	-	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Toelichting op tabel

Op basis van de realisatie 2020, 2021 en de eindejaarsprognose 2022, verwachten we voor 2023 ongeveer € 7 miljoen uit te geven aan OSS-projecten. Ook voor de jaren 2024 tot en met 2026 kunnen we voor OSS uitgaan van ongeveer € 7 miljoen per jaar.

APPARAATSKOSTEN

De apparaatskosten betreffen de directe salarislasten van de vaste formatie met betrekking tot het primaire proces en de inhuur ter ondersteuning van de vaste formatie. De overhead functies (secundair proces) zijn hierin niet opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de het hoofdstuk programma overhead.

Wat mag dat kosten?

Tabel 10 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Directe Personeelslasten	7.667	8.408	8.745	337	8.745	8.745	8.745	8.745	8.745
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.103	2.570	2.122	-448	1.628	1.628	1.628	2.178	2.178
Totaal lasten	**8.770**	**10.978**	**10.867**	**-111**	**10.373**	**10.373**	**10.373**	**10.923**	**10.923**
Bijdragen derden	22	-	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**22**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Apparaatskosten	-8.748	-10.978	-10.867	111	-10.373	-10.373	-10.373	-10.923	-10.923

Toelichting op de tabel

- Vanuit het budget BORI/MVP is bij de begroting 2022 een bedrag van € 2 miljoen overgeheveld naar apparaatskosten en overhead om de gewijzigde governance vanaf 2022 te implementeren. Dit verliep budgetair neutraal aangezien dit bedrag uit het subprogramma Beheer & Onderhoud Railinfra werd gehaald. Op deze wijze is de presentatie conform BVV. Er is dus, ten aanzien van de jaarrekening 2021, geen stijging van de apparaatskosten, anders dan indexatie.
- Ten aanzien van de vastgestelde begroting 2022 werd in de 1e bestuursrapportage 2022 al een indexatie CAO toegepast van 4%). Structureel betekent dit € 0,4 miljoen extra per jaar.

PROGRAMMA OVERHEAD

De komende jaren zal in het teken staan van borging van de acties die zijn voortgekomen uit de organisatiewijziging die formeel van start is gegaan op 9 mei 2022. De formatie blijft in evenwicht in relatie tot de huidige omvang. Wel zullen we blijvend aandacht houden voor de verhouding tussen inhuur en vast.

Op het gebied van ICT hebben we in 2021-2022 veel geïnvesteerd. Hierdoor hebben we in periode van 2023-2026 een overzichtelijk ICT-landschap en zijn we klaar voor de nieuwe manier van (hybride) werken.

Uiteraard zullen we een aantrekkelijke werkgever blijven voor onze huidige maar ook onze toekomstige medewerkers. Dit is een belangrijk gegeven gezien de huidige, werknemersgerichte arbeidsmarkt.

Wat mag dat kosten?

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

Overhead	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Materiële kosten:									
Bestuur & Ondersteuning	98	157	157	-	157	157	157	157	157
Communicatie	97	290	290	-	185	185	185	185	185
Bedrijfsvoering	2.858	2.921	3.167	247	3.221	3.221	3.221	3.221	3.176
Financiën	211	196	196	-	196	196	196	196	196
Personele kosten:	-								
Directe personeelslasten	5.094	5.434	5.652	218	5.652	5.652	5.652	5.652	5.652
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.051	1.703	1.772	69	1.772	1.772	1.772	1.772	1.772
Totaal lasten	**10.409**	**10.700**	**11.234**	**534**	**11.182**	**11.182**	**11.182**	**11.182**	**11.137**
Baten overhead	183	140	140	-	140	140	140	140	140
Totaal baten	**183**	**140**	**140**	**-**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**
Saldo Overhead	-10.226	-10.560	-11.094	-534	-11.042	-11.042	-11.042	-11.042	-10.997

Toelichting op de tabel

- Door krapte op de arbeidsmarkt en de daarbij horende opgave om geschikt personeel te vinden zijn we genoodzaakt sterker in te zetten op werving & selectie; ten aanzien van de meerjarenreeks bedrijfsvoering uit de vorige begroting is hiervoor een extra structureel budget opgenomen van dertigduizend euro
- Bij de directe personele lasten werd ten aanzien van de jaarreeks 2023, zoals opgenomen in de vastgestelde begroting 2022, de CAO-indexatie toegepast waardoor een additioneel bedrag van € 0,3 miljoen wordt toegevoegd

PROGRAMMA ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

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. Zie ook de paragraaf financiering voor een verdere toelichting.

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuursrapp	Wijziging begroting 2022	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten voorgaande jaren	-49	-	-	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	0	566	566	-	522	522	458	404	349
Totaal lasten	**-49**	**566**	**566**	**-**	**522**	**522**	**458**	**404**	**349**
BDU jaarbijdrage	425.600	426.749	435.347	8.597	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	69.820	116.264	46.444	-36.860	-36.860	-47.739	-68.019	-48.389
Rentebaten	2.397	2.036	2.036	-	1.992	1.992	1.928	1.874	1.819
Overige baten voorgaande jaren	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**400.835**	**498.605**	**553.647**	**55.041**	**400.846**	**400.846**	**389.903**	**369.569**	**389.144**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.884	498.039	553.081	55.041	400.324	400.324	389.445	369.165	388.795

Toelichting bij tabel 12: De BDU is in omvang een in de basis gelijkblijvend jaarlijks bedrag. De indexatie wordt jaarlijks in juni van het lopende begrotingsjaar toegekend. Voor de ontwerpbegroting 2022 is er rekening gehouden met een indexatie van 2% op de BDU-inkomsten. Deze indexatie is ook toegepast op de uitgaven van de Vervoerregio. De rentelasten betreffen de rentelasten die betrekking hebben op aan te trekken leningen t.a.v. de te verstrekken bussenlening. Hierover wordt meer duiding gegeven in de financieringsparagraaf.

PARAGRAFEN

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

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

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

PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio 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 is de relatie tussen (a) de weerstandscapaciteit, dat zijn de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken, en (b) de risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

(a) Doorgaans is de weerstandscapaciteit onderdeel van het eigen vermogen. Maar de Vervoerregio heeft geen eigen vermogen. De weerstandscapaciteit van de Vervoerregio bestaat uit het nog niet beklemde of ingezette deel van het saldo BDU, oftewel de vrije ruimte in de BDU. Eind 2026 is het saldo BDU begroot op € 272 miljoen.

(b) Voor de omvang van de risico's is een financiële inschatting gemaakt op basis van de risicoanalyse met de belangrijkste risico's. Het risico is de financiële impact van het risico op de organisatie maal de geschatte kans dat het risico zich voordoet. De risico-inschatting komt uit op een bedrag van € 66 miljoen.

De Vervoerregio heeft de risico's financieel gekwantificeerd. De periode betreft de begrotingsperiode 2023-2026. De analyse is opgesteld door de risico's in financiële risico-categorieën in te delen. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald op het categorie-gemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De som van de financiële risico's is de benodigde weerstandscapaciteit. De benodigde weerstandscapaciteit wordt geschat op €66 miljoen, waarbij het grootste risico, ongeveer de helft van de totale omvang, wordt bepaald door de gevolgen van de COVID-19-pandemie, gevolgd door het risico van bezuinigingen op de BDU.

De weerstandsratio is de beschikbare weerstandscapaciteit ten opzichte van de benodigde weerstandscapaciteit. Algemeen geaccepteerde signaalwaarden voor de weerstandsratio zijn: <80% is onvoldoende, tussen 80% en 100% is matig, tussen 100% en 140% is voldoende, boven 140% is ruim voldoende. De geprognotiseerde weerstandsvermogen – ratio voor de begroting 2023 - 2026 is als volgt:

Tabel 13 Weerstandsvermogen ratio 2023 (bedragen in x €1.000)

Bedragen in miljoen euro	2023
Beschikbare weerstandscapaciteit (spaarsaldo BDU)	70.000
Benodigde weerstandscapaciteit	66.000
Weerstandsvermogen ratio	110% (voldoende)

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 wetgeving, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio maakt verbeterslagen 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. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie en missie van onze organisatie. Het Three Lines model is de benaming 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:

1. Gevolgen van de coronapandemie
2. OV-Governance
3. Grote opgaven
4. Organisatie

De tien qua effect of financiële impact belangrijkste risico's zijn in de volgende tabel beknopt samengevat. Later in de tekst zijn de risico's nader toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ↑ = hoog risico of groot effect; ↓ = gemiddeld tot laag risico of effect.

Tabel 14 Top 10 Risico's begroting 2023

	Oorzaak ***Als gevolg van …***	**Risico** ***… is het mogelijk dat …***	**Effect** ***… waardoor …***	**Maatregelen**
Coronapandemie				
1.	De effecten van de coronapandemie op het reizigersgedrag	Het huidige budget onvoldoende is om het huidige OV-aanbod te kunnen bekostigen ↑	De vervoerder met een financieel probleem wordt geconfronteerd ↑	Het afschalen van het vervoersaanbod, bezuinigingen op sociale veiligheid, inzetten van vrije ruimte, temporiseren van projecten, tariefverhogingen
OV-Governance				
2.	Onervarenheid van de Vervoerregio met risicodragend opdrachtgeverschap	Sturing van de opdrachtnemer onvoldoende scherp is en escalaties blijven uit ↑	Meer financiële risico's met mogelijk negatieve impact op exploitatie ↑	Sterk opdrachtgevend team bouwen; externe coaching; frequente voortgangsrapportages
3.	Onvoldoende inzicht in de effecten van S&C op beheer, onderhoud en exploitatie na overdracht	Er knelpunten optreden in exploitatie, beheer en onderhoud ↑	De omloopsnelheid van de dienstregeling daalt; tekorten op beheer en onderhoud ↑	Extra materieel inzetten; frequentie aanpassen; kostenbesparingen
4.	Gebrek aan inzicht in de staat van kunstwerken of geen afspraken met Amsterdam	De Vervoerregio grote reserveringen moet doen in de beschikbare jaarreservering ↓	Ambities niet waargemaakt kunnen worden met impact op areaalbeschikbaarheid ↑	Nulmeting met Amsterdam en GVB; overleg met Rijk; actief zoeken naar andere financieringsbronnen
Grote opgaven				

	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
5.	Geen besluitvorming over het vullen van het financieel tekort Zuidasdok	Het project Zuidasdok, spil in onze ambities, stagneert ↑	Allerlei projecten in de knel komen ↑	Inzet om tot afspraak te komen; partijen in beweging krijgen
6.	Gebrek aan interesse in mobiliteit bij woningbouw (bouw-opgave staat centraal)	Er worden keuzes gemaakt die contrair zijn aan de belangen van 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 woningbouwopgave
7.	Gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkcongestie)	De uitrol van elektrische bussen vertraagd, terwijl de aanschaf van conventionele bussen lastiger wordt ↑	Te weinig materieel gaat en kosten van de exploitatie (dienstregeling) ↑	Samen optrekken met de gemeente Amsterdam om voldoende laadcapaciteit te regelen
Organisatie				
8.	Duurzaamheidsambitie is complex, het DB heeft te weinig handvatten en inzicht om te sturen	Samenwerking met de ketenpartners voor de duurzaamheidsdoelstellingen stokt ↑	We halen onze duurzaamheidsambitie niet ↑	Monitor op agenda DT en DB; prestatieladder 5 voor duurzame bedrijfsvoering faciliteren
9.	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, medewerkers inhuren
10.	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert ↑	De ICT niet meer benaderbaar is en de dienstverlening stagneert ↓	ICT-ondersteuning door professionele externe leverancier; informatie – beveiliging op orde

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%). Impact maal kans geeft dan het financiële risico aan. De som van de financiële risico's rekening houdend met een incidenteel of structureel effect, telt op tot gemiddeld € 66 miljoen per jaar. Zodoende is de **benodigde weerstandscapaciteit** vastgesteld op € 66 miljoen per jaar.

Een uitgebreide toelichting op de risico's is te vinden in bijlage 6

Kengetallen

Tabel 15 Kengetallen

	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Netto schuldquote	13,0%	12,5%	15,4%	14,4%	13,5%	11,2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,0%	0,0%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,1%
Solvabiliteitsratio	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,3%	-11,8%	17,5%	18,1%	18,2%	17,0%

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. Hierbij 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. In bovenstaande cijfers komt daarom de hoogte van de uitstaande bussenleningen in dit percentage tot uitdrukking.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen 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 vooral bekostigd vanuit de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen vanuit de behaalde resultaten op te bouwen. De teller van deze ratio is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is dan ook 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 kan worden toegevoegd aan de reserves).

PARAGRAAF FINANCIERING

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

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2023 ontvangt de Vervoerregio ruim € 435 miljoen en zal dat bedrag vooralsnog niet geheel uitgeven. Dat beeld wijzigt in 2024 weinig. Vanaf 2024 groeit de beschikbare liquiditeit op basis van de huidige begrote geldstromen, niet alleen door terugbetalingen op de uitstaande bussenleningen maar ook door het aflopen van grote eigen projecten (Amsteltram).

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Op basis van de huidige begroting zal het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' naar verwachting eind 2023 € 70 miljoen bedragen en eind 2024 € 155 miljoen, hoewel dit niet noodzakelijkerwijs impliceert dat er voldoende liquiditeiten zijn (zie o.a. liquiditeitsprognose hierna).

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

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

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

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn in overeenstemming met de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Recent is in het 'Bestuurlijk Overleg Financiële verhoudingen' (BOFv) kenbaar gemaakt dat het drempelbedrag dat is vastgelegd in artikel 7 lid 2 van de Regeling schatkistbankieren decentrale overheden zal worden aangepast op de volgende punten:

- Verhoging van de ondergrens van € 250.000 naar € 1 miljoen euro;
- Verhoging van het percentage begrotingstotaal t/m € 500 miljoen euro van 0,75% naar 2%

Verstrekte Bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van al verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het OV en biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De bussenleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies, waardoor de Vervoerregio beperkt risico loopt.

Tijdens de concessies worden de restbedragen volledig afgelost. De laatste tranches worden verrekend met de laatste termijnen van de bevoorschotting van de exploitatie.

Voor de concessies Zaanstreek en Waterland zal dat bij het ingaan van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland het geval zijn. De Vervoerregio biedt de mogelijkheid aan de nieuwe vervoerder om voor aanschaf van Zero Emissie-bussen een lening bij of een garantie van de Vervoerregio af te sluiten.

Het totaal aan verstrekte bussenlening bedraagt per 1 januari 2023 € 101 miljoen. Hierin zijn eventueel nog te verstrekken leningen in 2022 welke ten tijde van het opstellen van de begroting nog niet bekend waren niet opgenomen.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de 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 rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordion');
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro's) en € 56 miljoen (investering Zero Emissie-bussen EB1 en EB2);

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert aan GVB Exploitatie 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. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar als de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de banken in rekening brengen lager.

Overzicht verstrekte leningen en garanties

In onderstaande tabellen zijn achtereenvolgens de uitstaande bedragen op de verstrekte bussenleningen, de verstrekte garanties op leningen bij OV-bedrijven en de te verwachten nog te verstrekken leningen of garanties.

Tabel 16 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Lening u/g 4 jaar (EBS)	0	0	0	0	0	0
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	76.545	70.229	63.913	57.597	51.281	44.964
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	4.971	4.369	0	0	0	0
Totaal leningen	81.516	74.598	63.913	57.597	51.281	44.964

Tabel 17 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Specificatie Garantstellingen Activa	x 1000							
Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2022 (maximaal)	2023 (maximaal)	2024 (maximaal)	2025 (maximaal)	2026 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	2024 met mogelijkheid tot verlenging	350.000	350.000	152.000	152.000	152.000
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	2024 met mogelijkheid tot verlenging	225.000	225.000	225.000	225.000	225.000
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054			142.000	142.000	142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036			56.000	56.000	56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	145.000	140.000	135.000	130.000	125.000
				720.000	715.000	710.000	705.000	700.000

Tabel 18 Nog te verstrekken garanties (bedragen in x € 1.000)

Nog te verstrekken bussenleningen dan wel garantstellingen		2022	2023	2024	2025	2026
Concessie ZaWa		0	0	183.000	183.000	183.000
Totaal leningen	0	0	0	183.000	183.000	183.000

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen. Deze elementen maken dat de exploitatieresultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose zal de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2022 en eerste helft van 2023 negatief zijn om tegen het eind van het jaar te stijgen naar een positief saldo van ongeveer € 12 miljoen eind 2023. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd geheel worden besteed en doorschuiven naar het volgende jaar.

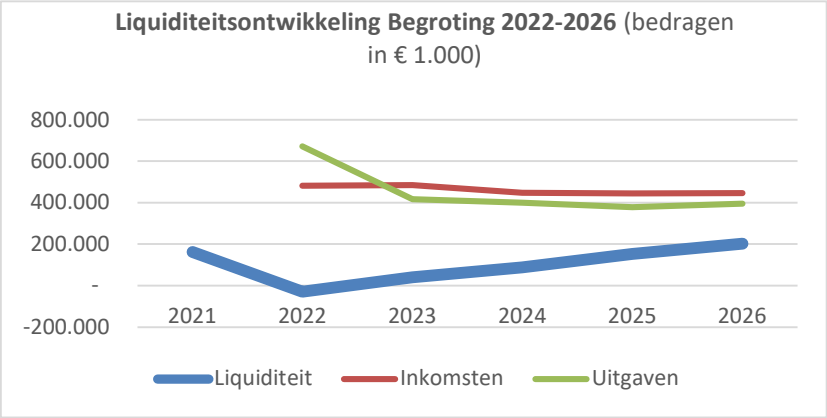
Of in de loop van 2022 en/of 2023 tijdelijk kortlopend aanvullend krediet noodzakelijk is, of dat er andere maatregelen vereist zijn om de liquiditeit positief te houden wordt in de loop van 2022 pas inzichtelijk. Essentieel is daarom de liquiditeitsontwikkeling scherp te blijven monitoren om zo nodig tijdig maatregelen te kunnen treffen. Daartoe wordt bij elke P&C rapportage aan de regioraad ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling en wordt intern periodiek op de ontwikkeling gerapporteerd. Deze prognose maakt wel dat een mogelijke uitbreiding van bussenleningen niet meer uit de eigen liquiditeit kunnen worden gefinancierd, zoals tot op heden het geval. Hiervoor zal een externe lening moeten worden aangetrokken. Besluitvorming hierover zal separaat aan de regioraad worden voorgelegd.

In onderstaande tabel en bijbehorende grafieken is de liquiditeitsontwikkeling met verloop door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2022 en 2023 neemt op wat langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe, met name als gevolg van de beschikbaar komende BDU-middelen die momenteel nog niet zijn ingezet.

Tabel 19 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 na 1e Bestuurs-rapportage 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Bedragen x € 1.000						
Beginstand		161.247	-29.286	39.739	93.637	165.761
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		6.796	10.807	6.316	6.316	6.316
Overige inkomsten		474.365	475.089	446.923	445.105	445.438
Overige uitgaven		-671.694	-416.871	-399.342	-379.297	-395.463
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand	**161.247**	**-29.286**	**39.739**	**93.637**	**165.761**	**222.052**

Grafiek 1 Liquiditeitsontwikkeling 2022-2026



Ter illustratie: De geprognotiseerde cash-out in 2022 bedraagt +/- € 670 miljoen daar waar de exploitatie uitgaven slechts +/- 600 miljoen bedragen. Door het hanteren van het baten & lasten-stelsel worden de baten & lasten verantwoord in het jaar waarop zij betrekking hebben. In het verleden werden enkele lasten reeds genomen (bv. bijdrage Ring Oost-Lijn t.w.v. € 27 miljoen), maar ontbreekt nog formele afhandeling (door ontbreken van documentatie) om over te gaan tot betaling aan de subsidieontvanger. Ook op het einde jaar worden vaak al, door het formeel afronden van de subsidiebeschikking, lasten genomen maar vindt de betaling pas plaats in het (begin van) het volgende jaar.

Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

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

De *kasgeldlimiet* stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar en is in de 'Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden' (UFDO) voor Gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 8,2% van het begrotingstotaal (zijnde het totaal aan lasten in de begroting). Uitgaande van een begrotingstotaal van gemiddeld ruim € 411,2 miljoen per jaar bedraagt de kasgeldlimiet voor de Vervoerregio voor de jaren 2023 en verder ongeveer € 33,7 miljoen.

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

Samengevat: Tot op heden heeft de Vervoerregio (nog) geen externe financiering aangetrokken. Mochten er specifieke leningen worden aangetrokken bijvoorbeeld om bussenleningen te verstrekken (zie hiervoor), dan is het uitgangspunt dat deze leningen in dezelfde ordegrootte, maar met een risico-opslag, worden doorgezet naar de aanvrager, dan wel dat een garantie wordt verstrekt op leningen die vervoerders aangaan. Deze methodiek zorgt er dan voor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de

verstrekte lening (v.w.b. looptijd, leningsvorm) gelijk blijven en er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig is. Als er leningen aangegaan moeten worden, wordt dit aan de regioraad voor besluitvorming voorgelegd.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2023 is rekening gehouden met een rentelast van € 0,6 miljoen die samenhangt met mogelijke benodigde externe financiering en rentebaten van € 2 miljoen zijnde rentebaten van verstrekte bussenleningen en de zogeheten marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht aan GVB Exploitatie BV als vergoeding voor de garantstelling door de Vervoerregio met betrekking tot de aflossingsbetalingen van GVB Activa BV aan haar externe financiers.

Rentevisie

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.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Organisatieopbouw en kosten van personele inzet

Het organogram (bijlage 1) toont de wijze waarop de Vervoerregio is georganiseerd. De Vervoerregio wil een wendbare organisatie zijn. Daarom werd in mei 2022 een nieuwe organisatiestructuur ingevoerd waardoor de besturing op een aantal plekken versimpeld is. Ook stimuleren wij het 'opgavegericht' werken dwars door de organisatie heen. Dit heeft geresulteerd in een compacter management en een op sommige plekken andere indeling: meer naar taakgebieden. Dit resulteert tot heden niet in een versobering van onze formatie. De opgave voor de Vervoerregio blijft groot en het werk is niet verminderd. Het gewenste resultaat van de nieuwe structuur is de wendbaarheid, efficiëntie en resultaatgerichtheid te vergroten.

Tabel 20 Ontwikkeling formatie

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Formatie	131 fte	150 fte	150 fte	150 fte	150 fte	150 fte

Toelichting op tabel 16

Er wordt voor de begroting 2023 rekening gehouden met een gelijkblijvende formatie. De Vervoerregio brengt momenteel via het traject *Strategische Personeelsplanning* in kaart wat de formatiebehoefte echt is. Daar waar er wijzigingen nodig zijn ten aanzien van het aantal FTE of de omzetting van inhuur naar vaste formatie wordt een voorstel ingediend bij de Regioraad. Alleen na een akkoord van de Regioraad zal het effect hiervan doorgevoerd worden in een begroting.

Tabel 21 Formatie - en inhuurbudgetten

	Rekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	7,6 mln	8,4 mln	8,4 mln	8,4 mln	8,4 mln	8,4 mln
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	5,5 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln
Formatiebudget – totaal	**13,1 mln**	**13,8 mln**	**13,8 mln**	**13,8 mln**	**13,8 mln**	**13,8 mln**
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	1,8 mln	2,6 mln	2,1 mln	2,1 mln	2,1 mln	2,1 mln
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	2,0 mln	1,7 mln	1,7 mln	1,7 mln	1,7 mln	1,7 mln
Inhuurbudget	**3,8 mln**	**4,3 mln**	**3,8 mln**	**3,8 mln**	**3,8 mln**	**3,8 mln**
Totaal kosten personele inzet	**16,9 mln**	**18,1 mln**	**17,6 mln**	**17,6 mln**	**17,6 mln**	**17,6 mln**

Toelichting op tabel 21

Binnen de begrotingspost Bedrijfsvoering is voor de verhuizing naar de nieuwe locatie al een structurele begrotingsuitbreiding ad € 400k doorgevoerd. Gelet op diverse onzekerheden bij de invulling van alle facilitaire functies is nu nog niet met zekerheid te stellen dat deze uitbreiding toereikend is.

Vanwege de gestaag toenemende personele omvang, en ook voor de komende jaren verwachte krapte op de arbeidsmarkt, wordt voor de begrotingspost Personeel en organisatie een structurele uitbreiding aangevraagd van €75k.

Het formatiebudget wordt op basis van volle FTE's en werkgeverslasten begroot.

Wat willen we op het gebied van Bedrijfsvoering bereiken en wat gaan we daarvoor in 2023 doen?

In 2023 staat de communicatie in het teken van het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio en het positioneren van ons nieuwe bestuur. We gebruiken hiervoor een nieuwe methode: Communiceren met focus. We bouwen dit concept verder uit en zorgen voor een gerichtere communicatieaanpak. Als aanvoerder van de mobiliteitsopgave heeft de Vervoerregio een belangrijke positie in de regio. Ook op landelijk niveau willen wij ons steviger positioneren, onze kennis en standpunten breder uitdragen en nog effectiever samenwerken. We zetten de ontwikkeling door naar een gekende vervoersautoriteit, zichtbaar in beeld bij bestuurlijk en politiek Nederland en onze stakeholders. We gebruiken daarbij het nieuwe beleidskader en de implementatie van het bestuursakkoord als leidraad.

In 2023 wordt het, in 2022 opgestelde, bestuursakkoord omgezet tot concrete acties. Tijdens een retraite in de zomerperiode 2022 wordt met het bestuur gekeken hoe het gaat met het bestuursakkoord en of nog ergens bijgestuurd moet worden. Verder wordt ingezet op het verbeteren van het contact met de Regioraad. De bestuursadviseurs onderhouden het contact met de raadsleden. Op die manier hebben de raadsleden een vast aanspreekpunt voor vragen en opmerkingen en kunnen de bestuurders goed voorbereid de raad te woord staan. De raadsvergaderingen worden daarmee nog meer de plek om goed en inhoudelijk met elkaar het gesprek te voeren. De afgelopen twee jaar heeft de Vervoerregio geïnvesteerd in het verbeteren van de politiek-bestuurlijke sensitiviteit van de organisatie. Inmiddels hebben bijna alle collega's de geboden trainingen gevolgd. In 2023 blijven deze trainingen bestaan om ook nieuwe collega's hierin te begeleiden. Op die manier kunnen we bestuurders en raadsleden op een goede manier adviseren.

Voor de vervoerregio-gemeenten organiseren wij de regionale samenwerking voor onze wettelijke taken (onder meer via de Werkgroep en het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer, het Dagelijks Bestuur en de Regioraad) en behartigen we – samen met de deelregio's - de belangen van de gemeenten in de regionale samenwerking op MRA-schaal en in de contacten met het Rijk. Zo laten we zien dat de Vervoerregio de aanvoerder is van de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam.

Public Affairs gaat verder professionaliseren in 2023. Dat betekent dat wij de successen van 2022 gaan doortrekken naar 2023. Zo willen wij wederom een beeldbepalende evenementen organiseren voorafgaand aan MIRT debatten en bovendien willen wij wederom een Toekomst van het ov-evenement organiseren samen met OV-Magazine.

We bepalen onze prioriteiten afhankelijk van de in 2022 gemaakte Rijk-regio afspraken voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de spoordossiers en de voortgang van eerder gemaakte MIRT-afspraken. Bepalend hierbij is de voortgang van de mobiliteitstransitie in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld van het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het Bestuursakkoord 2022-2026 en het Beleidskader 2.0 van de Vervoerregio. Als onderdelen daarvan achterblijven of niet lekker lopen dan zetten wij die extra in de schijnwerpers. Ook kijken we goed wat elders in Nederland op gebied van mobiliteit plaatsvindt en als wij onze partners daar een steun in de rug kunnen geven, zodat wij dichter bij onze eigen mobiliteitsdoelstellingen komen, dan zetten wij ons daarvoor in. Met de nieuwe provinciale bestuurders bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij met één mond richting het Rijk praten. Ook voor 2023 is de hoogste prioriteit het borgen van ons financiële continuïteit via o.a. de Brede Doeluitkering. Het merendeel van onze activiteiten is gericht op het maximaliseren van investeringen in onze regio.

Rechtmatigheid

Gemeenten en ook de Vervoerregio moeten per verslagjaar 2022 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. Op basis hiervan heeft het dagelijks bestuur reeds bij de jaarrekening 2021 een rechtmatigheidsverklaring kunnen afgeven.

De Vervoerregio voert zowel een preventieve als een representatieve beoordeling uit 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 vindt plaats via de verbijzonderde interne controle (VIC). Op basis van de evaluatie van de preventieve beoordeling op de opzet en het bestaan van de beheersmaatregelen worden verbetermaatregelen voor de administratieve organisatie geprioriteerd. Aangevuld met de toets op de werking van de interne beheersing via de de VIC leveren deze activiteiten waardevolle aanbevelingen om de processen en de interne beheersing naar een hoger niveau te brengen.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 15 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Formeel heeft de Vervoerregio tijdens het vaststellen van deze begroting geen verbonden partijen. Als de regioraad akkoord gaat met de verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V., zal deze als verbonden partij worden aangemerkt. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie.

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

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

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft één prioriteitsaandeel en de Gemeente Amsterdam bezit de overige 20.000 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 31/12/2021: 1 aandeel ad nominaal € 1.000 (aanschafdatum 23 december 2021)

Tabel 22 Grootte belang verbonden partijen

Deel-neming	Vestigings-plaats	Aandeel	Sub-programma	Eigen vermogen 31/12/2021	Vreemd vermogen 31/12/2021	Netto winst 2021

GVB Holding NV	Amsterdam	0,005%	Concessies en BORI/MVP	99.335	417.465	5.206

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.

Tijdens de aandeelhoudersvergaderingen in 2023 zal de directie van GVB Holding NV aan de Vervoerregio om goedkeuring/besluitvorming op bepaalde (strategische) besluiten vragen. Daar waar het GVB Infra BV en GVB exploitatie BV betreft, vereisen de statuten dat Amsterdam en Vervoerregio in unanimiteit tot besluitvorming komen. Deze systematiek is op basis van de regels inzake inbesteden noodzakelijk om te kunnen blijven spreken van een situatie dat de Vervoerregio toezicht houdt op deze vennootschappen als ware het haar eigen dienst.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2023-2025

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

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Ontwerp-begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
LASTEN							
Algemende dekkingsmiddelen	**-49**	**566**	**522**	**522**	**458**	**404**	**349**
Overhead	**10.409**	**11.184**	**11.132**	**11.132**	**11.132**	**11.182**	**11.137**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit (1)	124.648	179.510	105.648	105.648	102.216	112.432	112.381
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring (2)		500	1.000	1.000	1.000	1.500	20.000
Amsteltram	32.553	50.050	35.717	35.717	24.006	0	0
Concessies (3)	298.870	129.748	94.063	94.063	86.281	83.715	75.284
Beheer & Onderhoud Rail Infrastructuur (4)	126.204	160.052	116.699	116.699	115.982	115.382	115.382
Acitva GVB (5)	18.537	47.407	26.897	26.897	37.869	33.402	43.078
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.233	9.110	9.110	8.872	8.884	8.465
Apparaatskosten	8.770	10.867	10.373	10.373	10.373	10.923	10.923
Totaal Verkeer & Vervoer	**616.909**	**587.367**	**399.506**	**399.506**	**386.599**	**366.238**	**385.513**
TOTAAL LASTEN 5)	**627.269**	**599.117**	**411.161**	**411.161**	**398.189**	**377.824**	**396.999**
BATEN							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	425.600	435.347	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	116.237	-36.929	-36.929	-47.808	-68.088	-48.439
Rentebaten	2.397	2.036	1.992	1.992	1.928	1.874	1.819
Overige baten	1	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**400.835**	**553.619**	**400.777**	**400.777**	**389.834**	**369.500**	**389.094**
Overhead	**183**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**	**140**
Verkeer & Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	7.690	0	0	0	0	0
Amsteltram	1.868	28.670	1.615	1.615	0	0	0
Concessies	216.658	6.143	6.318	6.318	6.143	6.100	6.100
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	-61	400	200	200	200	200	200
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.642	2.233	2.110	2.110	1.872	1.884	1.465
Apparaatskosten	22	0	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**225.314**	**45.136**	**10.243**	**10.243**	**8.215**	**8.184**	**7.765**
TOTAAL BATEN 5)	**626.331**	**598.895**	**411.161**	**411.161**	**398.189**	**377.824**	**396.999**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**-938**	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES							
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	938	222	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**938**	**222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**-0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien of er een structureel evenwicht is. Wanneer structurele lasten gedekt worden door structurele baten is er sprake van een structureel evenwicht. Inzicht of begrotingsramingen een structureel of incidenteel karakter hebben is hierbij van groot belang.

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, is duidelijk dat de BDU-ontvangsten van structurele aard zijn. De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio zijn structureel, dus de lastenbudgetten zijn structureel. Daarom tellen naast de budgetten voor Concessies, BORI/MVP, Activa GVB en de apparaats- en overheadkosten ook de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en Onderzoek, Studie en Samenwerking mee als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of vanuit de BDU) ontvangt, dan wordt zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Vanaf 2021 zijn enkele uitkeringen uit de absolute BDU in de begroting opgenomen. Met deze uitgangspunten worden de bijbehorende projectbijdragen en de eigen projecten onder het subprogramma Amsteltram als incidenteel aangemerkt. De eigen projecten eindigen namelijk na enkele jaren, waarmee ook nog geen invulling aan daardoor vrijvallend budget is gegeven. Het herstelbudget concessies werd bij de 1e begrotingswijziging van de begroting 2021 toegevoegd aan het programma verkeer & vervoer. Dit budget is sindsdien opgehoogd met de niet-bestede bonusgelden en wordt ingezet voor incidentele lasten, zoals bv. bijdrage aan EMV-betalen in de concessie Waterland. Het karakter van dit budget is incidenteel.

Tabel 24 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
BATEN					
Amsteltram	28.670	1.615	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	7.731	175	862	862	862
Beschikbaarheidsvergoeding OV*	0	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	**36.401**	**1.790**	**862**	**862**	**862**
LASTEN					
Amsteltram	50.050	35.717	24.006	0	0
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	500	1.000	1.000	1.500	20.000
Herstelbudget concessies	23.858				
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	7.731	0	0	0	0
Beschikbaarheidsvergoeding OV*	0	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	**82.140**	**36.717**	**25.006**	**1.500**	**20.000**
SALDO INCIDENTEEL	**45.739**	**34.926**	**24.144**	**638**	**19.138**

*) BVOV loopt door t/m 12-2022, echter nog niet opgenomen in begroting 2022

Daarmee is het structureel begrotingssaldo als volgt te bepalen:

Tabel 25 Structureel begrotingssaldo 2022-2026 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	2022	2023	2024	2025	2026
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-116.237	36.929	47.808	68.088	48.439
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserevs	-222	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	**-116.458**	**36.929**	**47.808**	**68.088**	**48.439**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	45.739	34.926	24.144	638	19.138
Structureel begrotingssaldo	**-70.720**	**71.855**	**71.952**	**68.726**	**67.577**

Het structureel saldo 2022 is negatief, mede als gevolg van niet bestede begrotingsposten uit 2021 naar 2022, die in 2022 worden gedekt uit het opgebouwde saldo BDU voorgaande jaren.

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2023-2026 EN MEERJARENPERSPECTIEF 2023-2033

Tabel 26 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling Saldo BDU	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e resp. 2e Bestuursrapportage 2022)	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Stand saldo BDU ultimo jaar (Ontwerpbegroting 2023)	179.246	187.142	70.906	107.834	155.642	223.730	272.169
Stand saldo BDU ultimo jaar (Begroting 2023-2026)	179.246	187.142	70.906	107.834	155.642	223.730	272.169
Aanpassing concessiekosten indien concessie Amsterdam in 2022 op niveau 2021 blijft en vanaf 2023 weer groeit				10.434	20.868	31.302	41.735
Benodigd weerstandsvermogen			66.000	66.000	66.000	66.000	66.000
Geoormerkte BDU	69.079	57.881	0	0	0	0	0
Niet-Geoormerkte BDU	110.167	129.261	4.906	31.401	68.775	126.428	164.433

Toelichting op de tabel:

De niet-geoormerkte BDU loopt op richting 2026. Dit kan geïnterpreteerd worden als vrij besteedbare ruimte, maar mede door het lange doorloopproces van projecten betekent dit ook dat projecten die nu geïdentificeerd worden, pas over enkele jaren, hun weg vinden naar de programmering in de begroting, en dus geoormerkt worden. Hier wordt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) ook duiding aan gegeven.

Meerjarenperspectief 2023-2033

In bijlagen 3 en 4 is het meerjarenperspectief opgenomen bij deze begroting. Deze doorkijk heeft betrekking op begrotingsjaar 2023, meerjarenraming 2024-2026 en de budgettaire effecten voor de jaren 2027 tot en met 2033 op basis van de huidige inzichten en ontwikkelingen. Deze doorkijk is op prijspeil 2021 gebaseerd en wordt jaarlijks geactualiseerd.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 27 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

			Jaarrekening	Begroting (na 1e Bestuursrapportage)	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
Baten en lasten per taakveld (in € X 1000)			2021	2022	2023	2024	2025	2026
Lasten per taakveld								
	0.1 Bestuur		120	182	182	182	182	182
	0.4 Overhead		10.212	10.952	10.900	10.900	10.950	10.905
	0.5 Treasury		0	566	522	458	404	349
	2.1 Verkeer en vervoer		169.624	243.971	155.633	140.252	126.974	144.729
	2.5 Openbaar vervoer		447.314	343.446	243.923	247.259	240.176	241.696
	Totaal lasten		**627.269**	**599.117**	**411.161**	**399.051**	**378.686**	**397.861**
Baten per taakveld	0.1 Bestuur		-76	168	177	177	177	177
	0.4 Overhead		-6.670	10.232	10.726	10.748	10.782	10.764
	0.5 Treasury		-2.397	2.036	1.992	1.928	1.874	1.819
	2.1 Verkeer en vervoer		-116.438	263.420	154.866	138.363	125.281	142.467
	2.5 Openbaar vervoer		-500.749	323.039	243.400	247.834	240.572	242.633
	Totaal baten		**-626.331**	**598.895**	**411.161**	**399.051**	**378.686**	**397.861**
Resultaatbestemming	0.10 Mutaties reserves		-938	-222	0	0	0	0
	Totaal Resultaatbestemming		**-938**	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**
Resultaat na Resultaatbestemming			**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognosticeerde balans

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

Tabel 28 Geprognotiseerde balans 2023-2026 (bedragen in €)

Activa	Balans 31-12-2021	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026
A1 Vaste activa						
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	81.515.106	74.719.497	63.912.749	57.596.664	51.280.579	44.964.494
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	1.519	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Totaal Vaste activa	**81.517.625**	**74.721.997**	**63.915.249**	**57.599.164**	**51.283.079**	**44.966.994**
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	10.313.629	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	160.847.404	-29.285.711	39.738.984	93.636.398	165.761.385	222.051.917
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellinge	0	0	0	0	0	
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	0	0	0	0	0	
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	399.652	0	400.000	400.000	400.000	400.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	504.087	27.504.087	504.087			
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	79.770.471	11.966.308	12.820.946	12.398.680	13.204.997	13.204.997
Totaal Vlottende activa	**251.835.242**	**13.184.683**	**56.464.016**	**109.435.078**	**182.366.383**	**238.656.915**
Totaal Activa	**333.352.867**	**87.906.680**	**120.379.265**	**167.034.242**	**233.649.462**	**283.623.909**
Passiva	**Balans 31-12-2021**	**Prognose saldo eind 2022**	**Prognose saldo eind 2023**	**Prognose saldo eind 2024**	**Prognose saldo eind 2025**	**Prognose saldo eind 2026**
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	221.863	0	0	0	0	0
P114 Eigen vermogen: Saldo van rekening	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste passiva	**221.863**	0	0	0	0	0
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	26.543.544	8.975.509	5.282.416	5.110.775	5.621.591	5.619.041
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	194.461.825	70.905.737	107.834.470	155.642.295	223.729.870	272.168.784
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.088.826	769.417	759.167	759.167	739.333	740.333
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	110.036.810	7.256.017	6.103.212	5.122.005	3.158.667	4.695.750
Totaal Vlottende passiva	**333.131.004**	**87.906.680**	**119.979.265**	**166.634.242**	**233.249.462**	**283.223.909**
Totaal Passiva	**333.352.867**	**87.906.680**	**119.979.265**	**166.634.242**	**233.249.462**	**283.223.909**

Reserves 2023-2026

In 2021 heeft de raad besloten de bestemmingsreserve vervanging ICT op te heffen.

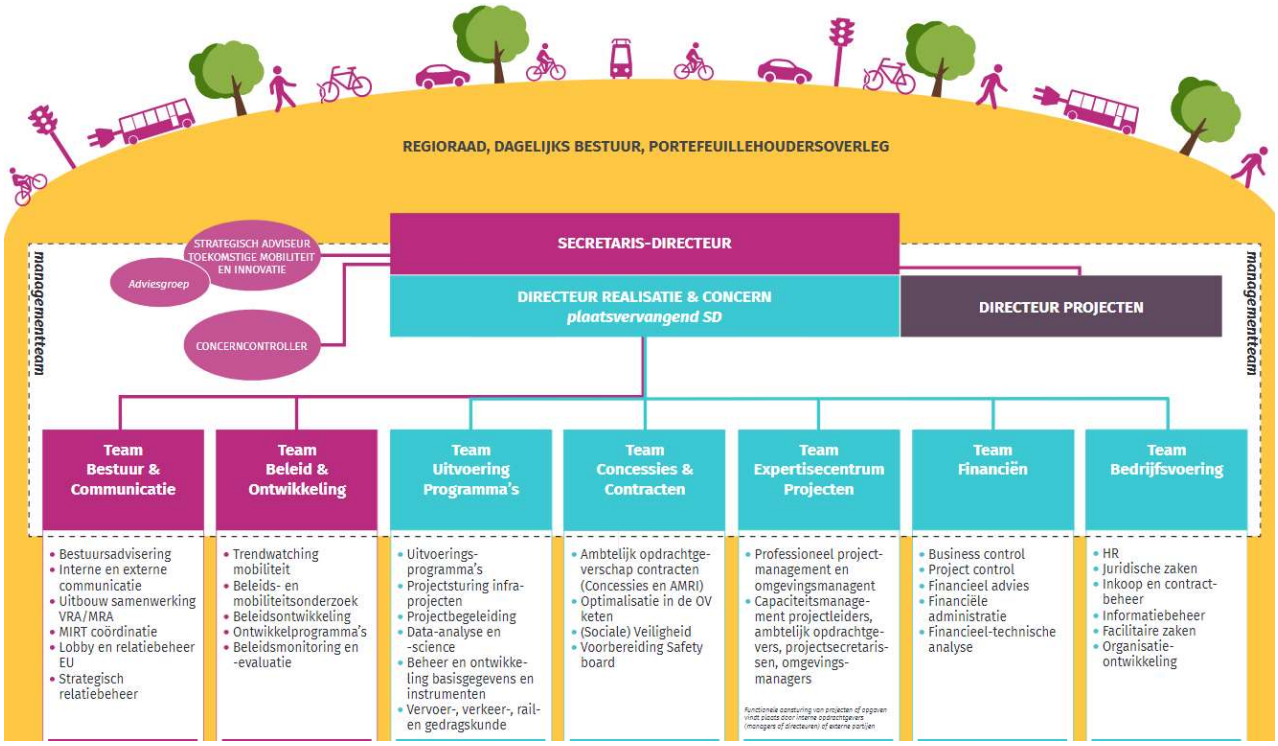
De bestaande bestemmingsreserve boetegelden zal volledig in 2022 worden benut. De raad heeft besloten deze reserve te bestemmen voor het inzetten van de OV-coach in de periode 2020-2021 (€ 1 miljoen) en het compenseren van de saldoreizigers op lijn 55 (€ 0,4 miljoen). Het huidige restant in 2022 (€ 222) betreft alleen nog dekking voor de OV-Coach. In de 1e bestuursrapportage 2022 wordt de regioraad gevraagd deze aan de begroting 2022 toe te voegen.

Tabel 29 Ontwikkeling reserves (bedragen in €)

Stand bestemmingsreserves eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Bestemmingsreserve vervanging ICT	32.573	-	-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve boetegelden	1.127.221	221.863		-	-	-	-
Totaal bestemmingsreserves	**1.159.794**	**221.863**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: ORGANOGRAM



BIJLAGE 2: INDICATOREN

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

Tabel 30 Indicatoren

Gegeven	**Bron**	**Begroting 2022**	**Begroting 2023**
Formatie	Eigen gegevens	150 fte	150 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	Nnb
Inwoners[1]	CBS	1.589.918	1.589.918
Apparaatskosten[2]	Begroting	€ 18.101.000	€ 17.607.000
Totale loonsom	Begroting	€ 13.842.000	€ 14.257.000
Totale Overhead	Begroting	€ 11.043.750	€ 10.992.250
Totale inhuur	Begroting	€ 3.844.000	€ 3.350.000
Totale Lasten	Begroting	€ 542.231.161	€ 389.262.943

Indicator	Meting	2022	2023
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,094	0,094
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	21 %	21%
Overhead	% van de totale lasten	2%	3%

[1] Informatie inwonersaantallen in 2021 uit CBS statistieken. In het totaal aantal inwoners zijn ook de inwonersaantallen van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude (toegevoegd bij gemeente Haarlemmermeer) reeds opgenomen. Vanaf 2022 is Weesp onderdeel van de Vervoerregio, met een inwonertal van 20.445, wat de stijging ten opzichte van 2021 vrijwel geheel verklaart.

[2] Onder Apparaatslasten wordt, conform de bepaling in het BBV verstaan: de som van de personele en de materiele (inhuur) apparaatslasten van de programma's Verkeer & Vervoer en Overhead.

BIJLAGE 3: MEERJARENPERSPECTIEF 2022-2033

In tabel 26 en in grafiek 6 wordt de ontwikkeling van de ruimte en de BDU en van het saldo BDU weergegeven. Voor een goede interpretatie van deze ontwikkelingen volgt eerst een toelichting.

Toelichting ontwikkeling saldo BDU

De ontwikkeling van het saldo BDU lijkt naar 2032 voor fors overschot op te leveren. Dit is slechts ogenschijnlijk, omdat de volgende risico's en ontwikkelingen nog niet in de meerjarenontwikkeling zijn opgenomen:

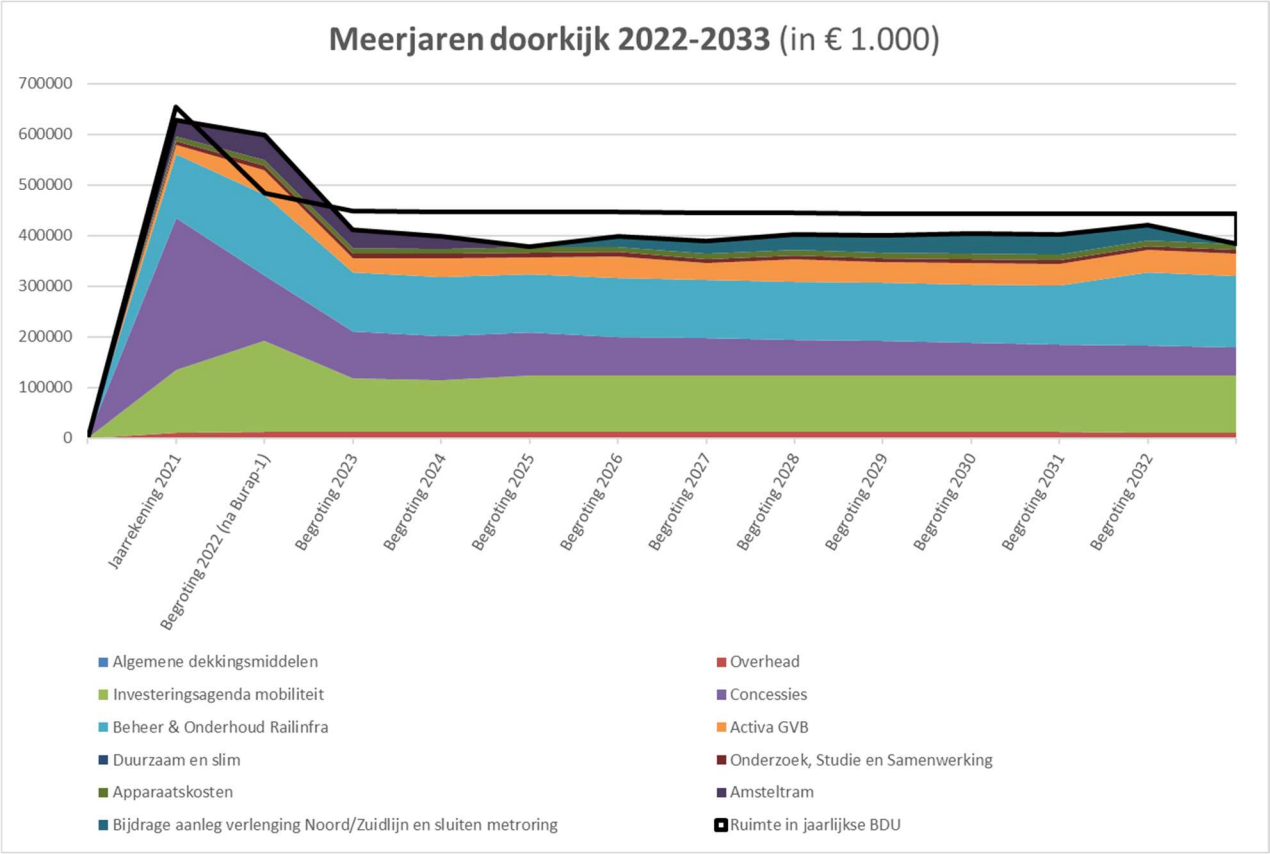
1. In de begroting is rekening gehouden met de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten zoals deze pré-COVID-19 waren geraamd, inclusief een trendmatig stijgende ontwikkeling, tot uitdrukking komend in de dalende reeks bij het onderdeel Concessies;
2. Er is een opbouw van weerstandsvermogen nodig vanuit het zich wijzigende risicoprofiel van de Vervoerregio (vaker opdrachtgeversrol nemen bij grote projecten, OV-governance);
3. Toename van energieprijzen, grondstofprijzen en bijgevolg het oplopen van kosten op projecten leidt tot hogere gewenste bijdrage van de Vervoerregio
4. De effecten van het Herstelplan OV 2022 en het Transitieprogramma Mobiliteit worden, zodra deze bekend zijn, in de meerjarenbegroting opgenomen.

Tabel 31 Meerjarenontwikkeling per (sub)programma (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma LASTEN	Jaarrekening 2021	Begroting 2022 (na Burap-1)	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033
Algemene dekkingsmiddelen	-49	566	522	458	404	349	295	241	187	133	79	0	0
Overhead	10.409	11.184	11.132	11.132	11.182	11.137	11.137	11.137	11.137	11.137	11.137	11.137	11.137
Investeringsagenda mobiliteit	124.648	179.510	105.648	102.216	112.432	112.381	112.381	112.381	112.381	112.381	112.381	112.381	112.381
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	500	1.000	1.000	1.500	20.000	25.000	30.000	35.000	40.000	40.000	31.000	0
Amsteltram	32.553	50.050	35.717	24.006	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	298.870	129.748	93.888	87.143	84.577	76.146	73.146	70.146	67.146	64.146	61.146	58.146	55.146
Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur	126.204	160.052	116.699	115.982	115.382	115.382	115.382	115.382	115.382	115.382	115.382	145.373	141.164
Activa GVB	18.537	47.407	26.897	37.869	33.402	43.078	33.649	44.068	40.697	42.441	44.185	44.050	44.603
Duurzaam en slim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.233	9.110	8.872	8.884	8.465	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260
Apparaatskosten	8.770	10.867	10.373	10.373	10.923	10.923	10.923	10.923	10.923	10.923	10.923	10.923	10.923
TOTAAL LASTEN	**627.269**	**599.117**	**410.986**	**399.051**	**378.686**	**397.861**	**389.174**	**401.538**	**400.114**	**403.803**	**402.493**	**420.270**	**382.613**
BDU jaarbijdrage	425.600	435.347	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714	435.714
Overige baten	228.833	47.443	12.228	11.117	11.026	10.586	8.867	8.813	7.897	7.843	7.789	7.710	7.710
TOTAAL BATEN	**654.433**	**482.790**	**447.942**	**446.831**	**446.740**	**446.300**	**444.581**	**444.527**	**443.611**	**443.557**	**443.503**	**443.424**	**443.424**
SALDO OVER HET JAAR	**27.164**	**-116.328**	**36.957**	**47.780**	**68.054**	**48.439**	**55.407**	**42.988**	**43.497**	**39.753**	**41.010**	**23.154**	**60.811**
SPAARSALDO BDU	**187.143**	**70.815**	**107.772**	**155.552**	**223.605**	**272.044**	**327.451**	**370.440**	**413.937**	**453.690**	**494.700**	**517.854**	**578.665**

BIJLAGE 4: GRAFISCHE WEERGAVE MEERJARENPERSPECTIEF 2022-2033

Grafiek 2 Meerjarendoorkijk 2022-2033



BIJLAGE 5: EMU-SALDO 2022-2026

Tabel 32 EMU-saldo 2022-2026

Emu - saldo		2022	2023	2024	2025	2026
Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)		-222	-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa		-	-	-	-	-
Mutatie voorzieningen		-	-	-	-	-
Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)		-	-	-	-	-
Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa		-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo		-222	-	-	-	-

EMU = Europese Monetaire Unie, waarbij het EMU-saldo verwijst naar de definitie die het EMU geeft voor het saldo van de (de-)centrale overheden

BIJLAGE 6 TOELICHTING RISICO'S

Ad 1. Corona Pandemie

Vanaf medio maart 2020 is sprake van een forse afname (circa 85%) van het aantal reizigers in het OV en daarmee ook een afname van de reizigersopbrengsten. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven. De BVOV is door het Rijk slechts toegezegd tot en met eind 2022. 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 2. Risicodragend opdrachtgeverschap

De rol van de Vervoerregio bij beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur verandert van subsidieverlener naar opdrachtgever, waarmee de Vervoerregio het financieel risico gaat dragen. Dit betekent dat de Vervoerregio het GVB direct zal aansturen op strategisch/bestuurlijk niveau, als systeemverantwoordelijke en financier van het OV.

Om dit risico te beheersen zijn duidelijke afspraken met GVB gemaakt over uitvoering, risicobeheersing en budgettering. De Vervoerregio investeert, meer dan voorheen, in vaardigheden en knowhow op het vlak van risicomanagement, projectmanagement en projectportfolio-management.

Ad 3. Overdracht Signalling & Control

Het enige project waarvan het risicodragend opdrachtgeverschap in het kader van de afspraken van OV-Governance nog aan de Vervoerregio moet worden overgedragen is de ingebruikname van het metrobeveiligingssysteem Signalling & Control (S&C). Zolang er nog geen duidelijke afspraken zijn over het moment, de inhoud en de wijze van overdracht, wordt dit project door Amsterdam uitgevoerd. Voor de overdracht van het project worden duidelijke afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam. Er vindt een due diligence plaats en er worden afspraken gemaakt over de risico's en mogelijke impact van S&C op het werkend vervoersysteem na afronding van het project

Ad 4. Overdracht beheer en onderhoud 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 5. Zuidasdok

Zuidasdok is een van de grootste infrastructurele projecten van Nederland. Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en van het noordelijke deel van de Randstad. Zuidasdok vervult een 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 6. Woningbouw

In de bij de Vervoerregio aangesloten gemeenten ligt een grote woningbouwopgave. In een vroege fase moet al rekening worden gehouden met de toekomstige mobiliteitsbehoefte. Bij het Rijk staat echter het denken over de bouwopgave centraal. Dit kan ertoe leiden dat er na realisatie onwenselijke mobiliteitspatronen ontstaan of nadien nog complexe mobiliteitsopgaven gerealiseerd moeten worden.

De Vervoerregio is in allerlei gremia actief om de belangen van mobiliteit voor inwoners en reizigers voor het voetlicht te brengen bij de planvorming.

Ad 7. Tekort laadcapaciteit

Het elektriciteitsnetwerk raakt vol. De verwachte groei van het openbaar vervoer maakt uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk. Het capaciteitstekort heeft effect op de beschikbaarheid van laadcapaciteit voor elektrische bussen en de geplande instroom van elektrische bussen.

De gemeente Amsterdam maakt deel uit van een taskforce om met oplossingen voor de congestieproblematiek te komen. De Vervoerregio en GVB zijn uit hoofde van de samenwerkingsafspraken van OV-Governance via Amsterdam aangesloten bij deze inspanningen.

Ad 8. Duuzaamheidsambitie

Voor het behalen van onze duurzaamheidsdoelstellingen in 2030 en in 2050 moeten veel partijen op veel niveaus in onze regio samenwerken aan het bereiken van de vastgestelde doelen. De Vervoerregio heeft niet veel sturings- en beïnvloedingsmogelijkheden om deze gezamenlijke doelstellingen te bereiken.

De Vervoerregio houdt constant vinger aan de pols bij het ontplooien van initiatieven door en met ketenpartners vanuit het programma Schoon en duurzaam. Zelf draagt de Vervoerregio bij aan de doelstellingen door in haar bedrijfsvoering te werken op het hoogste niveau 5 van de duurzaamheidsprestatieladder.

Ad 9. Schaars personeel

Het zijn de mensen die ertoe doen. De Vervoerregio kan haar ambities waarmaken met de inzet van gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers. Er is krapte op de

arbeidsmarkt. Daardoor zijn er voor veel medewerkers ook kansen buiten de organisatie. Het functiehuis werkt soms belemmerend en gekwalificeerde mensen voor spilfuncties zijn schaars.

De Vervoerregio hanteert een strategische personeelsplanning waarin de kwalitatieve en kwantitatieve samenstelling van het personeelsbestand wordt afgestemd met de doelen van de organisatie. Als aantrekkelijk werkgever is personeelsontwikkeling onverkort een belangrijk speerpunt. Waar nodig huurt de Vervoerregio expertise in.

Ad 10. Informatietechnologie

Ieder systeem, hoe veilig ook, kan worden gehackt, gecompromitteerd of onklaar gemaakt. De Vervoerregio loopt voor haar primaire en ondersteunende systemen gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Hierbij moet worden gedacht aan het niet beschikbaar zijn van systemen en het verloren gaan van data door aanvallen van buitenaf. Ervaringen zoals bij de gemeente Hof van Twente tonen aan dat de beschermingsmaatregelen en voorbereidingen die tegen digitale bedreigingen worden getroffen, op zich verdienstelijk zijn, maar in geen verhouding staan tot de aard en omvang van de bedreigingen en de schade die zij kunnen veroorzaken.

De Vervoerregio is haar informatiebeveiliging gericht aan het verbeteren via het toepassen van de normen in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) en overweegt aanvullende maatregelen, zoals de inzet van ethische hackers om continu kwetsbaarheden haar systemen te identificeren. Daarbij realiseren we ons, als regisseur van het mobiliteitssysteem, dat het niet alleen gaat om de systemen van de Vervoerregio zelf, maar ook dat de voor het mobiliteitssysteem onmisbare digitale infrastructuur en systemen van onze ketenpartners, de mobiliteitsaanbieders en wegbeheerders, kwetsbaar zijn.

BIJLAGE 7 : AFKORTINGENLIJST

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
AMRI	Asset Management Rail Infra
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer
DOVA	Samenwerkingsverband Decentrale OV Autoriteiten – in 2019 samengaan van Decentrale OV autoriteiten (DOVA) en Nationale Data OV (NDOV)
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOVASZ	Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-)verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp
IenW	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
IPO	Interprovinciaal Overleg
ISO	International Standardization Organization
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MaaS	Mobility as a Service
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NGF	Nationaal Groeifonds
NOVB	Nationaal OV-Beraad
NZL	Noord/Zuidlijn
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
OV	Openbaar Vervoer
P&C	Planning & Control
RAR	Reizigers Advies Raad
R-net	Randstadnet
Sbab	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SGO	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SPPO	Strategische personeelsplanning en ontwikkeling
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
UFDO	Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
Wob	Wet Openbaarheid van Bestuur
ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)