Vervoerregio Amsterdam

ONTWERPBEGROTING 2024-2027

Versie ter agendering voor rekeningcommissie 26 juni 2023 en regioraad 11 juli 2023

Op 16 juni 2023 verzonden aan gemeenteraden Vervoerregio voor zienswijzeprocedure

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

Visie van het dagelijks bestuur **4**

Leeswijzer **6**

Strategische opgaves en Bestuurlijke speerpunten **7**

Samenvattend Financieel beeld **9**

PROGRAMMABEGROTING **12**

Programma Verkeer & Vervoer 12

Investeringsagenda Mobiliteit 12

Amsteltram 14

Grote projecten Schaalsprong OV 14

Concessies 16

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) 19

Activa GVB 21

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) 23

Apparaatskosten 24

Programma Overhead 25

Programma Algemene dekkingsmiddelen 26

Paragrafen 27

Paragraaf Risicobeheersing en weerstandsvermogen 27

Paragraaf Financiering 33

Paragraaf Bedrijfsvoering 37

Paragraaf Verbonden partijen 40

Openbaarheidsparagraaf (Wet open overheid) 42

Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen 42

BEGROTING IN CIJFERS **43**

Overzicht Baten en Lasten 2022-2027 43

Overzicht Incidentele baten en lasten 44

Ontwikkeling BDU-saldo 2024-2027 en meerjarenperspectief 2023-2034 44

Overzicht baten en lasten per taakveld 45

Uiteenzetting financiële positie 46

BIJLAGEN **47**

Bijlage 1: Organogram **47**

Bijlage 2: Meerjarenperspectief 2023-2034 **48**

Bijlage 3: Grafische weergave meerjarenperspectief 2022-2033 **49**

Bijlage 4: EMU-Saldo 2022-2026 **50**

Bijlage 5: Afkortingenlijst **51**

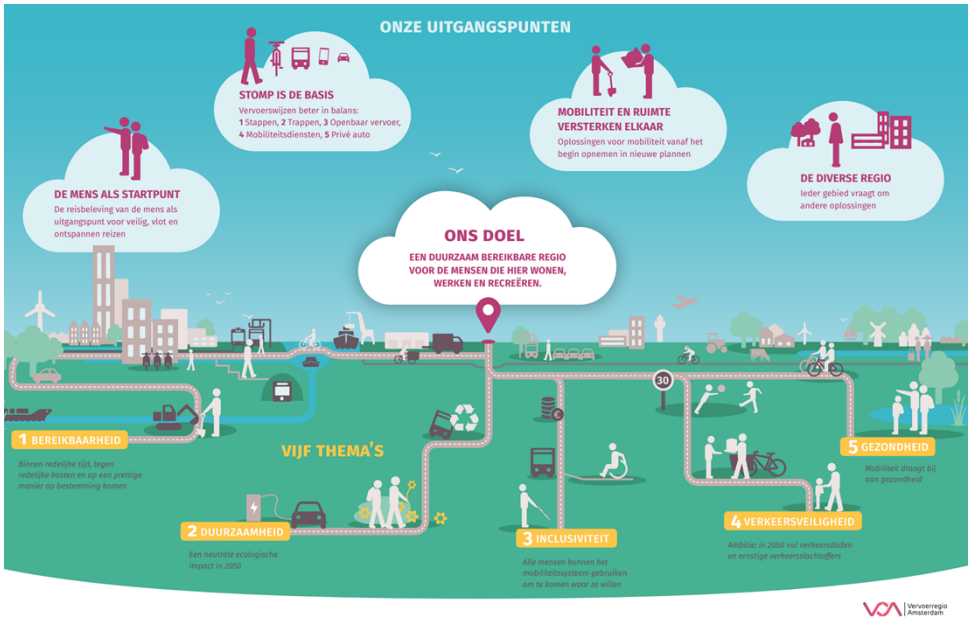
VISIE VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

Voor u ligt de begroting 2024 van de Vervoerregio Amsterdam. Daarin leest u al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen. Ze staan hier in samenhang beschreven. Deze begroting is het resultaat van enkele belangrijke ontwikkelingen en afspraken die we de afgelopen jaren hebben gemaakt. Deze zijn samengevat in de Kaderbrief 2024. Daarin staat ook onze toezegging in BO MIRT-verband om bij te dragen aan de grote projecten die een schaalsprong in het OV mogelijk maken. Zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, het sluiten van de Amsterdamse metroring, Zuidasdok en een 3e perron op station Zuid. In de begroting hebben we ook middelen vrijgemaakt voor een herstelbudget voor het OV. Hierdoor konden we in 2023 onder meer een succesvolle tariefactie met gratis OV-kaartjes neerzetten.

Met deze begroting streven we ernaar onze ambities te realiseren. Daarnaast willen we een solide basis leggen voor alle lopende en toekomstige ontwikkelingen. Als eerste grote mijlpaal verwachten we vanaf medio 2024 de Amsteltram naar Uithoorn te laten rijden. Daarmee is dit grote project binnen planning en budget afgerond. Dit alles betekent niet dat voor alle ambities geld is. Integendeel, we hebben te maken met financiële krapte. Ook schaarste van personeel en energie maken het lastig om onze ambities te verwezenlijken. Hoewel we ons bewust zijn van zowel de schaarste als de financiële krapte, willen we met deze begroting tóch de nodige ruimte creëren om onze ambities te verwezenlijken. Dit kunnen we doen door goede en slimme keuzes te maken. Zo blijven we zelf op krachtige wijze aan het stuur staan. En zijn we minder afhankelijk van toevallige en onverwachte externe ontwikkelingen.

In deze begroting besteden we specifieke aandacht aan diverse belangrijke elementen die ons mobiliteitslandschap beïnvloeden. Zo houden we rekening met verschillende ontwikkelingen in het reizigersgedrag. Er is onder meer een structurele toename van het thuiswerken, er zijn veranderingen in reizigeropbrengsten en andere verschuivingen in het vervoergedrag. Daarnaast besteden we aandacht aan initiatieven zoals spitsmijden, de mogelijkheid om in te checken met je betaalpas en de impact van het toerisme op ons vervoerssysteem.

Vanaf 2024 kan de Vervoerregio geen beroep meer doen op externe financiële ondersteuning van het Rijk voor het weer op niveau brengen van het openbaar vervoer na de coronacrisis. Mede hierdoor zullen we onze concessies op een lager niveau beheren. Daarbij leggen we de focus op bereikbaarheid, het verminderen van dubbele lijnen en kostenbeheersing.



Beleidskader mobiliteit 2023

We hebben belangrijke investeringen in deze begroting opgenomen voor verbeterslagen. We willen het openbaar vervoer beter laten functioneren en milieuvriendelijker maken. Ook willen we meer comfort bieden aan onze reizigers. Daarnaast blijven we trouw aan het principe van STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar, Mobiliteitsdiensten en Privéauto). Mede hierdoor zetten we ons in voor de bevordering van fietsgebruik als een integraal onderdeel van ons mobiliteitsbeleid.

Een ander cruciaal aspect dat in deze begroting naar voren komt, is verkeersveiligheid. We willen ervoor zorgen dat het verkeer - en specifiek onze infrastructuur en vervoerssystemen - zo veilig mogelijk is voor alle weggebruikers. We werken als Vervoerregio intensief samen met veertien gemeenten, de vervoerders en andere wegbeheerders om dit doel te bereiken.

Tot slot hebben we de hogere BDU (Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer) opgenomen in deze begroting. Deze verhoging is bedoeld om toekomstige ontwikkelingen en de behoefte aan openbaar vervoer (OV) in gebieden met een groeiende woningbouwopgave te ondersteunen. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daarbij essentiële pijlers. We zullen de BDU ook inzetten op de noodzakelijke aanpassingen aan prijsstijgingen op het gebied van energie, lonen, grondstoffen en materialen. Op die manier kunnen we flexibel inspelen op veranderingen in de markt.

Zoals gezegd: met deze begroting streven we naar het realiseren van de ambities van de Vervoerregio. Tegelijkertijd leggen we hier een solide financiële basis voor. Dit is nodig om de mobiliteitsdoelstellingen in de Vervoerregio Amsterdam te kunnen verwezenlijken en tegelijkertijd in te spelen op nieuwe toekomstige ontwikkelingen. We kijken ernaar uit om met alle betrokken partijen samen te werken aan de realisatie van onze ambities. Met als uiteindelijk doel een duurzaam, efficiënt en toegankelijk vervoerssysteem voor de Vervoerregio Amsterdam.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

LEESWIJZER

De Begroting 2024-2027 bestaat uit drie hoofdonderdelen: het 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. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op de programma's Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. De programmabegroting wordt aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen. In deze paragrafen geven we een doorsnee-inzicht in enkele thema's die relevant zijn voor de begroting. Dat zijn: financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen en bedrijfsvoering. De daarop volgende 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het meerjarenperspectief en de ontwikkelingen van onze belangrijkste financiële buffer. Dat is het saldo BDU (Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer) dat uit de voorgaande jaren is opgespaard.

Als bijlage bij de begroting is een tienjarige doorkijk van het financieel perspectief opgenomen.

STRATEGISCHE OPGAVES EN BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

Onze ambitie is om onze regio bereikbaar te houden. Binnen de mogelijkheden zoeken we naar een aantal oplossingen die elkaar aanvullen. Verminderen van het aanbod is mogelijk en noodzakelijk. Maar dat kan alleen op een manier die groei van het ov-gebruik straks opnieuw mogelijk maakt. Want onze regio groeit intussen door. Ook zijn de woningbouwopgaven onverminderd groot. Deze ontwikkelingen vragen om scherpere keuzes dan dat tot nu toe noodzakelijk was.

STRATEGISCHE OPGAVES

Het inhoudelijke beleid van de Vervoerregio is nu nog te vinden in het Beleidskader Mobiliteit uit 2018. Ons nieuwe Beleidskader Mobiliteit, *Verbinden in Verscheidenheid*, ligt momenteel ter inzage. We voorzien de vaststelling door de regioraad op 31 oktober 2023. De maatschappelijke opgaven die op ons afkomen op het gebied van klimaat, energie, woningbouw, werkgelegenheid, verkeersveiligheid en de toenemende ongelijkheid vragen namelijk om scherpere keuzes. We pakken die opgaven aan vanuit het concept 'Brede Welvaart'. We kijken eerst vanuit de mens. Pas daarna volgt het systeem. Die opgaven vertalen we in vijf samenhangende thema's: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit. Wij willen de bijdrage van mobiliteit aan onze brede welvaart in onze regio optimaliseren. Daarvoor hanteren we de volgende principes:

De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen – Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. We nemen gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit als uitgangspunt. Vervolgens kijken we welke maatregelen in de infrastructuur daar het beste op aansluiten.

STOMP is de basis – We willen de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen. Verminderen betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en vaker thuiswerken. Voor veranderen hanteren we het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Openbaar - Mobiliteitsdiensten – Privéauto). Dit betekent dat we inzetten op vervoersopties die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. We maken het kiezen voor deze opties makkelijker en aantrekkelijker. Dat doen we zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken. De consequente inzet van STOMP draagt ook bij aan verduurzaming. Verder zetten we in op minder uitstoot van schadelijke stoffen, het gebruik van schone energie en zo min mogelijk grondstoffen. Om STOMP als basis te kunnen hanteren, ligt er in 2024 een opgave voor het behoud en herstel van het openbaar vervoer in onze regio.

Elk gebied vraagt om een andere oplossing – De Vervoerregio is in alle opzichten een diverse regio. We maken daarom onderscheid tussen vijf verschillende gebiedstypen: van hoogstedelijk tot landelijk. Elk gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. In landelijk gebied houdt de auto een grotere rol. Wel moeten de alternatieven hier verbeteren. In dorps- en stadscentra is er juist veel ruimte voor lopen en fietsen. Doorgaand verkeer loopt eromheen. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving. Die keuzemogelijkheden sluiten ook aan op onze doelen.

Mobiliteit en ruimte versterken elkaar – De Vervoerregio heeft geen zeggenschap over de openbare ruimte en is ook geen wegbeheerder. Maar de mobiliteit heeft wel grote belangen bij een optimale ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte. Dit bepaalt namelijk hoe mensen kunnen en willen reizen. Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten. En prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We helpen gemeenten om bereikbaarheid een goede plek te geven binnen ruimtelijke plannen.

BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

Vanuit eerder vastgesteld beleid en de actuele vraagstukken voorzien we de onderstaande bestuurlijke hoofdthema's. Deze sluiten ook nog steeds goed aan bij het nieuwe (ontwerp-)Beleidskader Mobiliteit '*Verbinden in verscheidenheid*'.

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2021 nam het aantal verkeersslachtoffers in onze regio juist toe. Gelukkig nam dat aantal in 2022 weer wat af. We willen toe naar een echte trendbreuk. Maar zover zijn we nog niet. Eind 2019 sloten bestuurders van Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten een akkoord. Daarmee ligt er nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes versneld aan te pakken. Hiervoor stelde de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) landelijk een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen.

De Vervoerregio en haar gemeenten hebben daarop voorstellen voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen ingediend. Daarvoor is in 2022 € 8 miljoen en in 2023 € 3 miljoen miljoen rijksgeld beschikbaar gesteld. De uitvoering van deze maatregelen is nu in volle gang. Komend jaar willen we extra inzetten op snelheidsverlaging, veilige fietsvoorzieningen en de aanpak van risicovolle 50km-wegen. Ook zetten we fors in op campagnes die de aandacht vestigen op kwetsbare doelgroepen in het verkeer.

Schoon & Duurzaam

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem. Dat doen we onder meer met de inzet op schonere energie en voertuigen, infrastructuur & productie. Én door duurzaam inkopen en opdrachtgeverschap. Een van de belangrijkste punten is het verschonen van het openbaar vervoer met de zero-emissiedeal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer de helft van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. We willen dit in 2025 naar 95% verhogen. 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 de start van de nieuwe concessie al met een 100% zero-emissievloot 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 naar hoe we verder kunnen verduurzamen binnen de organisatie.

Schaalsprong OV en bereikbare nieuwe woningen

In het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' (Sbab) werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de metropool. Dit gebeurt 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 bereikbaar te maken. Het programma bevat kortetermijn-maatregelen die zorgen voor gespreid-over-de-dag-reizen en afspraken hierover met werkgevers.
Ook hebben we de bereikbaarheidsopgaven op de langere termijn scherp in beeld. Hiervoor werken we in MIRT-studies en -uitwerkingen aan opgaven in corridors zoals Amsterdam–Hoorn, Amsterdam–Almere, en de OV-verbindingen Amsterdam – Haarlemmermeer en Sloterdijk – Amsterdam Centraal. Voor kleinere en middelgrote steden bestaat het programma Bereikbare Steden. Dit wil de bouw van tienduizenden woningen en het scheppen vanarbeidsplaatsen organiseren en mogelijk maken. In het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 2022 zijn over al deze grote opgaven afspraken met het Rijk gemaakt voor een bedrag van een totale omvang van ruim zes miljard euro.

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. Zo hebben zij meer vrijheid in hun mobiliteit. Want meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties vanuit dit beleid zijn de aanleg van toegankelijke haltes, het aanbrengen van geleidelijnen en brailleknoppen en het verlagen van de incheckdisplays in trams. Ook is er de inzet van de OV-coach die mensen helpt te reizen met het openbaar vervoer. En er zijn proeven met de Haltebuddy en de Haltehulp. GVB heeft de laatste geïntroduceerd in de vernieuwde app.

Concessies openbaar vervoer

Bij onze openbaarvervoerconcessies is de onzekerheid over de mobiliteitsontwikkelingen nu het grootst. De Vervoerregio is trots op de verantwoordelijkheid die onze vervoerders namen tijdens de coronacrisis om dóór te rijden. Zo konden reizigers met een vitaal beroep naar hun werk blijven gaan. Samen met het Rijk en de vervoerders is het ons gelukt het openbaar vervoersysteem in stand te houden. Dit ondanks het feit dat we een groot deel van de opbrengsten missen vanwege de daling van het aantal reizigers. Met de vervoerbedrijven maken we voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden afspraken om het aanbod beter in overeenstemming te brengen met de verwachte vraag. Tegen deze achtergrond is de concessie voor de samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland verleend. Die zal EBS vanaf 10 december 2023 gaan verzorgen.

Financieel perspectief en personele inzet

De uitdaging blijft voor de Vervoerregio om de ambities te realiseren binnen de daartoe beschikbaar gestelde middelen in de komende jaren. De voortgang daarop monitoren we continu. Door gedegen financieel beleid, integrale afwegingen en een goede agendering & programmering, zorgt de Vervoerregio ervoor dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet. Daar waar nodig prioriteren we tijdig en op een juiste manier. Bij dit alles vinden we openheid naar de partners belangrijk. Daar houden we aan vast.

Vervoerregio Amsterdam

Het bestuursakkoord 'Stap Vooruit' geeft invulling aan onze ambities, ideeën en plannen om samen naar een duurzame bereikbare regio te groeien. Dat akkoord presenteerde het dagelijks bestuur op 11 oktober 2022. Met het vervullen van onze ambities en het uitvoeren van onze opgaven groeit de organisatie. Onze groeiende organisatie heeft naast meer inzet voor onze primaire taken ook behoefte aan een verdere professionalisering van de ondersteunende functies. Daarnaast is er een aantal wettelijke taken dat vraagt om inzet. Dat geldt bijvoorbeeld voor de bestrijding van cybercriminaliteit. Ook hebben onze gemeenten behoefte aan ondersteuning om mobiliteitsbeleid te ontwikkelen en uit te voeren. De Vervoerregio kan daarbij ondersteunen. In deze begroting hebben we daarom rekening gehouden met extra personele capaciteit. Daarmee kunnen we onze kwaliteit borgen. En zo zorgen we voor meer continuïteit en versterken we onze mogelijkheden.

SAMENVATTEND FINANCIEEL BEELD

De Kaderbrief 2024 vormt het uitgangspunt voor deze ontwerpbegroting. De Vervoerregio, de deelnemende gemeenten en de vervoerders staan voor forse uitdagingen. Een van die uitdagingen is de toegenomen omvang van de mobiliteitsvraagstukken vanuit de woningbouwopgaven. Daarbij kennen we ook financiële uitdagingen. Zoals het aflopen van de Transitie Vergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) eind 2023. Én de prijsstijgingen die niet altijd worden gecompenseerd door de indexatie die wij op de BDU ontvangen. De voorliggende begroting biedt niet veel vrije ruimte. Maar we schetsen er wel de ontwikkelingen van de afgelopen jaren mee in een sluitende en realistische begroting. Daarmee vormt deze begroting - inclusief de doorwerking voor de latere jaren - een sobere maar stevige basis.

We gaan daarbij uit van een structurele bijdrage van € 461 miljoen per jaar (met als basis het prijspeil 2023). Want we verwachten niet dat de beschikbare middelen in de toekomst substantieel wijzigen voor het werk en de taken van de Vervoerregio. Wel is er sprake van een jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU V&V - of kortweg BDU).

In de meerjarenbegroting op de volgende pagina (zie tabel 1) zijn enkele nieuwe belangrijke ontwikkelingen na de Kaderbrief 2024 verwerkt:

1. Binnen het subprogramma Concessies is het herstelbudget beschikbaar. Dit budget wordt verdeeld zodat de vervoerders hun vervoerplannen volgens de doelstellingen van 2024 en de jaren erna kunnen uitvoeren. Daarmee kunnen we een acceptabel peil van openbaar vervoer in stand houden.
2. Op 1 mei 2023 is vanuit de verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur als systeemverantwoordelijke volgens de Wet Lokaalspoor ook het metrosysteem Signalling & Control (S&C) van de gemeente Amsterdam overgenomen. Dit wordt aan de scope van het AMRI (Assetmanagement Railinfrastructuur) contract toegevoegd. Daarvoor zijn zowel eenmalige budgetoverdrachten als de structurele ophoging voor beheer en onderhoud nodig. Deze structurele ophoging is jaarlijks € 2 miljoen vanaf 2024.
3. De herijking van de budgettaire gevolgen voor de ingebruikname van de Uithoornlijn.
4. De ophoging van de budgetten naar prijspeil 2023 op basis van de verwachte BDU-indexatie van 4% over 2023.
5. Het opnemen van budgetten die uit 2022 zijn doorgeschoven naar 2024 om de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen. Dit betreft het AMRI-contract.
6. Het naar voren halen van budget voor de MIRT-verkenning van de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer in 2023 en 2024. Dit betreft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.
7. Het opnemen van extra budget voor uitbreiding van de personeelscapaciteit om de ambities waar te kunnen maken, te voldoen aan onze wettelijke taken en gemeenten ondersteuning te kunnen bieden bij hun mobiliteitsbeleid.

Overige wijzigingen hebben betrekking op budgetneutrale wijzigingen tussen de subprogramma's of over de jaren heen (kasritmewijzigingen).

In de Kaderbrief 2024 zijn de volgende onzekerheden genoemd. Die kunnen de uiteindelijke uitvoering van de begroting beïnvloeden:

- Uitwerking en uitvoering van de herstelplannen van de vervoerders.
- Ontwikkeling van de reizigersaantallen en -opbrengsten.
- Overige prijsontwikkelingen.
- Voortgang bouw en aanleg van infraprojecten als gevolg van stikstofruimte.
- Besluiten van het Rijk inzake de woningbouwontwikkelingen.
- Ontwikkelingen en krapte op de arbeidsmarkt.

Vervoerregio Amsterdam

Tabel 1 Meerjarenbegroting 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Ontwerp Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
LASTEN						
Algemende dekkingsmiddelen	**0**	**280**	**137**	**24**	**0**	**0**
Overhead	**11.475**	**13.558**	**13.249**	**13.306**	**13.261**	**13.261**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	132.680	155.477	108.559	118.919	118.865	118.865
Grote projecten schaalsprong OV	0	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Amsteltram	45.060	42.967	31.718	0	0	0
Concessies	218.111	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	88.817	166.220	141.320	134.675	134.475	132.575
Acitva GVB	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.896	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368
Apparaatskosten	8.975	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376
Totaal Verkeer & Vervoer	**519.244**	**628.661**	**471.918**	**438.449**	**454.054**	**441.438**
TOTAAL LASTEN	**530.719**	**642.499**	**485.303**	**451.778**	**467.315**	**454.699**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	8.430	-22.638	-4.834	-15.427
Rentebaten	2.991	1.750	1.607	1.494	1.381	1.258
Overige baten	-20	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**382.284**	**593.580**	**471.235**	**440.054**	**457.745**	**447.029**
Overhead	**314**	**202**	**202**	**202**	**202**	**202**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	5.609	0	0	0	0
Amsteltram	28.660	1.692	0	0	0	0
Concessies	115.334	38.952	8.297	8.254	6.100	6.100
AMRI	94	1.100	3.000	1.900	1.900	0
Acitva GVB	31	0	1.200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.634	1.363	1.368	1.368	1.368	1.368
Apparaatskosten	65	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**147.899**	**48.717**	**13.865**	**11.522**	**9.368**	**7.468**
TOTAAL BATEN	**530.497**	**642.499**	**485.303**	**451.778**	**467.315**	**454.699**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	222	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

- De daling van de kosten voor de Investeringsagenda Mobiliteit in 2024 (ten opzichte van 2023) is het gevolg van het doorschuiven van ongebruikte fondsen van voorgaande jaren naar het volgende begrotingsjaar. Er is structureel € 119 miljoen beschikbaar. Voor meer uitleg verwijzen we naar het subprogramma.
- De daling van de begrotingspost concessies in 2024 (ten opzichte van 2023) is het gevolg van het wegvallen van de Rijkssubsidie voor TVOV. Die wordt in 2023 voor het laatst uitgekeerd (€ 32 miljoen). Daarnaast wordt er ongeveer € 12 miljoen minder ingezet vanuit het herstelplan budget.
- In 2023 vindt de afrekening plaats van het oude BORI/MVP-contract. Vanaf 2023 wordt het nieuwe AMRI-contract gehanteerd op basis van de meerjarenreeks voor het Beheer & Onderhoud van de railinfrastructuur en het Meerjaren Vervangingsprogramma (BORI/MVP).
- De afrekening van enkele AMSYS en S&C subsidies in 2023 zorgt voor een aanzienlijk verschil tussen 2023 en 2024 in de Activa GVB reeks.

Tot en met 2023 werd het 'BDU-saldo voorgaande jaren' ingezet om de begrote kosten te dekken. Dit zetten we onder meer in voor mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Ook gebruikten we het voor extra maatregelen voor projectversnellingen die eind 2020 waren vastgesteld. Voor 2024 nemen we een kleine aanvulling van € 8,4 miljoen vanuit het BDU-saldo op om de begrote kosten te dekken. Er is momenteel geen inzet vanuit het 'BDU-saldo voorgaande jaren' gepland om de lasten te dekken vanaf 2025. Hierdoor ontstaat er een vrije ruimte van ongeveer 3% van de begroting voor de jaren 2025 tot en met 2027. Deze financiële ruimte wordt toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren. De toename van het BDU-saldo vanaf 2025 (zie tabel 2) is een gevolg van deze toevoeging.

Beklemd en niet beklemd deel van het saldo BDU

Het 'beklemd' deel van de BDU verwijst naar het resterende saldo van de BDU dat nog beschikbaar is. Het dient voor de volgende doeleinden:

1. Dekking voor reeds aangegane verplichtingen die in voorgaande jaren waren begroot maar vanwege vertraging in de uitvoering niet in dat jaar zijn uitgegeven. Daarom zijn ze doorgeschoven naar latere jaren.
2. Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten.
3. Buffer om eventuele risico's op te vangen. De kwantificering van deze risico's bedraagt gemiddeld € 42 miljoen per jaar tot en met 2026.

Vanaf 2025 neemt het saldo van de BDU gestaag toe. Deze toename is noodzakelijk om als voorzorgmaatregel een zekere buffer te creëren voor de genoemde verplichtingen en risico's. Dit noemen we het weerstandsvermogen. Het saldo van de BDU is namelijk de belangrijkste bron hiervoor. In de paragraaf 'Risicobeheersing en weerstandvermogen' wordt hier uitgebreider op ingegaan.

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beginstand saldo BDU	250.892	120.260	111.830	134.469	139.303
Beschikte jaarbijdrage	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	712.091	581.458	573.028	595.667	600.501
Inzet BDU in begrotingsjaar	-591.830	-469.628	-438.560	-456.364	-445.771
Stand saldo BDU ultimo jaar	120.260	111.830	134.469	139.303	154.730
Hiervan beklemd:					
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	18.800	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	42.000	84.000	123.000	168.000	168.000
Deel BDU beklemd	60.800	84.000	123.000	168.000	168.000
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	198%	133%	109%	83%	92%

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 komt aan bod in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Wat willen we bereiken in 2024?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin we al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschrijven. Het is de nadere uitwerking van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Dat wordt in oktober aan de regioraad voorgelegd. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Belangrijke thema's in dit uitvoeringsprogramma zijn onder meer schaalsprongprojecten, verkeersveiligheid, doorfietsroutes, inclusieve mobiliteit en mobiliteit gekoppeld aan de woningbouwopgaven.

Met het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en doorstromingsmaatregelen kunnen we een aantal problemen aanpakken. We verhogen de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Ook geven we deelmobiliteit een impuls. Daarnaast reduceren we het aantal vervuilende bussen dat nu nog rondrijdt. Met de afspraken uit het BO MIRT van eind 2022 komt de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer een stuk 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.

Op 8 februari 2023 heeft de regioraad het Uitvoeringsprogramma MRA (Metropoolregio Amsterdam) Doorfietsroutes vastgesteld. De ambitie is het volledige netwerk van doorfietsroutes binnen de vervoerregio vóór 2035, zoveel als mogelijk, gerealiseerd te hebben.

De bereikbaarheidsmaatregelen wegen we in samenhang af. Het doel daarbij is niet de modaliteit maar de mobiliteit centraal te stellen: de reis van deur tot deur. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen, kijken we nadrukkelijk naar de CO2-balans. Net als naar de aangename beleving van de reis. We streven daarbij naar een vervoerwijze die 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. Dit programma presenteert daarmee de totale ambitie. Daarbij presenteert het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vooral de beschikbare budgetten. Veel van de belangrijke projecten die de komende tijd in uitvoering gaan, zijn mobiliteitsprojecten met meervoudige doelen. Zo bevorderen ze de doorstroming van het OV en/of verbeteren ze de weg. Daarnaast brengen we voor fietsers zaken als tunnels en fietsparkeervoorzieningen aan. Tegelijkertijd treffen we maatregelen voor verkeersveiligheid. Ondertussen maken we ook het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk.

Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als de aanleg van het project Guisweg in Zaandijk. Daar komt een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg. Ook leggen we een extra op- en afrit aan bij de A8-aansluiting én een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg en de provinciale weg. Dergelijke projecten hebben we ook op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan of Hoofddorp. Het vergroten van de verkeersveiligheid gebeurt onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig). We financieren daarvoor projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor was in 2021 en 2022 een extra verkregen

rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het SPV van € 8 miljoen beschikbaar. Een nieuwe tranche van het SPV heeft nog eens € 3 miljoen extra rijksbudget opgeleverd tot 2027.

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem. Dat doen we 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 helpt mensen bij het zelfstandig reizen met het OV.

De Vervoerregio neemt ten aanzien van de MRA Doorfietsroutes een initiërende en pro-actieve rol. Dat doen we in aanvulling op de bestaande nauwe samenwerking bij gemeentelijke initiatieven. De eerste projecten en initiatieven uit het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes zijn dan ook integraal en herkenbaar in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgenomen.

Ieder jaar brengen we verslag uit en leggen we verantwoording af over de realisatie van alle projecten en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin helder uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze projecten en maatregelen opgesomd. Het UPM stellen we ieder jaar tegelijk met de begroting op en leggen we ter besluitvorming voor. Onderstaande kaarten zijn afkomstig uit het UPM en geven per deelregio de belangrijkste projecten weer. [invoegen kaarten gebeurt in volgende versie, zie ook kaartjes in UPM]

Wat mag dat kosten?

Tabel 2 IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	132.680	155.477	108.559	118.919	118.865	118.865
Totaal lasten	**132.680**	**155.477**	**108.559**	**118.919**	**118.865**	**118.865**
Bijdragen derden	1.755	5.609	-	-	-	-
BDU Absoluut	326	-	-	-	-	-
Totaal baten	**2.081**	**5.609**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-130.599	-149.868	-108.559	-118.919	-118.865	-118.865

Voor kleine projecten en mutaties (< € 5 miljoen) fluctueert het jaarbudget rond de € 30 miljoen. Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase hanteren we een stelpost van € 5 miljoen. Net zoals vorige jaren baseren we deze bedragen op een inschatting van de acties van het programma en de ervaringscijfers van de vorige jaren. In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond wordt gehanteerd. Maar de meeste projecten leiden voor de Vervoerregio pas tot uitgaven na het afgeven van een subsidiebeschikking of het verlenen van een opdracht. We weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer komen. Het is daarmee het saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten die tussentijds sneuvelen of vertragen. Daardoor komen eerder gereserveerde middelen vrij.

De Vervoerregio monitort dit beeld continu. Ze stuurt actief op programmering en hanteert, indien nodig, een overprogrammering van 15%. Dat is een percentage dat niet ongebruikelijk is bij overheden. De realisatiegraad van de Vervoerregio lag afgelopen jaren tussen de 80% en 90%. Het overzicht van de totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen de komende jaren is te vinden in het UPM. Het laat zien dat er keuzes gemaakt moeten. Keuzes die verband houden met het beschikbare budget. 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. Waar nodig treedt de Vervoerregio in gesprek met de deelnemende gemeenten en andere regionale partijen, waaronder de provincie Noord-Holland. Op die manier zorgen we ervoor dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen.

In 2024 is € 10 miljoen minder beschikbaar dan het structurele niveau van € 119 miljoen. Dit is omdat bij de bestuursopdracht uit 2020 budget van de jaren 2022 tot en met 2024 naar 2021 is overgeheveld. Dit met als doel om 'investerend de crisis uit te komen'.

AMSTELTRAM

Wat willen we bereiken in 2024?

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. Hij staat voor 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 van de reiziger en de inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat gaan we daarvoor doen?

Ombouw Amstelveenlijn - De laatste restwerkzaamheden voor de aanleg van de tijdelijke eindhalte op de Strawinskylaan (light variant) zijn afgerond in 2023. In 2024 verwachten we geen kosten meer.

Uithoornlijn - Het komend jaar staat in het teken van het indienststellingsproces van het project Amsteltram. Dat houdt in: de start van de exploitatie in juli 2024, de decharge van de projectorganisatie en de financiële afsluiting. Zoals het er nu naar uitziet, kunnen wij trots zijn op tijdige oplevering binnen budget!

Om in juli 2024 de daadwerkelijke exploitatie met reizigers te starten, moeten eerst de uitvoering en de integrale testfase succesvol zijn afgerond. Daarmee blijkt dat er sprake is van een integraal werkende traminfrastructuur (met aansluitende weginfrastructuur). Daarop volgt de vervroegde ingebruikname door GVB. Dan wordt ook de indienststellingsvergunning aangevraagd. Als die er is, stelt GVB de infrastructuur in bedrijf. En onze stadsvervoerder start de fase voor Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO). Deze fase focust op de operationele en organisatorische gereedheid: een betrouwbare dienstregeling conform de concessieafspraken en een robuust beheer van de Uithoornlijn. Hieronder vallen ook het gebruik en beheer van de hal op het opstelterrein in de Legmeerpolder. Die leidt tot een significante daling van het aantal remiseritten door de stad. Na een succesvolle OTO-periode start in juli 2024 de daadwerkelijke exploitatie met reizigers.

Na de start van de exploitatie volgt een periode van definitieve oplevering, de overdracht, decharge van de projectorganisatie op basis van het eindverantwoordingsdocument en financiële afsluiting van de Amsteltram.

Wat mag dat kosten?

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

Amsteltram	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Amstelveenlijn	1.359	1.053	-	-	-	-
Uithoornlijn	43.701	41.914	31.718	-	-	-
Totaal lasten	**45.060**	**42.967**	**31.718**	**-**	**-**	**-**
Bijdragen derden	28.660	1.692	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**28.660**	**1.692**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Amsteltram	-16.400	-41.275	-31.718	-	-	-

GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

Wat willen we bereiken in 2024?

Een nationale alliantie van zeven partijen wilde oorspronkelijk een substantiële gezamenlijke bijdrage leveren van € 1,025 miljard voor het realiseren van twee nieuwe metroprojecten: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol/Hoofddorp én het sluiten van de Ringlijn. Maar na een overleg met het Rijk, stelde 'Den Haag' als eis dat er een sluitende dekking voor de totale

investering van € 5,4 miljard voor vier projecten zou moeten komen. Naast het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn betrof dat ook Zuidasdok en de aanleg van het 3e perron op station Zuid. Als aan die eis zou worden voldaan, zou het Rijk 75% bijdragen. Daarom heeft de alliantie de regionale bijdrage aangevuld tot € 1,366 miljard. De eerdere bijdrage vanuit de Vervoerregio van € 225 miljoen is daarvoor met € 145 miljoen opgehoogd tot € 370 miljoen. Die is in de begrotingsjaren 2023 tot en met 2034 opgenomen.

Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten. Ook onderstrepen we zo onze langetermijn verbintenis aan de metrolijnen.

In 2023 en 2024 wordt de MIRT-verkenning uitgevoerd. Die moet in 2025 leiden tot een definitief besluit van de minister van Infrastructuur en Waterschap (IenW) over de realisatie van de beoogde OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp).

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio gaat samen het Ministerie van IenW de rol van gedelegeerde opdrachtgever vervullen namens de acht betalende partijen als de opdrachtgevers van deze MIRT-Verkenning. In deze fase worden diverse alternatieven, waaronder de doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol, nader uitgewerkt. Ook vindt participatie plaats met de omgeving. En er wordt een milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd. Met al deze informatie wordt de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief nader onderbouwd. De rol van de Vervoerregio in het opdrachtgeverschap is tweeledig: ten eerste is de Vervoerregio ambtelijk opdrachtgever en eerste contactpersoon voor de aansturing van de projectorganisatie. Daarnaast vervult ze de rol van kasbeheerder namens alle opdrachtgevers.

Wat mag dat kosten?

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

Grote projecten schaalsprong OV	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	-	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**-**	**20.950**	**1.750**	**15.500**	**35.000**	**40.000**
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-	-20.950	-1.750	-15.500	-35.000	-40.000

De bovenstaande verdeling naar jaren is op basis van eerdere besluitvorming opgenomen. Hierin kunnen wijzigingen optreden als gevolg van nadere afspraken die de partners maken voor de vier beoogde projecten. De eerste stap daarvan is de MIRT-verkenning voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Daarvoor is een globale raming opgesteld met een omvang van circa € 30 miljoen. Dit is inclusief de kosten van de ambtelijk opdrachtgeversorganisatie van de Vervoerregio. Volgens de MIRT-spelregels worden de kosten van een Verkenning voor 50% door het Rijk vergoed. De overige 50% zal door de regionale partijen moeten worden gedekt. In onderstaand overzicht is de bijdrage van partijen naar rato van hun inbreng in de totale opgave berekend. In de begroting 2024 wordt een bedrag van € 1,75 miljoen opgenomen.

Tabel 6 Bijdrage partners bedragen x €1.000.000

Partners	Jaren		Totaal
	2023	2024	
Min. I&W	7,5	7,5	**15,0**
Amsterdam	1,2	1,2	**2,4**
Vervoerregio	1,7	1,7	**3,5**
NS	0,9	0,9	**1,8**
Haarlemmermeer	0,5	0,5	**1,0**
Schiphol	1,2	1,2	**2,3**
Prov. Noord-Holland	0,3	0,3	**0,6**
SADC	1,7	1,7	**3,5**
Totaal	**15,0**	**15,0**	**30,0**

CONCESSIES

Wat willen we bereiken in 2024?

Ons doel is het openbaar vervoer sterk uit de crisis te laten komen. En klaar te zijn voor de toekomstige OV vraag terwijl de middelen beperkt zijn. Onzekere factor daarbij is dat we nog niet weten hoe snel het OV-gebruik en daarmee de opbrengsten zich zullen herstellen. Om toch zo dicht mogelijk bij onze doelen te blijven, hebben we onze ambities en activiteiten gebaseerd op de prognoses van de vervoerders die in Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) verband zijn gemaakt.

Die geven aan dat in 2025 de reizigersopbrengsten weer op het niveau van 2019 zullen uitkomen. 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. Toch moeten voor de periode 2024 en 2025 (en verder) afspraken gemaakt worden, over hoe om te gaan met de huidige contractafspraken.

Het behoud van de hoogwaardigheid van het netwerk is van belang. Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is het fundament van het openbaar vervoersysteem. Door hoge frequenties te behouden, zorg je dat het ov aantrekkelijk blijft. Ook faciliteer je de groei. Dit leidt tot eerder herstel van opbrengsten. Naast het hoogwaardige netwerk is het logisch goed te kijken naar de aansluitingen van het onderliggende openbaar vervoernetwerk. Mocht er toch verder afgeschaald moeten worden, dan moeten de aansluitingen gegarandeerd zijn. Toch zien we dat we door de tekorten ook op dat vlak wel degelijk maatregelen moeten nemen die pijn doen.

Naar verwachting houdt het personeelstekort ook in 2024 aan. Dit zorgt er mogelijk voor dat we ondanks reizigersgroei het netwerk niet uit kunnen breiden. Vervoerders doen er alles aan om dit zo snel mogelijk op orde te brengen. De Vervoerregio zal afspraken maken over hoe we hiermee omgaan.

Als regio willen wij aansluiten op toekomstige ontwikkelingen. Dat betekent ook dat wij in onze keuzes voor iedereen aantrekkelijk moeten zijn. En 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 een zetje in de goede richting bij onze ambities schoon, efficiënt en kosteneffectief OV aan te bieden. Onze grootste concurrent is niet de auto maar onaantrekkelijk openbaar vervoer. Waarbij de reiziger ‘snel en comfortabel’ als belangrijkste argument noemt om van de auto naar het OV over te stappen.

De begroting gaat uit van een gelijkblijvende inzet van middelen voor de exploitatie ten aanzien van de begroting van 2023. Daarbij worden incidentele middelen uit het herstelbudget OV ingezet om het OV op peil te houden.

Wat gaan we daarvoor doen?

De Vervoerregio gaat na wat coulance in de coronajaren in 2024 weer sturen op de contractafspraken. Er spelen nog steeds grote personeelsproblemen die waarschijnlijk geheel 2024 zullen aanhouden. Ook is de verwachting dat in 2024 nog niet alle reizigers terug zullen zijn op het niveau voor 2019. Tegelijkertijd wordt een hoge indexatie verwacht voor de OV-tarieven. Dat maakt het niet aantrekkelijker voor de reiziger om weer vaker met het OV te reizen. We staan voor grote uitdagingen in 2024. We zoeken daar de komende tijd gepaste oplossingen voor.

Het contact met de vervoerder is nog steeds zeer goed en de gesprekken over herijking en herstelplannen 2024 verlopen dan ook constructief en professioneel. Beide partijen hebben de intentie hier op een goede manier uit te komen. Tot nu toe zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt voor 2024.

Met het uitvoeren van het concessiebeheer willen we:

- Een partnerschap met duidelijke taak- en rolverantwoordelijkheid waardoor vernieuwing en uitdagingen de ruimte krijgen.
- Een hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoer (metro, tram en bus) dat het gehele jaar onze reizigers kan vervoeren.
- Beperkte rituitval van maximaal 1%.
- Een hoge score van klanttevredenheid (minimaal een 7,5).
- Strategisch materieel van de vervoerders (railinfra en voertuigen) dat een bijdrage levert aan een betrouwbare en efficiënte dienstuitvoering.
- Samen met onze regiogemeenten ervoor zorgen dat het wegennet bij onderhoud en verbetering het OV zo goed mogelijke doorstroming garandeert. En hier al in het project op voorhand extra middelen voor reserveert.
- Openbaar vervoer dat 100% zero emissie is.

Concessie Amstelland-Meerlanden

- Voor de concessie Amstelland-Meerlanden geldt dat de Uithoornlijn in dienst wordt genomen. De reiziger reist nu via een rechtstreekse, hoogfrequente R-net buslijn naar Amstelveen busstation. Als de Uithoornlijn gaat rijden, vervallen er enkel hoogfrequente lijnen. Die worden dan overgenomen door de Uithoornlijn, die Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam verbindt. Vervoerkundig betekent dit een aantal veranderingen voor de reiziger. Connexxion rijdt straks niet meer naar het centrum van Amsterdam vanuit Uithoorn. Ook verandert een aantal ontsluitende lijnen.
- De invoering van 30km/u in de gemeente Amsterdam heeft impact op de dienstregeling met als gevolg langere reistijd.
- In 2023 maakt de Vervoerregio afspraken met Connexxion over 2024 en de jaren erna. Het uitgangspunt is dat de maximaal begrote exploitatiesubsidie beschikbaar is. Tegelijkertijd zet Connexxion zich volledig in om het personeelstekort op te lossen en het vervoeraanbod te laten groeien wanneer het aantal reizigers verder herstelt.

Concessie Zaanstreek en Waterland

- De nieuwe samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland start 10 december 2023. De implementatie is in volle gang. De nieuwe bussen zijn besteld en de stallingen zijn in aanbouw. Het hele proces loopt voorspoedig. De grote opgave is ook in deze concessie het personeelsprobleem. De Vervoerregio is in gesprek met EBS om een plan te maken om het personeelstekort op te lossen.
- Voor de nieuwe gecombineerde concessie Zaanstreek-Waterland is in 2024 een budget beschikbaar van ongeveer € 43 miljoen. Dit bestaat uit eenmalige subsidies: de exploitatiesubsidie en overige kosten voor de concessie.

Amsterdam

- Naast de aangepaste frequenties in 2023 worden ook routes aangepast. Daar waar een alternatief is, worden routes gebundeld. Hiermee wordt een robuust basisnetwerk gecreëerd. Hiermee kunnen we de groei van de komende jaren en uitbreidingen in het netwerk te faciliteren.
- De ambitie is om te sturen op herstel van reizigersaantallen tegen een marktconform kostenniveau. Waarbij we de juiste balans willen vinden tussen snelheid, nabijheid en directheid.
- De invoering van 30km/u in de gemeente Amsterdam heeft impact op de dienstregeling met als gevolg langere reistijden. Aan de andere kant worden de reizigersopbrengsten hoger omdat de verwachting is dat meer reizigers de overstap maken van de auto naar het openbaar vervoer.
- De productie in 2024 zal afnemen naar maximaal 82,5% t.o.v. 84% in 2023. Dit komt door frequentiewijzigingen en routewijzigingen. Als 100% referentie geldt 2019 (pre-corona).

Wat mag dat kosten?

Door achterblijvende reizigersopbrengsten en kostenstijgingen blijven de financiële tekorten groot in 2024. De wens is weer terug te gaan naar de contractafspraken waarbij de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is. Naast de verantwoordelijkheid voor de uitvoering en de daarmee samenhangende kwaliteit daarvan. De lijn die we hanteren, is de volgende: terug naar de economische verhoudingen van het contractuitgangspunt: een zo goed mogelijk ov-product voor de reiziger (kwantiteit en kwaliteit). Prikkel in

de afspraken om kwaliteit te verbeteren. Sturen op kwaliteit en afspraken over groei en herstel meenemen. Plannen moeten nog worden uitgewerkt ook afhankelijk vanaf de start van de Uithoornlijn.

In het overzicht Concessies (zie tabel 7) zijn de volgende elementen verwerkt:

• De bedragen voor de concessies zijn aangepast aan het voorlopig prijspeil 2023. Dit is een verhoging van € 3,6 miljoen conform de concessieafspraken

• Bij de business-case voor de aanleg Uithoornlijn is uitgegaan van een besparing van € 6 miljoen per jaar. De uitgangspunten zijn nu getoetst aan de huidige situatie en concessies. Dit lijdt tot een bijstelling van € 3,5 miljoen per jaar die nog niet in de begroting was opgenomen. In 2024 is dit incidenteel hoger: € 4,8 miljoen. Dit omdat de besparing pas vanaf 1 juli ingaat,

• Het Covid-OV-herstelbudget is geactualiseerd op basis van de uitgaven in 2022 en 2023. Hierdoor is € 4,6 miljoen verschoven van 2024 naar 2023

• In 2024 is een bijdrage van € 20 miljoen aan de concessie Amsterdam toegevoegd vanuit het OV herstelbudget zodat in het laatste jaar van de huidige concessie een realistisch vervoersplan opgesteld kan worden. Dit bedrag is de maximale bijdrage voor de helft van het eventuele verlies van GVB exploitatie in 2024. Voor de concessie Amstelland-Meerlanden worden in de loop van 2023 afspraken gemaakt over 2024 en verder.

• Voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland zijn een aantal incidentele posten verschoven. Dit betreft een budget neutrale verplaatsing over de jaren 2023, 2024 en 2025. In 2024 is daardoor sprake van een verlaging van € 2,5 miljoen.

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

Concessies	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Amstelland Meerlanden	66.388	61.796	51.801	50.703	50.703	50.703
Amsterdam (Exploitatie)	103.725	50.658	20.902	5.763	2.763	-237
Waterland	29.954	29.402	-	-	-	-
Zaanstreek	14.606	13.745	-	-	-	-
CVV en buurtbussen	69	150	67	67	67	67
Covid-OV-herstelbudget	2677	5.000	9.720	12.000	9.000	6.000
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland	424	725	-	-	-	-
R-net Uitvoeringskosten	2	156	-	-	-	-
Zaansteek/Waterland (vanaf 2024)	266	5.205	42.981	42.394	38.887	38.887
Totaal lasten	**218.111**	**166.838**	**125.472**	**110.926**	**101.420**	**95.420**
Bijdragen derden	6.758	6.143	8.297	8.254	6.100	6.100
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	108.576	32.809	-	-	-	-
Totaal baten	**115.334**	**38.952**	**8.297**	**8.254**	**6.100**	**6.100**
Saldo Concessies	-102.777	-127.886	-117.174	-102.672	-95.320	-89.320

Toelichting op de concessie Amsterdam:

Met de inbesteding van de nieuwe concessie voor Amsterdam voor 15 jaar vanaf 2025 is een jaarlijkse groei van 1% voorzien. Deze is bestemd voor uitbreiding van de lijnvoering of voor andere maatregelen die nog meer comfort aan de reiziger bieden. Met deze groei wordt een jaarlijkse toename in de opbrengsten van 2% verwacht. Die is als target in de afspraken opgenomen. De bijdrage van de Vervoerregio kan daardoor elk jaar afnemen. Elke 4 jaar worden de kosten- en opbrengstenontwikkeling getoetst aan de werkelijke cijfers. Dat kan leiden tot een herijking van de begrotingsreeks.

ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Wat willen we bereiken in 2024?

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. Hierdoor draagt dit subprogramma bij 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. Daaronder vallen 'van modaliteit naar mobiliteit' en een prettige en veilige reis.

De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 opdrachtgever van GVB Infra BV voor de activiteiten voor het beheer en onderhoud van het railinfrabedrijf (RIB). De Vervoerregio verricht als opdrachtgever een aantal activiteiten om deze nieuwe samenwerking 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, die is gebaseerd op goede asset informatie. Kosten, risico's en prestaties wegen we daarbij zo goed mogelijk af.

Om deze rol als opdrachtgever goed in te vullen, is een verdere professionalisering nodig van de organisatie. De Vervoerregio en GVB RIB 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.

Zowel in 2022 als 2023 worden er in deze transitie stappen gezet. Resultaat moet zijn dat in 2024 zowel GVB RIB als de Vervoerregio conform de assetmanagementsystematiek werken. Voor GVB RIB houdt dat is dat de organisatie zich conform de ISO 55.000 norm laat certificeren. De verwachting is wel dat dit ook na 2024 nog verdere doorontwikkeling en aandacht vraagt.

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, is het speerpunt voor 2023. Dat zal het ook voor 2024 blijven. De verwachting is dat eind 2023 nieuwe KPI's worden geïntroduceerd. Daardoor wordt een aanzienlijke slag gemaakt in het beheersen van de prestaties.

Zowel binnen de Vervoerregio als GVB wordt actiever gestuurd op het nemen van integrale besluiten. Belangen van exploitatie, strategische activa en asset management moeten daarbij expliciet gewogen worden. Hierbij blijft de wettelijke taak van beheerder GVB Infra BV wel steeds goed zichtbaar.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het beheer en onderhoud wordt sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd. GVB RIB voert het beheer en onderhoud in 2024 uit conform het Beheerplan 2024. GVB RIB stelt het beheerplan elk jaar tussen maart en mei op. Aansluitend wordt dit tussen partijen besproken. Het definitieve Beheerplan 2024 zal rond eind september 2023 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio worden aangeboden (conform de Wet Lokaalspoor).

Voor het Beheerplan 2024 is nadrukkelijk de vraag gesteld om mede op basis van het Vervoerplan 2023-2024 te bepalen wat de impact is op het beheer en onderhoud. Ook de uitbreiding van het areaal in 2024 met de Uithoornlijn wordt opgenomen in het Beheerplan 2024. Daarmee voegen we het aan de scope van het beheer en onderhoud toe.

Daarnaast is het beheer en de doorontwikkeling van S&C toegevoegd aan de AMRI overeenkomst. Hiervoor gaan we op portfolioniveau sturing geven aan GVB RIB om de efficiënte keuzes te maken binnen het beheer van S&C. Vanuit GVB RIB en de Vervoerregio gaan we in 2024 ook extra inzetten op de duurzaamheidskansen die er binnen het areaal en de werkzaamheden van AMRI liggen.

Omdat het om beheer en onderhoud gaat, zal de scope van de werkzaamheden jaarlijks niet wezenlijk wijzigen. Met uitzondering van genoemde wijzigingen.

Wat mag dat kosten?

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

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Dagelijks Onderhoud Metro	88.817	40.599	39.404	39.404	39.404	39.404
Dagelijks Onderhoud Tram		18.678	19.531	19.531	19.531	19.531
MVP Tram		20.813	21.220	21.220	21.220	21.220
MVP Metro		20.818	22.366	22.366	22.366	22.366
Strategisch Beheer AMRI		12.929	12.291	12.291	12.291	12.291
Overige kosten AMRI		40.608	18.277	15.182	15.582	15.582
OV-Governance		715	850	-	-	-
Bijdrage WLS		180	180	180	180	180
S&C		10.880	7.200	4.500	3.900	2.000
Totaal lasten	**88.817**	**166.220**	**141.320**	**134.675**	**134.475**	**132.575**
Bijdragen derden	94	1.100	3.000	1.900	1.900	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**94**	**1.100**	**3.000**	**1.900**	**1.900**	**-**
Saldo AMRI	-88.723	-165.120	-138.320	-132.775	-132.575	-132.575

In dze tabel zijn de volgende elementen verwerkt:

- Het sub-programma bestaat financieel voornamelijk uit de kosten voor de opdracht die de Vervoerregio verstrekt aan GVB RIB voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud aan de railinfra. Dit is conform het door GVB RIB ingediende Beheerplan 2024. Op basis van de kaderbrief AMRI worden ook de financiële kaders meegedeeld. Die kaderbrief verstrekt de Vervoerregio jaarlijks eind april aan GVB RIB. Jaarlijks indexeren we de bedragen uit de financiële meerjarenreeks van de overeenkomst. Deze mutaties zijn verwerkt in bovenstaande begroting.
- De bedragen in de begroting 2024 en verder zijn aangepast met een voorlopige indexatie 2023 van 4%, dit is een bedrag van € 5,1 miljoen.
- Vervoerregio en GVB RIB hebben contractueel afgesproken dat er – onder bepaalde 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. Hierdoor zijn er vanuit 2022 middelen herverdeeld over latere begrotingsjaren. Dit zorgt voor € 8,3 miljoen hogere uitgaven.
- De toevoeging van onderhoud en doorontwikkeling S&C aan AMRI is met een bedrag van € 7,2 miljoen in de begroting 2024 verwerkt, waarvan € 2,0 miljoen structureel. Dit gaat om projectbudgetten gefinancierd vanuit externe bijdragen of incidentele middelen en structurele kosten. Hiervan is € 4,1 miljoen gefinancierd vanuit bestaande middelen, € 1,1 miljoen vanuit andere begrotingsposten en € 3,0 miljoen uit een bijdrage derde. Daarnaast is er een toevoeging van € 3,1 miljoen die nog niet in de begroting was opgenomen. De uiteindelijk benodigde jaarlijkse bedragen worden de komende jaren gemonitord en indien nodig herijkt.
- Voor de OV-governance is vanuit de jaarrekening 2022 € 0,3 miljoen doorgeschoven naar 2024. Dit omdat de activiteiten van dit onderdeel langer doorlopen.

Omdat vanaf 2022 de Vervoerregio opdrachtgever is en niet alleen maar een subsidiërende rol heeft, kan vanaf 2022 een lagere productie bij GVB RIB leiden tot een onderbesteding op deze post bij de Vervoerregio. Vooralsnog is dit voor de Vervoerregio geen aanleiding om de afgesproken jaarbedragen vanaf 2024 te wijzigen.

ACTIVA GVB

Wat willen we bereiken in 2024?

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

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te voeren. Die zijn nodig voor het openbaar vervoer. In dit kader heeft GVB twee grote materieelbestellingen lopen. De Vervoerregio subsidieert die (grotendeels). Dit betreft zowel metro's als elektrische bussen - en de daarbij behorende laadinfrastructuur. Nieuw materieel draagt bij aan de wens om te komen tot een CO2-neutraal mobiliteitssysteem. Ook draagt het bij aan het verbeteren van de OV-reis.

De reizigersaantallen in het Amsterdamse OV zijn de laatste jaren gestaag gegroeid. Daardoor dreigde het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan te lopen. Door COVID-19 is daarin een trendbreuk ontstaan. Er is sprake van krimp. 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 voort, zoals de aanschaf van nieuwe M7-metro en de elektrische bussen. De subsidies hiervoor zijn al beschikt. Op basis daarvan heeft GVB met leveranciers contracten afgesloten. Bovendien zijn dit voertuigen die respectievelijk 30 en 15 jaar meegaan.

De Vervoerregio blijft inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer. Dat heeft grote impact 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 voor vervanging van materieel dat tegen het einde van de levensduur aan zit.

De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen van GVB in de strategische activa. Het gaat om subsidies die variëren van tientallen tot honderden miljoenen euro's. Die worden via kapitaallastenvergoeding (afschrijvingskosten en rente) beschikbaar 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 het gebied van metro is de komst van de M7 het meest in het oog springende aspect. In 2016 heeft de regioraad subsidie beschikbaar gesteld voor de aanschaf van 30 nieuwe metro's ter vervanging van oude metro's die hun einde levensduur bereiken. Inmiddels is het project zover dat de eerste voertuigen veilig en volgens verwachting rijden in de dienstregeling. In de loop van 2023 en 2024 stromen meer voertuigen in.

In het contract is een optie opgenomen om 30 extra voertuigen te bestellen. In 2024 loopt de mogelijkheid af om voertuigen bij te bestellen en zo de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld. In 2023 zijn de Vervoerregio en GVB gesprekken gestart om de nut en noodzaak van het afroepen van extra voertuigen te onderzoeken. Wanneer hieruit een extra behoefte aan middelen voortkomt, zal dit aan de regioraad voorgelegd worden. Eind 2023/begin 2024 verwachten de Vervoerregio en GVB hier een uitspraak over te kunnen doen. Voor de extra optie M7 is nog geen reservering opgenomen in de meerjarenbegroting.

Tram

De bestelling van de 15G-trams viel binnen het tramdomein het meeste op in de afgelopen jaren. Inmiddels zijn alle 15-trams inzetbaar voor de dienstregeling. GVB werkt intussen aan de verbetering van de prestaties op straat.

Eind 2022 heeft het dagelijks bestuur de vlootstrategie Tram vastgesteld. Uit de vlootstrategie volgt dat we op korte termijn een besluit moeten nemen over een vervangingsinvestering voor een deel van de Combinovloot. GVB en de Vervoerregio zijn gesprekken gestart over een mogelijke nieuwe trambestelling, de 17G. Als de plannen concreter worden, zullen deze aan de regioraad voorgelegd worden. Binnen de meerjarenbegroting is hier al een bepaald budget voor opgenomen.

Bus

Ook de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen, is binnen de strategische activa een belangrijke investering. De laadapparatuur hoort daarbij. Inmiddels rijdt GVB met 159 elektrische bussen in Amsterdam. Voor deze elektrische bussen maakt de Vervoerregio ook gebruik van de Specifieke Uitkering zero-emissiebussen (SPUK ZE). Die wordt gefaciliteerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Als Vervoerregio zorgen wij voor een tijdige aanvraag van deze subsidie en alloceren wij die aan de juiste concessie. Hierdoor verminderen wij de druk op onze reguliere BDU. Aan deze SPUK zijn verschillende voorwaarden verbonden. Daar sturen wij als Vervoerregio op. In 2024 wordt de instroom van de EB4 bussen en daarbij horende laadinfra afgerond. Naar verwachting stromen vanaf eind 2024 de EB5 en EB6 bussen in. Over de omvang wordt in 2023 een besluit genomen.

Wat mag dat kosten?

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

Activa GVB	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
15G Trams inclusief havenstraat		-	-	-	-	-
M5/M6 Metro's		-	-	-	-	-
M7 Metro's		-	-	-	-	-
Overige strategische activa		-	-	-	-	-
Totaal lasten	**17.705**	**55.252**	**42.905**	**37.684**	**43.550**	**33.834**
Bijdragen derden	31	-	1.200	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	**31**	**-**	**1.200**	**-**	**-**	**-**
Saldo Activa GVB	-17.674	-55.252	-41.705	-37.684	-43.550	-33.834

De cijfers zijn gebaseerd op het meerjaren investeringsprogramma 2023-2038. Dat is vastgesteld door het dagelijks bestuur in december 2022. De Vervoerregio kan voor de gemaakte investeringen die worden vergoed door middel van beschikkingen, goed inschatten wat de uitgaven in totaliteit zullen zijn. Deze landen 1 op 1 in de begroting. Daarnaast houdt de Vervoerregio rekening met 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 en het MJIP gekeken naar de kapitaallasten die horen bij deze uitbreidingen – en vervangingsinvesteringen. Dit gebeurt in overleg met GVB. Veelal spelen deze zaken niet binnen het kader van de meerjarenbegroting (4 jaar). Dit vanwege de lange voorbereidingstijd tussen keuzes maken, aanbesteding en instroom van voertuigen.

De jaarlijkse begroting betreft vooral de bijdrage aan de kapitaallastenvergoeding bij GVB. Dit betreft de afschrijving (van het materieel) over de levensduur én de rentevergoeding op de investering. Het gaat dus om een investering van honderden miljoenen. Maar door de kapitaallastenvergoeding wordt deze over maximaal 30 jaar gespreid.

De ‘bijdragen derden’ bestaan uit de toegekende subsidie SPUK ZE van de RVO. Deze worden over meerdere jaren betaalbaar gesteld aan de Vervoerregio.

Het MJIP 2034-2039 wordt voorzien van een gedetailleerdere uitsplitsing van de kapitaallastenvergoeding. Dit is om een accurate inschatting te maken van de gevraagde begrotingsruimte van de Vervoerregio. De Vervoerregio gaat er niet van uit dat dit een negatief effect zal hebben op de voorliggende begroting. Maar het zorgt wel voor beter inzicht. Dit gekoppeld met de gewijzigde afspraken op het gebied van subsidieverlening en -vaststelling, betekent een vereenvoudiging van de activa-processen. Dit is een verdere uitwerking van de nieuwe governance afspraken van begin 2022.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

Wat willen we bereiken in 2024?

De Vervoerregio heeft informatie nodig om besluiten te kunnen nemen. Besluiten voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens. Ook ontwikkelen en beheren we instrumenten. Daarnaast voeren we (monitorings)onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig. Maar in de meeste gevallen gebeurt dit 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), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM). Daarnaast werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's. Zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab), het platform Verkeer & Meer, de MRA Ontwikkelagenda Spoor en het MRA platform Smart Mobility. Ook laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en de inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar aanleiding van een motie van de regioraad. Of op 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. Dit geldt met name gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals woningbouw of stedelijke transformatie. Tot slot monitoren we de voortgang van onze strategische opgaven. Ook 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 10 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
MRA verkeersmodel VENOM	334	592	592	592	592	592
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.032	868	1.000	1.000	1.000	1.000
MRA Smart Mobility	815	780	780	780	780	780
MRA Spoordossier	207	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	5.508	5.923	5.796	5.796	5.796	5.796
Totaal lasten	**7.896**	**8.363**	**8.368**	**8.368**	**8.368**	**8.368**
MRA verkeersmodel VENOM	40	298	298	298	298	298
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	558	445	450	450	450	450
MRA Smart Mobility	614	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier	167	160	160	160	160	160
OSS overige projecten	255	-	-	-	-	-
Totaal baten	**1.634**	**1.363**	**1.368**	**1.368**	**1.368**	**1.368**
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-6.262	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Op basis van de jaren 2020 tot en met 2022 verwachten we voor 2024 en de jaren daarna jaarlijks € 7 miljoen uit te geven aan OSS-projecten.

APPARAATSKOSTEN

Wat willen we bereiken in 2024?

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

Wat gaan we daarvoor doen?

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

Wat mag dat kosten?

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

Apparaatskosten	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Directe Personeelslasten	7.816	9.104	10.104	10.104	10.104	10.104
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.159	3.490	1.722	2.272	2.272	2.272
Totaal lasten	**8.975**	**12.594**	**11.826**	**12.376**	**12.376**	**12.376**
Bijdragen derden	65	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	**65**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Apparaatskosten	-8.910	-12.594	-11.826	-12.376	-12.376	-12.376

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primair proces voor 2024 bedroeg € 10,2 miljoen (Kaderbrief 2024). Het budget is verhoogd met een indexatie van € 0,5 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,0 miljoen op voor het in lijn brengen van de personele capaciteit. Dit doen we met het oog op de aansturing en ondersteuning van de nieuwe opgaven en ambities van de Vervoerregio. Zie hiervoor een toelichting in de paragraaf Bedrijfsvoering onder het kopje **Personeelscapaciteit in overeenstemming met de ambities van de Vervoerregio**.

Daarmee bedraagt de structurele begroting voor dit onderdeel € 11,8 miljoen per jaar.

PROGRAMMA OVERHEAD

De Vervoerregio Amsterdam heeft in haar bedrijfsvoering aandacht voor verschillende aspecten. Zo is er aangekondigd dat er een verhoging komt voor huisvesting op de nieuwe locatie. Daarmee kan de verbinding met stakeholders verder geïntensiveerd worden. Vanwege de krapte op de arbeidsmarkt vragen we een structurele uitbreiding aan voor personeel en organisatie. Ook kijken we naar een eventuele overstap naar een ander salarisverwerkingsbureau. Verder is er aandacht voor de ontwikkeling van Teams, ICT-beveiliging en de aanbesteding voor de nieuwe termijn ICT-ondersteuning. (zie ook paragraaf Bedrijfsvoering).

Wat mag dat kosten?

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

Overhead	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	115	157	157	157	157	157
Communicatie	159	185	185	185	185	185
Bedrijfsvoering	3.167	3.941	3.601	3.608	3.563	3.563
Financiën	162	235	235	235	235	235
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	5.674	6.237	7.237	7.237	7.237	7.237
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.198	2.803	1.834	1.884	1.884	1.884
Totaal lasten	**11.475**	**13.558**	**13.249**	**13.306**	**13.261**	**13.261**
Baten overhead	314	202	202	202	202	202
Totaal baten	**314**	**202**	**202**	**202**	**202**	**202**
Saldo Overhead	-11.161	-13.355	-13.046	-13.103	-13.058	-13.058

Het budget inhuur was in 2023 circa € 1,0 miljoen hoger. Dit komt doordat er incidenteel extra budget uit 2022 is doorgeschoven. In feite gaat het om een incidentele oplossing voor de structureel gewenste extra personeelsinzet.

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primair proces voor 2024 bedroeg in eerste instantie € 7,5 miljoen (zie Kaderbrief 2024). Dat budget is verhoogd met een indexatie van € 0,5 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,0 miljoen op voor het in lijn brengen van de personele capaciteit voor de aansturing en ondersteuning van de nieuwe opgaven en ambities van de Vervoerregio. Daarmee bedraagt de structurele begroting voor de personele overheadkosten € 9,1 miljoen per jaar.

Door de opgave om geschikt personeel te vinden en de krapte op de arbeidsmarkt, moeten we sterker inzetten op werving & selectie.

PROGRAMMA ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Wat willen we bereiken in 2024?

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2024 willen behalen. Zij bestaan vooral uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). Ook de rentebaten op de bussenleningen en de marktconformiteitstoeslag die wij aan GVB Activa berekenen voor de garantstelling op hun leningen, valt hieronder. De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Er zijn ook additionele en geoormerkte bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU. Die nemen we op in het programma Verkeer & Vervoer.

Wat gaan we daarvoor doen?

We houden intensief contact met het ministerie over de afstemming van de bedragen en het proces van indexatie. Er zijn twee factoren die ervoor zorgen dat we steeds minder op mobiliteitsgebied kunnen doen. Dat is enerzijds de afwijkende ontwikkeling van de prijsstijgingen voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur en anderzijds de indexatie die wij op de BDU ontvangen. ondertussen betekent de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied dat er steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin is - en OV in het bijzonder. En dus gaan wij het gesprek met het ministerie aan om voldoende middelen te krijgen voor onze opgave.

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

Wat mag dat kosten?

Tabel 13 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 na 1e Bestuursrapp	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	-	280	137	24	-	-
Totaal lasten	**-**	**280**	**137**	**24**	**-**	**-**
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	8.430	-22.638	-4.834	-15.427
Rentebaten	2.991	1.750	1.607	1.494	1.381	1.258
Overige baten voorgaande jaren	-20	-	-	-	-	-
Totaal baten	**382.284**	**593.580**	**471.235**	**440.054**	**457.745**	**447.029**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	382.284	593.300	471.098	440.030	457.745	447.029

Aan de kostenkant nemen we de rentelasten op die wij betalen over de door ons opgenomen leningen. Deze leningen hebben wij afgesloten voor de financiering van de bussenleningen.

Voor de algemene BDU-inkomsten 2024 ontvangen wij een beschikking in december 2023. In juni 2024 krijgen we een beschikking voor de indexatie. Verder kunnen wij een tekort aan inkomsten aanvullen met het saldo van de BDU dat we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben uitgegeven. Daarmee maken we de begroting sluitend. De BDU die is opgenomen, bestaat uit het in 2023 toegekende bedrag van € 443,5 miljoen. Dat is opgehoogd met een schatting van 4% (€ 17,7 miljoen). Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2023 ontvangen. De werkelijke indexatie maakt IenW in juni 2023 bekend. Die beslaat de periode van prijsstijgingen tussen maart 2022 tot maart 2023.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoeslag die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken – bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa.

De bussenleningen voor de vervoerders EBS en Connexxion zijn deels uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoeslag aan de Vervoerregio ten goede. Zie ook de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.

PARAGRAFEN

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

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

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

PARAGRAAF RISICOBEHEERSING EN WEERSTANDSVERMOGEN

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomanagement) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Risicobeheersing is een continu proces. Alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil verbeterslagen maken in risicomanagement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Dit gebeurt als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model. Het Three Lines model is de Engelse term voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller). Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats. Het resultaat hiervan is in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico's

De belangrijkste onderkende risico's zijn gegroepeerd rond de volgende thema's:

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

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

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
	OV-Governance			
1	Onderbenutting van de jaarschijven AMRI	Achterstallig onderhoud in het werkend vervoersysteem ↑	Achterblijvende prestaties in het assetmanagement. ↑	Zicht krijgen op status van de assets (herijking 2024) Transitieplan op het oorspronkelijke tijdspad brengen Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties
2	Benodigde instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken	De Vervoerregio moet investeringen in de kunstwerken terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot ↓	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid ↑	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering
	Grote opgaven			
3	Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten	Mobiliteitsontwikkeling rondom Station Zuid blijft achter bij de noodzaak ↑	Bereikbaarheid van Amsterdam en omgeving komt in de knel ↑	Alles uit de kast om tot afspraak te komen
4	Gebrek aan interesse in mobiliteit (bouwopgaven staan centraal)	Keuzes die contrair zijn aan belangen verkeer en vervoer ↑	Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn ↑	Aan boord zijn en blijven bij de discussie over de bouwopgave
	Financiën			
5	Onvoldoende prijscompensatie in de BDU	Het budget wordt in reële termen krapper, prijzen stijgen harder dan indexaties ↑	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang ↓	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen Gerichte actie en lobby in Den Haag
6	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Beschikbare BDU is ontoereikend voor al onze ambities en toezeggingen ↑	Niet alle projecten of activiteiten vinden doorgang ↑	Kaderstellende keuzes; prioriteringsmethodiek; extra financiële dekking door externe partijen
7	Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen	Het OV komt niet meer op het oude niveau en/of tevergeefse inzet om te proberen het OV op het oude niveau te krijgen ↑	Veel investeringen (tijd, geld, middelen) die niet of nauwelijks effect hebben ↑	Accepteren dat het OV-aanbod structureel is veranderd Beleid herijken Marktconformiteitstoets uitvoeren met maatregelen
	Bestuur			
8	Politieke wens om tariefsverhogingen te compenseren	Opdracht voor een compensatieregeling voor de reiziger op de OV-tarieven ↑	Structurele extra financiële bijdrage van de Vervoerregio ↑	De BDU is niet toereikend is om het reizigersdeel te indexeren Belang van verhoging bestuurlijk onder de aandacht brengen
	Organisatie			

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*	Effect *… waardoor …*	Maatregelen
9	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert ↑	Dienstverlening stagneert ↓	ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde
10	De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis	Er zijn onvoldoende gekwalificeerde medewerkers voor sleutelposities ↑	Inhuurkosten stijgen, risico's in projecten en contracten nemen toe ↓	Strategisch personeelsbeleid implementeren, significatante formatie-uitbreiding

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten, hebben we de volgende werkwijze gehanteerd. We hebben een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risico-categorieën is ingedeeld. Vervolgens is de impact (het effect) in euro's bepaald op het categorie-gemiddelde. Of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ↑ = hoog risico (kans is 75%); ↓ = gemiddeld tot laag risico (kans is 25%). Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De som van de financiële risico's telt op tot gemiddeld € 42 miljoen per jaar. Dit is rekening houdend met een incidenteel of structureel effect. Zodoende is de benodigde jaarlijkse weerstandscapaciteit vastgesteld op € 42 miljoen.

Wijzigingen ten opzichte van de risicoanalyse uit 2022

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

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

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

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

Ad 1. AMRI: Beheer en onderhoud

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

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

Ad 2. AMRI: Kunstwerken

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

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

Ad 3. Zuidasdok

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

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

Ad 4. Woningbouw

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

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

Ad 5. Prijsindexatie Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU)

In allerlei regio's heerst onrust, zoals de Oekraïne-oorlog duidelijk maakt. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. De Vervoerregio is afhankelijk van de BDU van het Rijk. Wanneer de BDU, die jaarlijks wordt geïndexeerd, minder stijgt dan de inflatie, daalt de reële koopkracht van de Vervoerregio.

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

Ad 6. Ambitieniveau

De Vervoerregio heeft een hoog ambitieniveau. Dat heeft ze in al haar rollen: als aanvoerder voor de mobiliteitsopgave en als risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud van de Amsterdamse railinfrastructuur en grote projecten als de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Hiermee staat de Vervoerregio voor grote en dikwijls kostbare opgaven. Deze opgaven drukken op de meerjarenbegroting van de Vervoerregio. Het risico bestaat dat de beschikbare BDU niet in alle jaren toereikend is voor alle ambities en toezeggingen.

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

Ad 7. Concessies

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

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

Ad 8. OV-tarieven

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

In de bestuurlijke beleidsafwegingen rondom de tarieven en subsidies binnen de Concessies kan de Vervoerregio een mix van incidentele en structurele maatregelen inzetten. Daarbij worden de belangen van alle stakeholders in het OV zo optimaal mogelijk behartigd. En het moet passen binnen de begrotingskaders van de Vervoerregio.

Ad 9. Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor haar primaire en ondersteunende systemen gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Daarbij gaat het om het niet beschikbaar zijn van systemen, gebrekkige beveiliging van data of zelfs het verloren gaan van data door aanvallen van buitenaf.

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

Ad 10. Kennis en kunde van de medewerkers

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

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

<u>Weerstandsvermogen</u>

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

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen we niet begrote uitgaven opvangen. De Vervoerregio heeft geen algemene of bestemmingsreserves.

Eind 2024 bedraagt het weerstandvermogen naar verwachting € 111,8 miljoen. Dit weerstandsvermogen moet worden afgezet tegen de benodigde risicobuffer. Die komt eind 2024 op € 84 miljoen uit (zie hierna onder het kopje Risicobeheersing). 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 ratio is daarmee te beoordelen als 'matig' en groeit tot 2027 weer naar 'voldoende'.

Tabel 14 Ratio weerstandsvermogen

Bedragen in miljoen euro	2024	2025	2026	2027
Beschikbare weerstandscapaciteit (saldo BDU)	111.830	134.469	139.303	164.730
Benodigde weerstandscapaciteit	84.000	126.000	168.000	168.000
Weerstandsvermogen ratio	133% (voldoende)	109% (voldoende)	83% (matig)	92% (matig)

De benodigde weerstandscapaciteit is nu opgenomen door de geïnventariseerde risico's over de 4-jaarsperiode bij elkaar op te tellen. In de loop van 2023 zullen we een nadere analyse uitvoeren. Daarbij zullen we nader onderzoeken wat de impact is van de de meerjarige dempende effecten van beheersmaatregelen. Daarmee willen we de ratio's voor 2026 en 2027 minimaal naar 'voldoende' brengen.

Tabel 15: Kengetallen weerstandsvermogen

	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Netto schuldquote	13,0%	13,2%	12,4%	11,9%	10,1%	8,9%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,0%	0,6%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%
Solvabiliteitsratio	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,3%	3,4%	11,1%	19,0%	8,2%	14,4%

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

Bij dit kengetal maken we onderscheid tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hogere netto schuldquote ten opzichte van de begroting 2022 wordt veroorzaakt door de relatief grotere toename van de vlottende passiva. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto

schuldquote gelijk aan de begroting. Dit omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) is komen te staan.

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

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

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

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 2024 ontvangen we € 461 miljoen. Wij zullen dat bedrag ook uitgeven. Dat beeld wijzigt in 2025 weinig. Vanaf 2025 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 bedraagt het saldo van de ‘nog niet uitgegeven BDU’ eind 2024 naar verwachting € 112 miljoen. Eind 2025 zal dit € 134 miljoen zijn. Overigens impliceert dit niet noodzakelijkerwijs 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. Het drempelbedrag voor de Vervoerregio is gebaseerd op Artikel 9. Uitzonderingen van de Regeling 2% van het begrotingstotaal. Voor 2024 komt dit neer op € 9,7 miljoen.

Verstrekte bussenleningen

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

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 is dit bij het ingaan van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland het geval. De Vervoerregio biedt de nieuwe vervoerder de mogelijkheid om voor de aanschaf van zero-emissiebussen een lening bij (of een garantie van) de Vervoerregio af te sluiten.

Het uitstaande saldo aan verstrekte bussenlening bedraagt per 1 januari 2024 € 57,6 miljoen. Hierin zijn de leningen voor de nieuwe Concessie Zaanstreek-Waterland nog niet opgenomen. Verstrekkingen voor deze lening vinden tijdens en na de totstandkoming van de Ontwerpbegroting 2024 plaats.

Financieringswijze strategische activa GVB

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

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen. Daarvan is € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordion')

2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro's) en € 56 miljoen (investering zero-emissiebussen EB1 en EB2).

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

Overzicht verstrekte leningen en garanties

In onderstaande tabellen zijn 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 weergegeven.

Tabel 16 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	70.229	63.913	57.597	51.281	44.964	38.648
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	4.490	0	0	0	0	0
Totaal leningen	74.719	63.913	57.597	51.281	44.964	38.648

Tabel 17 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Specificatie Garantstellingen Activa	x 1000							
Nummer	**Organisatie**	**Soort**	**Einddatum**	**2023 (maximaal)**	**2024 (maximaal)**	**2025 (maximaal)**	**2026 (maximaal)**	**2027 (maximaal)**
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	2024 met mogelijkheid tot verlenging	350.000	152.000	152.000	152.000	
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	2024 met mogelijkheid tot verlenging	225.000	225.000	225.000	225.000	
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054		142.000	142.000	142.000	142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036		56.000	56.000	56.000	56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	140.000	135.000	130.000	125.000	120.000
				715.000	710.000	705.000	700.000	318.000

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

Concessie ZaWa	vanaf 2023 maximaal	183.000
Concessie AML		5.257

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, samen met de afschrijvingen op de investeringen, maken dat de exploitatieresultaten niet perse synchroon lopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2024 uit op een positief saldo van ongeveer € 46 miljoen. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd helemaal worden besteed en gedeeltelijk doorschuiven naar het volgende jaar. Over de periode tot aan 2027 is een positieve ontwikkeling te zien.

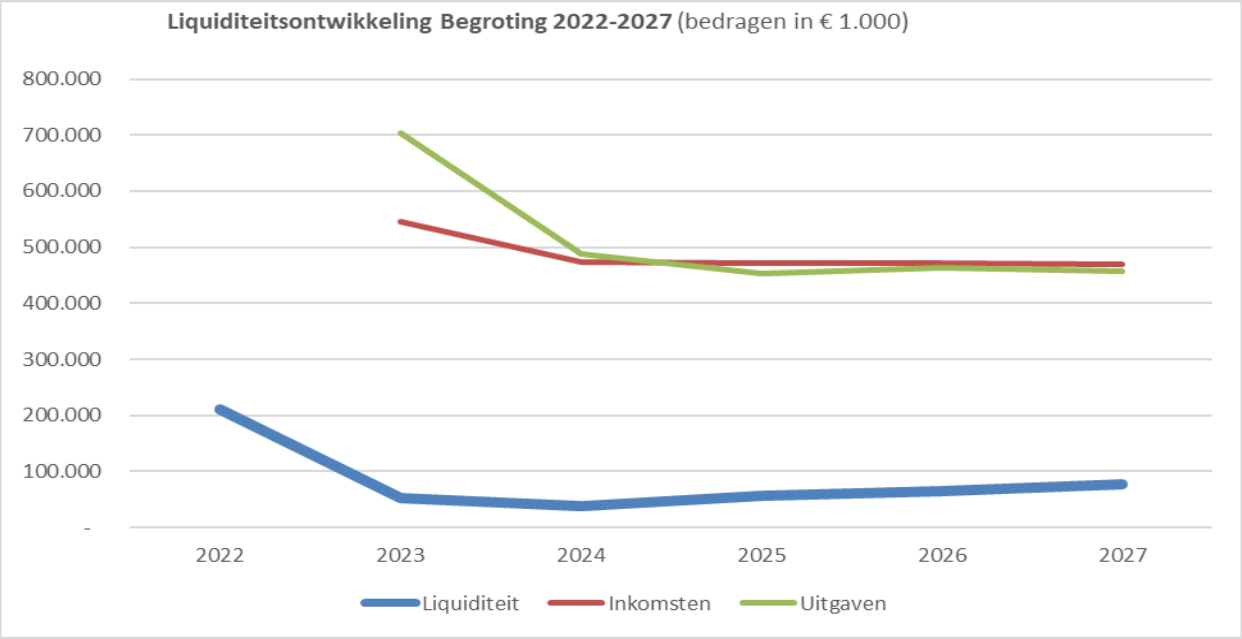
Bij elke P&C rapportage aan de regioraad wordt ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling.

In tabel 19 en grafiek 1 is de liquiditeitsontwikkeling (met verloop) door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2024 en 2025 neemt op de iets 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 2022	Gewijzigde begroting 2021 na 1e Bestuurs-rapportage 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Bedragen x € 1.000						
Beginstand		210.813	60.511	45.738	74.776	88.474
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		6.802	6.316	6.316	6.316	6.316
Overige inkomsten		538.328	467.557	473.945	473.117	470.126
Overige uitgaven		-695.431	-488.646	-451.223	-465.735	-459.467
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand	**210.813**	**60.511**	**45.738**	**74.776**	**88.474**	**105.449**

Grafiek 1 Liquiditeitsontwikkeling 2022-2027



Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

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

De *kasgeldlimiet* stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar. Dat is in de 'Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden' (UFDO) voor Gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 8,2% van het begrotingstotaal (zijnde het totaal aan lasten in de begroting). Uitgaande van een begrotingstotaal van gemiddeld ruim € 467 miljoen per jaar bedraagt de kasgeldlimiet voor de Vervoerregio voor 2024 en verder ongeveer € 38 miljoen.

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

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

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2024 is rekening gehouden met een rentelast van € 0,1 miljoen. Deze hangt samen met mogelijke benodigde korte externe financiering en rentebaten van € 1,6 miljoen. Dit zijn rentebaten van verstrekte bussenleningen en de zogeheten marktconformiteitsopslag. Die wordt in rekening 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

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

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

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.

Personeelscapaciteit in overeenstemming met de ambities van de Vervoerregio

De Vervoerregio staat voor grote uitdagingen. Zoals het verder vormgeven van het opdrachtgeverschap voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (het doortrekken van de Noord/Zuidlijn) en de OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal (het sluiten van de ringlijn). De nieuwe governance met Amsterdam en GVB vraagt een grote inzet om het opdrachtgeverschap voor assetmanagement van de railinfrastructuur en van het metrobeveiligingssysteem Signalering & Control in te vullen.

Het dagelijks bestuur presenteerde op 11 oktober het bestuursakkoord 'Stap Vooruit'. Dat bestuursakkoord geeft invulling aan onze ambities, ideeën en plannen om samen te groeien naar een duurzame en goed bereikbare regio. We willen graag ‘anticyclisch’ opereren door nu te investeren waar het nodig is. Juist in tijden waarin andere organisaties terughoudend zijn. Gemeentes vragen ons hen te ondersteunen bij het aanpakken en uitvoeren van belangrijke regionale opgaven en projecten. Met het vervullen van onze ambities, het uitvoeren van onze opgaven en de vraag van onze gemeenten, neemt de druk op de organisatie toe en groeit de organisatie. Een groeiende organisatie heeft naast meer inzet voor onze primaire taken ook behoefte aan een verdere professionalisering van de ondersteunende functies. Ook een aantal wettelijke taken vraagt om meer inzet.

Wat betekent het waarmaken van onze ambities en opgaven in de komende jaren voor de ambtelijke organisatie van de Vervoerregio en de inzet van personeel? Om goed te beoordelen wat de benodigde personeelscapaciteit is, is er een quick scan uitgevoerd. Hierbij heeft de Vervoerregio gekeken naar hoofdtaken, wettelijke taken, nieuwe taken en naar de bijdrage aan de professionalisering die past bij de opgaven en ambities. Uit deze analyse kwam naar voren dat er een uitbreiding van 22 fte op de van de huidige personeelsomvang nodig is. Daarvoor is € 4,6 miljoen[1] structureel nodig met in achtneming van bepaalde optimalisaties. Daarvan kan € 1,1 miljoen bekostigd worden uit projectbudgetten voor grote projecten. Dan resteert een vraag van € 3,5 miljoen.

Dat vinden we in deze tijd wel een heel groot bedrag. Daarom is in deze ontwerpbegroting een gelimiteerde ophoging van € 2 miljoen structureel opgenomen. Daarmee is dit budget taakstellend. We willen hiervoor de volgende maatregelen nemen: verder inzetten op ‘van inhuur naar vast dienstverband’ (lagere kosten per fte), procesoptimalisatie, waar mogelijk meer fte’s door te belasten op projecten en werkzaamheden te beëindigen. Daarnaast wordt gestreefd om € 1,5 miljoen euro incidenteel geld uit 2023 door te schuiven naar 2024 om de transitieperiode te bekostigen. Een transitieperiode is nodig om de basis op orde te krijgen en de optimalisaties te realiseren.

Het belangrijkste is dat we het aandeel inhuurkrachten in de totale personeelsomvang fors willen terugbrengen. Dat willen we doen door inhuurcontracten om te zetten naar vaste dienstverbanden. Inhuurkrachten zijn duurder dan eigen medewerkers. Ook nemen zij hun kennis van de organisatie en het werk mee als hun inzet stopt. We constateren dat op het moment verschillende functies worden ingevuld met inhuurkrachten voor een lange periode.

[1] € 4,6 miljoen voor 22 fte lijkt een fors bedrag per fte, maar van de huidige € 4,6 miljoen wordt nu € 2,6 miljoen met incidenteel budget gedekt. De uitbreiding voor 22 fte zelf vergt dus € 2,0 miljoen.

De uitbreiding is een kader waarbinnen de formatie kan groeien naar de benodigde omvang. De € 2,0 miljoen is in deze ontwerpbegroting verwerkt. Het bedrag is gesplitst in € 1,0 miljoen apparaatskosten binnen het programma Verkeer en Vervoer en € 1,0 miljoen binnen de apparaatskosten van het programma Overhead.

Tabel 20 Ontwikkeling formatie

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Formatie	131 fte	150 fte	150 fte	200 fte	200 fte	200 fte

De voorgestelde verhoging van de vaste formatie bestaat uit een omzetting van 28 inhuurfuncties naar de vaste formatie. En een uitbreiding van 22 fte zoals hierboven is beschreven.

Met het beschibare inhuurbudget kunnen tussen 30 en 40 externe inhuurplaatsen worden ingevuld voor specialistische functies. Of voor projectmatige inzet, inzet op pieken en tijdelijke extra benodigde capaciteit.

Tabel 21 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

	Rekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 11)	7,8	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	5,7	6,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Formatiebudget – totaal	**13,5**	**15,4**	**16,4**	**16,4**	**16,4**	**16,4**
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 11)	1,2	3,5	2,4	2,9	2,9	2,9
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	2,2	2,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Inhuurbudget	**3,4**	**6,3**	**4,2**	**4,7**	**4,7**	**4,7**
Totaal kosten personele inzet	**16,9**	**21,7**	**20,6**	**21,1**	**21,1**	**21,1**

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

Wat willen we op het gebied van Bedrijfsvoering bereiken en wat gaan we daarvoor in 2024 doen?

Bedrijfsvoering

Huisvesting & Facilitaire dienstverlening

Met de nieuwe locatie kan de Vervoerregio de komende jaren nog meer de verbinding naar al onze stakeholders intensiveren, aldus de secretaris-directeur tijdens de openingsspeech.

HRM / Arbeidsmarkt

Vanwege de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt, is voor de begrotingspost Personeel en Organisatie een structurele uitbreiding opgenomen van € 60.000. In 2024 (en de aanloop daarnaartoe) maken we inzichtelijk of een overstap naar een ander salarisverwerkingsbureau de nodige voordelen biedt.

Verlofbeleid

Bij de VRA volgen we de CAO SGO als het gaat om verlof. Om grip te hebben en te houden op dit thema zetten we het volgende in:

- De verlofstanden worden in de maandelijkse rapportages opgenomen zodat de stand van zaken goed in beeld is.
- HRM bespreekt 2-jaarlijks met de managers de verlofstanden. Daarbij is extra aandacht voor stuwmeren.
- In het 3e kwartaal 2023 ontwikkelen we nieuw beleid met betrekking tot verlof.

Vanaf 2022 is conform de BBV-vereisten een voorziening verlof getroffen voor de verlofrechten voor zover die boven de gemiddelde eindejaarsstand uitkomen.

Overige ontwikkelingen (ICT, cyber security, juridische zaken)

De doorontwikkeling van Teams, voortvloeiend uit de heroriëntatie van het ICT-landschap, behoeft een uitbreiding van het ICT-budget van € 80.000. Doorontwikkeling van ICT-beveiliging krijgt voortdurende aandacht. Ook de aanbesteding voor de nieuwe termijn ICT-ondersteuning is in de planning opgenomen.

Financiën

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

In 2024 coördineert het team Financiën ook weer de P&C-documenten om tijdig en volledig aan de rekeningcommissie en de regioraad te rapporteren: de Kadernota 2025, de Ontwerp- en definitieve Begroting 2025, de 1e en 2e Bestuursrapportages 2024 en de Jaarstukken 2023.

Vanaf 2022 stuurt Financiën het Ambtelijk aandeelhouderschap van GVB aan.

Financiën stuurt op fiscale bewustwording. De afdeling stemt fiscaliteiten tijdig intern en desgewenst met de fiscus af. Het doel daarbij is een correcte fiscale behandeling, onder meer bij de grote projecten en samenwerkingsverbanden. Fiscaliteit is in de soms complexe omgeving waarin de Vervoerregio opereert een specialiteit, die wij niet op alle gebieden in huis hebben. Daartoe is de fiscale dienstverlenging in 2022 na een Europese aanbesteding voor vier jaar verlengd met bureau Fiscaliade.

Bestuur en Communicatie

In 2024 zijn het dagelijks bestuur en de regioraad twee jaar in deze samenstelling aan de slag. Het bestuursakkoord is in 2022 vastgesteld. In 2024 wordt in een tussenevaluatie bekeken of het nog past in de huidige ontwikkelingen. De bestuursadviseurs onderhouden het contact met de raadsleden. Op die manier hebben de raadsleden een vast aanspreekpunt voor vragen en opmerkingen. Zo kunnen de bestuurders de raad goed voorbereid te woord staan. De raadsvergaderingen worden daarmee de plek bij uitstek om goed en inhoudelijk met elkaar het gesprek te voeren.

We kijken uit naar de samenwerking met de nieuwe provinciale bestuurders. Met hen bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij met één mond richting het Rijk praten. Ook voor 2024 is de hoogste prioriteit het borgen van ons financiële continuïteit onder meer via de Brede Doeluitkering.

Voor de vervoerregio-gemeenten organiseren wij ook in 2024 de regionale samenwerking voor onze wettelijke taken. Dat doen we onder meer via de Werkgroep en het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer, het dagelijks bestuur en de regioraad. We behartigen – 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 de successen van de afgelopen jaren verder doortrekken naar 2024. Het organiseren van gesprekken van de bestuurders en directie in Den Haag blijft de belangrijkste inzet van Public Affairs. Net als de werkbezoeken van Kamerleden naar onze Vervoerregio. In 2023 hebben we erop ingezet Public Affairs in Europa te professionaliseren. Dat zetten we in 2024 voort. We zetten ons in bij de verschillende Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. We vertalen dat naar wat ontwikkelingen op Europees gebied voor de Vervoerregio kunnen betekenen.

In 2024 staat de communicatie in het teken van het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio en het positioneren van ons bestuur. We gebruiken hiervoor een nieuwe methode: Communiceren met focus. We implementeren dit concept verder 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. In 2023 zijn we gestart met de ontwikkeling van een vernieuwde website. We brengen al onze sites samen op 1 platform. Hiermee zorgen we voor helder afzenderschap. Ook in een deel van 2024 zullen we nog bezig zijn met de herontwikkeling van de website.

Rechtmatigheid

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

Uit de preventieve beoordeling blijkt dat de opzet en werking van de beheersmaatregelen voor een groot deel op orde is. De kwetsbaarheden (dus de normen waar de Vervoerregio deels of niet aan voldoet) zijn met een meting en gap-analyse in kaart gebracht. Deze zullen ook in 2024 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Conclusie is dat er bij de Vervoerregio een volwassen interne beheersingslandschap staat. Op specifieke onderdelen zal dit verder verbeterd zal worden.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

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

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

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van OV trekken we regelmatig op met andere decentrale OV-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het NOVB, onder meer over de wijze van invulling van de BVOV en TVOV voor ondersteuning van het OV.

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

GVB Holding NV

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit de overige 99.999 aandelen in GVB Holding NV.

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

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

Grootte van het belang:

- 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 22: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deel-neming	Vestigings-plaats	Aandeel	Sub-programma
GVB Holding NV	Amsterdam	0,001%	Concessies, AMRI, Activa GVB

Jaar	2021	2022
Aandeel	0,001%	0,001%
Eigen vermogen 31/12/	99.335	100.378
Vreemd vermogen 31/12/	427.687	448.735
Netto winst	5.206	1.043

Bron: Jaarverslag GVB 2022

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

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

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

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

Samenwerking in MRA-verband

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

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

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

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

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

OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

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

PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. Kapitaalgoederen zijn onderdelen van – in het geval van de Vervoerregio - de huisvesting waarvoor langlopende investeringen nodig zijn. Het beheer en onderhoud hiervan is gericht op de duurzame instandhouding. Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan dat integraal deel uitmaakt van de bestuurlijk vast te stellen begroting(swijzigingen). Op 6 februari 2022 hebben we de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Bij de investering zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld. Vanwege het eenmalig karakter van de investering is geen afschrijvingsbeleid opgesteld. Meerjarige onderhoudsplannen en vervangingsinvesteringen zijn nog niet aan de orde.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2022-2027

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

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Ontwerp Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
LASTEN						
Algemende dekkingsmiddelen	**0**	**280**	**137**	**24**	**0**	**0**
Overhead	**11.475**	**13.558**	**13.249**	**13.306**	**13.261**	**13.261**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	132.680	155.477	108.559	118.919	118.865	118.865
Grote projecten schaalsprong OV	0	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Amsteltram	45.060	42.967	31.718	0	0	0
Concessies	218.111	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420
Asset Management Rail Infrastructuur (AMRI)	88.817	166.220	141.320	134.675	134.475	132.575
Acitva GVB	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.896	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368
Apparaatskosten	8.975	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376
Totaal Verkeer & Vervoer	**519.244**	**628.661**	**471.918**	**438.449**	**454.054**	**441.438**
TOTAAL LASTEN	**530.719**	**642.499**	**485.303**	**451.778**	**467.315**	**454.699**
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	8.430	-22.638	-4.834	-15.427
Rentebaten	2.991	1.750	1.607	1.494	1.381	1.258
Overige baten	-20	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**382.284**	**593.580**	**471.235**	**440.054**	**457.745**	**447.029**
Overhead	**314**	**202**	**202**	**202**	**202**	**202**
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	5.609	0	0	0	0
Amsteltram	28.660	1.692	0	0	0	0
Concessies	115.334	38.952	8.297	8.254	6.100	6.100
AMRI	94	1.100	3.000	1.900	1.900	0
Acitva GVB	31	0	1.200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.634	1.363	1.368	1.368	1.368	1.368
Apparaatskosten	65	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	**147.899**	**48.717**	**13.865**	**11.522**	**9.368**	**7.468**
TOTAAL BATEN	**530.497**	**642.499**	**485.303**	**451.778**	**467.315**	**454.699**
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	222	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	**222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
RESULTAAT	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

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

Incidentele baten en lasten	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
BATEN					
Amsteltram	1.692	0	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	5.609	2.155	2.155	0	0
Transitievergoeding OV*	32.809	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	**40.111**	**2.155**	**2.155**	**0**	**0**
LASTEN					
Amsteltram	42.967	31.718	0	0	0
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Herstelbudget concessies	34.400	29.720	18.200	15.200	12.200
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	5.609	2.155	2.155	0	0
Transitievergoeding OV*	32.809	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	**103.926**	**65.342**	**35.855**	**50.200**	**52.200**
SALDO INCIDENTEEL	**63.816**	**63.188**	**33.700**	**50.200**	**52.200**

Tabel 25 Structureel begrotingssaldo 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	2023	2024	2025	2026	2027
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-130.632	-8.430	22.638	4.834	15.427
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserevs	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	**-130.632**	**-8.430**	**22.638**	**4.834**	**15.427**

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2024-2027 EN MEERJARENPERSPECTIEF 2023-2034

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

Ontwikkeling saldo BDU	Begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beginstand saldo BDU	250.892	120.260	111.830	134.469	139.303
Beschikte jaarbijdrage	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	712.091	581.458	573.028	595.667	600.501
Inzet BDU in begrotingsjaar	-591.830	-469.628	-438.560	-456.364	-445.771
Stand saldo BDU ultimo jaar	120.260	111.830	134.469	139.303	154.730
Hiervan beklemd:					
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	18.800	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	42.000	84.000	123.000	168.000	168.000
Deel BDU beklemd	60.800	84.000	123.000	168.000	168.000
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	198%	133%	109%	83%	92%

Toelichting op de tabel:

Het saldo BDU loopt op richting 2027. Dit kan geïnterpreteerd worden als vrij besteedbare ruimte. Maar door het lange doorloopproces van projecten betekent dit ook dat projecten die nu geïdentificeerd worden, pas over enkele jaren hun weg vinden naar de programmering in de begroting, en dus geoormerkt worden. Dit duiden we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Ook moeten risico's die niet binnen de subprogramma's opgevangen kunnen worden, uit het BDU-saldo worden bekostigd.

Meerjarenperspectief 2023-2034

In bijlagen 3 en 4 is het meerjarenperspectief opgenomen bij deze begroting. Deze doorkijk heeft betrekking op het vastgestelde begrotingsjaar 2023, de begroting 2023-2027 en de budgettaire effecten voor de jaren 2028 tot en met 2034 op basis van de huidige inzichten en ontwikkelingen. Deze doorkijk is op prijspeil 2023 gebaseerd en wordt jaarlijks geactualiseerd.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

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

Tabel volgt.

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 2024-2027 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	3.252.565	2.947.652	2.642.738	2.337.825	2.032.911	1.727.998
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)	74.718.370	63.912.749	57.596.664	51.280.579	44.964.494	38.648.409
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	6.369	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500
Totaal Vaste activa	**77.978.303**	**66.869.901**	**60.248.902**	**53.627.904**	**47.006.905**	**40.385.907**
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	15.371.943	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	210.420.349	60.111.079	45.338.322	74.375.560	88.073.948	105.049.013
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen		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)	392.306	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	375.561	375.561	375.561	375.561	375.561	375.561
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	94.913.592	15.352.068	14.363.254	14.835.419	13.867.417	13.867.417
Totaal Vlottende activa	**321.473.752**	**82.238.708**	**66.477.138**	**95.986.540**	**108.716.926**	**125.691.991**
Totaal Activa	**399.452.055**	**149.108.609**	**126.726.040**	**149.614.444**	**155.723.831**	**166.077.898**
Passiva	**Prognose saldo eind 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	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Totaal Vaste passiva	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**
Langlopende Leningen		0	0	0	0	0
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	35.844.329	7.773.828	5.427.971	5.945.972	5.943.272	5.943.272
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	262.734.293	120.260.359	111.830.099	134.468.504	139.302.797	154.730.114
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.802.254	19.003.243	7.396.792	7.128.789	8.406.583	3.333.333
Totaal Vlottende passiva	**399.433.055**	**149.089.609**	**126.707.040**	**149.595.444**	**155.704.831**	**166.058.898**
Totaal Passiva	**399.452.055**	**149.108.609**	**126.726.040**	**149.614.444**	**155.723.831**	**166.077.898**

Reserves en voorzieningen 2024-2027

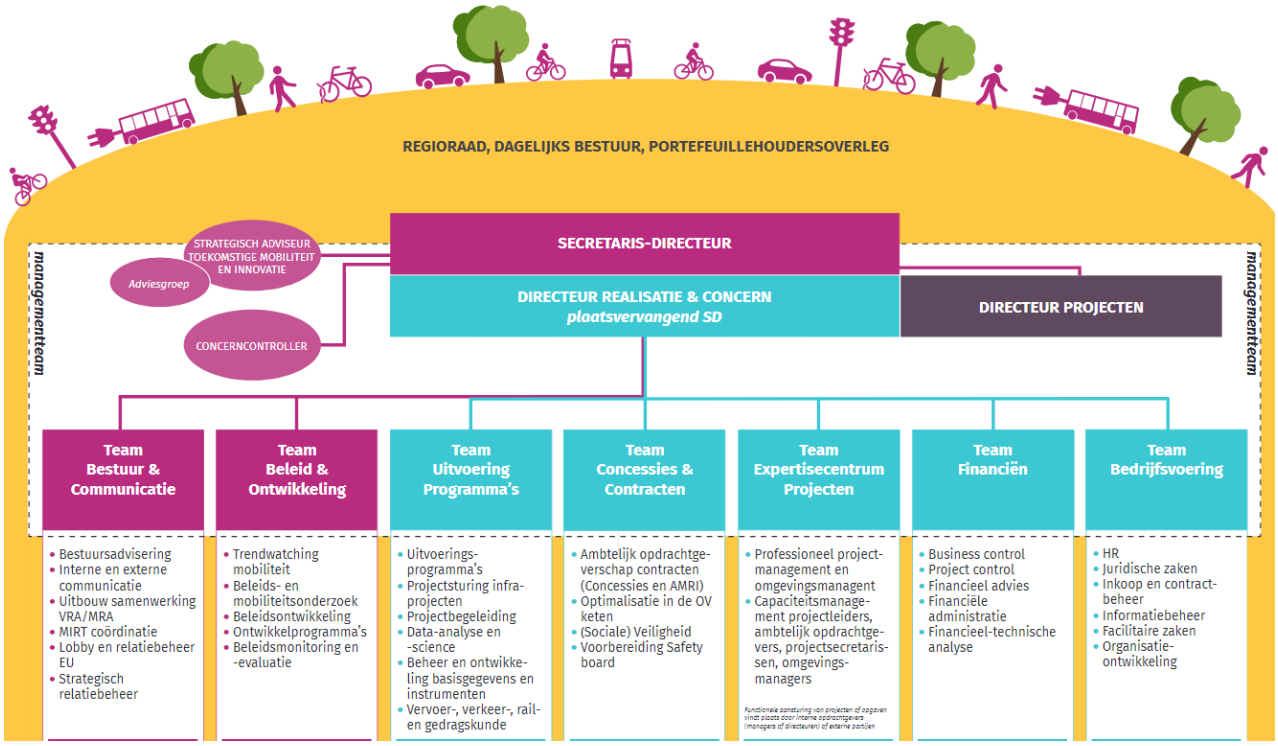
De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige afspraken in 2024 geen bestemmingsreseves.

Tabel 29 Ontwikkeling voorzieningen (nieuw vanaf 2022, bedragen in €)

Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Voorziening Spaarverlof	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Totaal Voorzieningen	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**	**19.000**

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: ORGANOGRAM



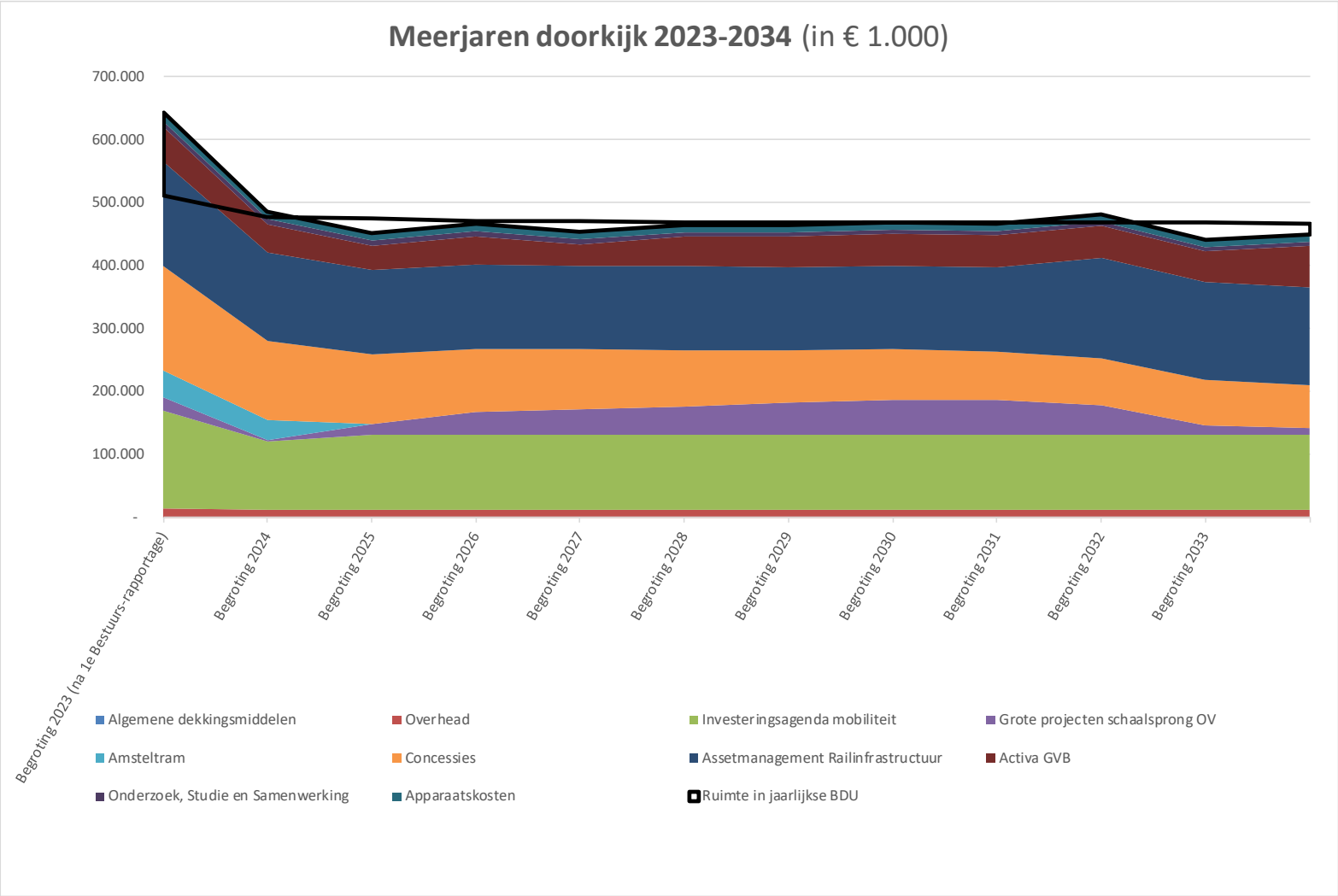
BIJLAGE 2: MEERJARENPERSPECTIEF 2023-2034

Tabel 40 Meerjarenontwikkeling per (sub)programma (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma LASTEN	Begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034
Algemene dekkingsmiddelen	280	137	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overhead	13.558	13.249	13.306	13.261	13.261	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254
Investeringsagenda mobiliteit	155.477	108.559	118.919	118.865	118.865	118.865	118.865	118.865	118.865	118.865	118.865	118.865
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000	45.000	50.000	55.000	55.000	46.000	15.000	10.000
Amsteltram	42.967	31.718	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420	89.420	83.420	80.420	77.420	74.420	71.420	68.420
Assetmanagement Railinfrastructuur	166.220	141.320	134.675	134.475	132.575	132.575	132.575	132.575	132.575	159.545	154.998	154.998
Activa GVB	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834	47.419	48.280	50.046	51.812	51.469	49.114	66.094
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635
Apparaatskosten	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376
TOTAAL LASTEN	**642.499**	**485.303**	**451.778**	**467.315**	**454.699**	**465.544**	**465.405**	**469.171**	**467.937**	**482.564**	**441.662**	**450.642**
BDU jaarbijdrage	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198	461.198
Overige baten	50.669	15.675	13.219	10.951	8.928	7.457	7.345	7.232	7.119	7.006	6.842	6.302
TOTAAL BATEN	**511.867**	**476.873**	**474.417**	**472.149**	**470.126**	**468.655**	**468.543**	**468.430**	**468.317**	**468.204**	**468.040**	**467.500**
SALDO OVER HET JAAR	**-130.632**	**-8.430**	**22.638**	**4.834**	**15.427**	**3.111**	**3.138**	**-741**	**380**	**-14.359**	**26.378**	**16.858**
SPAARSALDO BDU	**120.260**	**111.830**	**134.468**	**139.302**	**154.730**	**157.841**	**160.979**	**160.238**	**160.618**	**146.259**	**172.636**	**189.494**

BIJLAGE 3: GRAFISCHE WEERGAVE MEERJARENPERSPECTIEF 2022-2033

Grafiek 2 Meerjarendoorkijk 2022-2034



BIJLAGE 4: EMU-SALDO 2022-2026

Tabel 51 EMU-saldo 2022-2027

Emu - saldo		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Exploitatiesaldo **vóór** toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)		-222	-	-	-	-	-
Mutatie (im)materiële vaste activa		3.253	-305	-305	-305	-305	-305
Mutatie voorzieningen		19	-	-	-	-	-
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		-3.455	305	305	305	305	305

Vervoerregio Amsterdam

BIJLAGE 5: AFKORTINGENLIJST

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
AMRI	Assetmanagement Railinfrastructuur
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
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
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
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
MER	Milieueffectrapportage
MJIP	Meerjaren Investeringsprogramma
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MTB	Multimodaal Toekomstbeeld
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NGF	Nationaal Groeifonds
NOVB	Nationaal OV Beraad
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
OV	Openbaar Vervoer
P&C	Planning & Control
RAR	Reizigers Advies Raad
RIB	Railinfrabedrijf (van GVB)
R-net	Randstadnet
S&C	Signalling & Control
Sbab	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SGO	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SPUK	Specifieke Uitkering
STOMP	Stappen – Trappen – Openbaar – Mobiliteitsdiensten – Privéauto
TVOV	Transitievergoeding Openbaar Vervoer
UFDO	Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
Woo	Wet open overheid
ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)