Vervoerregio Amsterdam

JAARSTUKKEN 2023

Status: Staven 15 en 16 april 2024

Geel : Tekst/cijfers moet nog worden geactualiseerd

Vervoerregio Amsterdam

INHOUD

1 ALGEMEEN **4**

1.1 Inleiding: ontwikkelingen **4**

1.2 2023 in mijlpalen **7**

1.3 Financieel beeld en resultaat 2023 **12**

2 Jaarverslag 2023 **18**

2.1 Programma Verkeer & Vervoer **18**

2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit 18

2.1.2 Amsteltram 21

2.1.3 Grote projecten schaalsprong OV 22

2.1.4 Concessies 24

2.1.5 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) 29

2.1.6 Activa GVB 31

2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) 34

2.1.8 Apparaatskosten 37

2.2 Overhead **38**

2.3 Algemene dekkingsmiddelen **39**

2.4 Paragrafen **40**

2.4.1 Paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing nog niet ontvangen 40

2.4.2 Paragraaf Financiering 47

2.4.3 Paragraaf Bedrijfsvoering 50

2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen 55

2.4.5 Paragraaf Wet open overheid 56

3 JAARREKENING 2023 **57**

3.1 Rechtmatigheidsverklaring **57**

3.1 Overzicht van baten en lasten **58**

3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling **60**

3.3 Balans **62**

3.4 Toelichting op de balans **63**

3.5 verrekening Vooruitontvangen BDU **68**

3.6 Wet normering topinkomens (WNT) **69**

3.7 Structurele en incidentele baten en lasten **71**

3.8 Niet uit de balans blijkende verplichtingen **72**

3.9 Gebeurtenissen na Balansdatum **73**

3.10 Sisa verantwoording **74**

3.11 Baten en lasten per taakveld **78**

3.12 Overige gegevens: Accountantsverklaring 2023 **79**

Bijlage: Afkortingenlijst **82**

1 ALGEMEEN

De Vervoerregio Amsterdam heeft als ambitie een bereikbare regio te zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn. Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dat is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming kunnen bereiken. Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur.

De visie van de Vervoerregio Amsterdam is om het complexe regionale verkeer- en vervoersysteem te verbeteren en versterken. Dat moet goed aansluiten op nieuwe ontwikkelingen zoals groei van inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, slimmere en schonere auto's, meer gebruik van openbaar vervoer en fietsen en nieuwe technologische oplossingen. Hierbij richt de Vervoerregio zich op uitbreiding van mogelijkheden voor fiets- en ov-gebruik, het verbeteren van het vervoer over de weg, Smart Mobility en het stimuleren van emissievrij vervoer.

Hiervoor ontwikkelt de Vervoerregio beleid op het gebied van mobiliteit. Ook voert zij verschillende projecten uit. Zo treedt de Vervoerregio onder meer op als opdrachtgever voor het ov. Ze verleent ov-concessies in Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland . De Vervoerregio richt zich ook op de ontwikkeling van hoogwaardige, snelle fietsroutes om zo het fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast bereidt ze zich voor op toekomstige ontwikkelingen zoals Mobility as a Service (MaaS), Smart Mobility en het ov in 2050.

Al deze inspanningen hebben tot doel om de mobiliteit in de Amsterdamse regio te verbeteren en de bereikbaarheid te waarborgen. Zowel op korte als op lange termijn. De Vervoerregio Amsterdam blijft streven naar innovatieve oplossingen voor mobiliteitsuitdagingen en het verduurzamen van het verkeer- en vervoersysteem. Daarbij is de samenwerking met gemeenten, medeoverheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven van groot belang.

1.1 INLEIDING: ONTWIKKELINGEN

2023 stond in het teken van verder herstel en verandering. Langzaamaan keren reizigers terug naar het openbaar vervoer, na een periode van groot verval tijdens de coronajaren. Hoewel de reizigersaantallen nog altijd niet terug op het niveau van voor 2019 zijn, hebben we in 2023 stappen kunnen zetten om het ov terug op sterkte te brengen én om de veranderende reisbehoeften van mensen in de regio verder te faciliteren.

In 2023 is het nieuwe beleidskader Mobiliteit, ‘Verbinden in Verscheidenheid’, vastgesteld. In dit beleidskader staat brede welvaart centraal: vanaf de start kijken we naar aspecten op gebied van duurzaamheid, inclusiviteit, gezondheid en verkeersveiligheid. Hoewel de investeringen van de Vervoerregio en de resultaten die zij hiermee bereikt langs deze brede welvaartsinsteek pas vanaf 2024 zichtbaar zullen worden, is in 2023 het grondwerk gelegd waarop kan worden verder gebouwd. Het beleidskader sluit daarmee aan op het Bestuursakkoord 2022-2026 ‘Stap Vooruit’.

Het financieel perspectief van de Vervoerregio heeft in 2023 enkele noemenswaardige veranderingen ondergaan. Zo is door het Rijk een Transitievergoeding regionale ov-concessies van € 32,6 miljoen toegezegd. Verder is ook de Vervoerregio geconfronteerd met forse prijsstijgingen in materialen en personeel. In projecten hebben we gezien dat stijgende prijzen en personeelskrapte zich vertalen in vertraging in voorbereiding en uitvoering.

Hier staat tegenover dat de Brede Doel Uitkering (BDU) in 2023 met 6,047% is geïndexeerd door de Rijksoverheid.

In het najaar is daarnaast de zogenaamde motie Bikker in de Tweede Kamer aangenomen. Deze motie voorziet in structurele middelen om de prijsstijgingen in 2024 van de reizigerstarieven in het ov te compenseren voor de reizigers en tevens geld om verdere verschraling van het openbaar vervoer te voorkomen. Voor de Vervoerregio komen deze middelen neer op een structurele jaarlijkse bijdrage van 85 miljoen, waarvan 53 miljoen benodigd is voor het voorkomen van de prijsstijgingen. In 2024 zal worden uitgewerkt waaraan de overige 32 miljoen besteed zal worden om verschraling van het ov te voorkomen.

Wat hebben we bereikt?

Hoewel het nieuwe beleidskader mobiliteit en de vijf leidende doelen hierbinnen pas in 2024 alle werkzaamheden en investeringen van de Vervoerregio zullen structureren, is hieronder langs deze thema's vast weergegeven welke mijlpalen en highlights in 2023 zijn bereikt.

Bereikbaarheid

Het bestuursakkoord 'Stap Vooruit' zet in op veilig, prettig, duurzaam en soepel vervoer van deur tot deur.

Het ov neemt hierbinnen een belangrijke rol in. In 2023 is door de indexatie in de BDU meer geld geïnvesteerd in onderhoud van het ov via de Asset Management Railinfra Overeenkomst (AMRI) waarin tussen de Vervoerregio Amsterdam en GVB samenwerkingsafspraken zijn vastgelegd.

In 2023 is verder ingezet op een overgang van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Flexibel ov, diverse vormen van deelvervoer en het reguliere ov liggen steeds meer in elkaars verlengde. Publieke mobiliteit is een manier van werken waarbij verschillende modaliteiten samen worden gevoegd tot een collectief vervoerssysteem, waarmee we reizigers op een kosteneffectieve manier meer keuzevrijheid bieden en een betere toegang geven tot mobiliteit van deur tot deur. In 2023 is gestart met het uitwerken van beleid hiervoor en is een grootschalig onderzoek naar de rol die de Vervoerregio kan spelen in het vormgeven van regionale deelmobiliteit van start gegaan. Ook zijn via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit de eerste buurthubs waar deelmobiliteit te vinden zijn binnen Vervoerregio-gemeenten ingericht.

Zowel het nieuwe beleidskader Mobiliteit als de bestuurlijke speerpunten die hieruit voortvloeien zijn opgenomen in het bestuursakkoord 2022-2026. Zij zetten in op actieve manieren van vervoer en dan met name de fiets als uitgangspunt aan de hand van de zogenaamde 'STOMP-ladder' uit het nieuwe beleidskader. Hierbij wordt volgordelijk ingezet op Stappen, Trappen, Ov, Mobiliteitsdiensten en de Privéauto. Hieraan is in 2023 invulling gegeven door onder meer het door de Vervoerregio verstrekte subsidiepercentage aan doorfietsroutes binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) per project op te schroeven van 70% naar 80% van de daarvoor in aanmerking komende kosten. Dit is in de praktijk toegepast in projecten als omgeving Spaklerweg in Amsterdam en Doorfietsroute De Hoek in de Haarlemmermeer.

Duurzaamheid

In 2023 is het nieuwe programmaplan Schoon & Duurzaam door de Regioraad vastgesteld. Hiermee breidt de duurzaamheidsscope van de Vervoerregio zich uit van het verminderen van uitstoot van broeikasgassen, naar onder meer de energietransitie, circulaire economie-principes en klimaatadaptatie. Het afgelopen jaar zijn hierin al verschillende investeringen gedaan. Zo zijn er batterijpakketten op busstallingen in de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland geplaatst om de elektriciteitsvraag op piekmomenten te drukken, is er geïnvesteerd in systemen om remenergie in de Amsterdamse metro opnieuw te kunnen gebruiken en is onder meer in de uitwerking van Knoop Lelylaan gewerkt met de toepassing van waterberging via wadi's om zwaardere regenval door klimaatverandering te ondervangen. Tegenvallers waren er helaas ook; het is niet gelukt de busvloot van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland vanaf de start van de concessie 100% uitstootvrij te laten rijden. Er wordt hard gewerkt aan het oplossen hiervan.

Inclusiviteit

Een belangrijk aspect van het bestuursakkoord is het toegankelijk houden van mobiliteit voor iedereen.

In 2023 is hier flink op ingezet. Zo is via de zogenaamde Tariefactie geld geïnvesteerd in het gratis verstrekken van ov-kaartjes aan mensen met een laag inkomen. Daarnaast heeft het Dagelijks Bestuur besloten de bekostiging voor het project ov-coach, waarbij mensen die moeite hebben met reizen met het ov worden ondersteund, structureel te maken. Ook is er in samenwerking met de vervoerders een onderzoek gestart naar mogelijke aanpassingen van het tariefsysteem in het ov, waarbij het voor mensen die structureel met het ov reizen wellicht goedkoper kan worden gemaakt naarmate zij vaker reizen.

Verder zijn er verschillende pilots gestart. Er is een tijdelijke subsidieregeling voor gemeenten ingericht om vrijwilligersvervoer binnen een gemeente op te kunnen starten. Een pilot gericht op het digitaal koppelen van reizigers met een beperking aan reizigers die hen bij hun reis willen assisteren heeft een vervolg gekregen via een onderzoek naar het structureel optuigen van een digitaal platform voor reisassistentie, al dan niet door de Vervoerregio zelf beheerd.

Verkeersveiligheid

Eind 2019 sloten bestuurders van het rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten een akkoord waarmee er een aanpak is ontstaan die

erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes versneld aan te pakken. De eigen Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 is herijkt en in 2023 is gestart met een meer risicogestuurde manier van werken

Hiertoe is onder meer geïnvesteerd in een programma dat fietspaden in de regio op orde moet krijgen – stoepen worden hierbij vervangen voor exemplaren met schuine randen, obstakels zoals paaltjes worden zoveel mogelijk verwijderd en de breedte van paden wordt op orde gebracht.

Ook in onze kennis is geïnvesteerd. Sinds 2023 hebben we toegang tot data van de Spoedeisende Hulp (SEH). Deze data geeft een veel concreter beeld van de zwaarte van de letsels die worden opgelopen in het verkeer en de locaties waar dit gebeurt. Daarmee zijn gerichtere aanpassingen aan gevaarlijke situaties mogelijk.

1.2 2023 IN MIJLPALEN

JANUARI

Samenwerking voor EU-subsidie spooronderdoorgangen Zaancorridor

In het kader van de Europese subsidie om gelijkvloerse kruisingen uit het spoor te halen, hebben de gemeenten Dijk en Waard, Alkmaar, Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam een samenwerkingsovereenkomst getekend. De samenwerking is een start om verschillende spoorprojecten tussen Heerhugowaard en Amsterdam voor elkaar te krijgen. De Europese Unie wil in het kader van de Green Deal meer treinen laten rijden voor de reizigers en het terugbrengen van de CO2-uitstoot**.**

Flinke verbetering N247 tussen Monnickendam en Volendam

In het kader van het programma Bereikbaar Waterland, wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid tussen Monnickendam en Volendam verbeterd. Op dat deel van de N247 wordt een kruispunt aangepast zodat bus en autoverkeer beter doorstromen. Er wordt een nieuw fietspad aangelegd en andere fietspaden worden verbreed. Ook komt er een vrij liggende busbaan en worden P&R-voorzieningen uitgebreid. Dit allemaal in combinatie met groot onderhoud. Door werk slim te combineren worden bovendien hinder en verspilling beperkt**.**

Alles nieuw rond Amsterdam CS met 2 giga fietsenstallingen onder water

Het vroeg nogal wat geduld van de reizigers, maar na 4 jaar werk voor en achter het station, zijn het Stationsplein en de IJboulevard klaar. De 2 nieuwe fietsenstallingen die onder water zijn gebouwd, bieden plek aan zo'n 11.000 fietsen en zijn bij de opening op 28 januari al wereldberoemd. Ondergronds is de stalling verbonden met de metrohal en Amsterdam Centraal. Reizigers lopen droog en zonder omwegen van en naar het openbaar vervoer

FEBRUARI

Feest in Uithoorn: Nieuwe rotonde in het centrum

Uithoorn vierde dat het centrum is opgeknapt. De nieuwe rotonde met kunstwerk dat het 200-jarige bestaan van Uithoorn symboliseert, is daar onderdeel van. Deze zorgt ervoor dat het Dorpshart van Uithoorn een stuk veiliger is geworden voor voetgangers en fietsers.

MAART

Werkzaamheden project Bereikbaarheid Royal FloraHolland in Aalsmeer (N231)

In maart startten de werkzaamheden voor betere bereikbaarheid van de regio Aalsmeer met het project Bereikbaarheid Royal FloraHolland. Er komt een snellere verbinding voor het vrachtverkeer vanaf Schiphol via de N201 en N231 naar de ingang van het terrein van de bloemenveiling Royal FloraHolland. Ook komt er een voetgangersbrug over de N231 ter hoogte van het terrein van Royal FloraHolland om veilig de weg over te kunnen steken. Deze brug heeft de langste toegepaste houten balkligger in Nederland**.**

Openbaar vervoer in vervoerregio Amsterdam scoort bovengemiddeld

In de OV-Klantenbarometer van 2022 scoorde de Vervoerregio bovengemiddeld hoog. De waardering voor het OV daalde ten opzichte van 2021 maar bleef toch boven het landelijk gemiddelde. De scores voor het busvervoer in Amstelland-Meerlanden en Waterland lagen hoger dan het landelijk gemiddelde voor de streekbus. In de andere vervoerconcessies van de Vervoerregio lag de score precies op het landelijk gemiddelde**.**

Akkoord voor ontwerp ondertunneling project Guisweg in Zaandijk

Het definitief voorkeursalternatief van het project Guisweg is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad vastgesteld. De binnengekomen reacties uit omgeving en gemeenteraad zijn gebruikt om het ontwerp aan te passen. Het project Guisweg omvat onder andere het opheffen van de spoorwegovergang en de aanleg van twee tunnels: één voor fietsers en voetgangers en één voor autoverkeer. De bereikbaarheid, leefbaarheid én veiligheid van Zaanstad met de regio wordt hiermee verbeterd**.**

18,5 miljoen euro voor terugwinnen remenergie en andere duurzame oplossingen

Vervoerregio Amsterdam steekt 18,5 miljoen euro in duurzame en verkeersveilige oplossingen en in actieve mobiliteit in de regio. Zo gaat er geld naar een project om remenergie van metro's in Amsterdam terug te winnen en naar doorfietsroutes, onder meer over de Markermeerdijk tussen Amsterdam en Hoorn. In totaal gaat er geld naar vijfentwintig projecten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

APRIL

Het fietspad rondom Brug Ouderkerk krijgt verder vorm

Bij het vervangen van de Brug Ouderkerk tussen Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel hoort ook het aanpassen van het fietspad en de fietsonderdoorgangen. Om fietsers veilig de drukke provinciale weg (N522) te laten oversteken, is gewerkt aan een fietsonderdoorgang. Eind april 2023 gingen beide onderdoorgangen open voor fietsers en voetgangers. Fietsers kunnen nu gebruik maken van de nieuwe fietsroute over èn onder de Brug Ouderkerk..

MEI

Gratis ov-kaartjes voor minima

OV-tarieven werden dit jaar met 7 procent verhoogd. Dit treft huishoudens met een kleine beurs het hardst. Vervoerregio Amsterdam trekt 5 miljoen euro uit om gezinnen die het financieel moeilijk hebben tegemoet te komen. Ongeveer 95.000 gezinnen en inwoner van de vervoerregio komen in aanmerking voor maximaal acht kaarten per huishouden over de periode van een jaar. De kaartjes zijn per stuk anderhalf uur geldig in elke bus, tram of metro. Dat is voldoende om het hele gebied van de vervoerregio te doorkruisen.

Vervoerregio en gemeente Amsterdam steken samen 27,5 miljoen euro in ov

OV-tarieven werden dit jaar met 7 procent verhoogd. Dit treft huishoudens met een kleine beurs het hardst. Vervoerregio Amsterdam trekt 5 miljoen euro uit om gezinnen die het financieel moeilijk hebben tegemoet te komen. Ongeveer 95.000 gezinnen en inwoner van de vervoerregio komen in aanmerking voor maximaal acht kaarten per huishouden over de periode van een jaar. De kaartjes zijn per stuk anderhalf uur geldig in elke bus, tram of metro. Dat is voldoende om het hele gebied van de vervoerregio te doorkruisen.

JUNI

Vervoerregio Amsterdam roept op tot sociaal verkeersgedrag

Voor het tweede jaar op een rij werd de campagne ‘Met elkaar overweg’ gelanceerd. Die roept inwoners op om extra rekening met elkaar te houden op de weg. Door toenemende drukte en diversiteit van vervoermiddelen die met verschillende snelheden langs elkaar bewegen is de aandacht voor elkaar op de weg hard nodig.

Stop verdere verschraling van het openbaar vervoer

De Tweede Kamer steunde unaniem een motie van PvdA en CDA om verder afschalen van het ov te voorkomen. Dagelijks brengt het ov miljoenen mensen naar hun werk, onderwijs, zorg en recreatie. Die hoge kosten en de nasleep van corona, hebben geleid tot een afname van ov-voorzieningen. Hierdoor rijdt er minder ov met als gevolg een slechtere bereikbaarheid en maatschappelijke onvrede. Deze motie is erkenning dat een groot deel van de Nederlandse bevolking afhankelijk is van het openbaar vervoer.

JULI

De nieuwe Brug Ouderkerk officieel geopend

Op 15 juli 2023 is de nieuwe Brug Ouderkerk tussen de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel officieel geopend. Met de opening is de voormalige Brug Ouderkerk over de Amstel vervangen door in totaal twee nieuwe bruggen. Door diverse verbeteringen aan de aansluitende kruisingen is de verkeersituatie verbeterd. Ook is de brug verhoogd, zodat meer schepen onder de brug door kunnen varen en de brug minder vaak open hoeft.

Progress vlag op voertuigen van GVB, Connexxion en EBS

Alle vervoerders in de vervoerregio Amsterdam bestickerden ter gelegenheid van Queer & Pride Amsterdam een voertuig met de progress vlag. Deze vlag legt de nadruk op inclusie en progressie binnen de LHBTIQ+ gemeenschap. De vervoerders willen met de progress vlag en stickers met de tekst EVERYONE IS WELCOME HERE op de voertuigen en ponten een sterk visueel statement maken. Vervoerregio Amsterdam financierde de bestickering. We willen en hopen dat iedereen zich veilig en welkom voelt in het openbaar vervoer

AUGUSTUS

Frisse start schooljaar met pilot Mads en de Loopbus

Naast de blauwe spandoeken met de welbekende leus ‘Onze scholen zijn weer begonnen’, startte een pilot in de vervoerregio Amsterdam met ‘Mads en de Loopbus’. Een oproep aan ouders om hun kinderen op een veilige manier naar school te brengen en van school te halen. De Loopbushalte ligt op een centrale parkeerplaats iets verder weg van de school, waar ouders met hun auto’s naartoe worden geleid. Op een vaste vertrektijd lopen de kinderen vanaf de halte, onder begeleiding van verkeersouders of vrijwilligers, naar school. Zo is er minder autoverkeer bij de school, wat het voor iedereen veiliger maakt.

SEPTEMBER

Ongekende prijsstijging van 12% in stad- en streekvervoer is politieke keuze

Bij ongewijzigd Rijksbeleid gaan de prijzen in het stads- en streekvervoer in 2024 met 12% omhoog. Eerder in 2023 stegen de prijzen al met een al ongekende 7%. De provincies en vervoerregio’s, die samen de regionale concessies verlenen, riepen de Tweede Kamer op om in te grijpen op Prinsjesdag. De decentrale overheden riepen de Kamer met klem op om de prijsstijging te dempen en alsnog de portemonnee te trekken voor de eerder gemaakte set afspraken met vervoerders en decentrale overheden.

OKTOBER

Vervoerregio Amsterdam bereidt regio voor op zero-emissie stadslogistiek

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2050 al het logistiek vervoer – zoals bouwlogistiek, pakketbezorgers en horecaleveranciers – uitstootvrij moet zijn. Een zero-emissie zone is een van de maatregelen om dit doel te behalen. Vrachtauto's en bestelbusjes die op diesel of benzine rijden mogen deze gebieden niet meer binnenkomen. Een zero-emissie zone is niet in elke gemeente mogelijk of nodig. Er zijn ook andere manieren om de overgang naar duurzame stadslogistiek te realiseren. Vervoerregio Amsterdam heeft samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland een regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek opgesteld om gemeenten hierbij te helpen.

Na lange strijd: Tariefstijging openbaar vervoer van de baan

Het kabinet stelt extra geld beschikbaar om te voorkomen dat de tarieven voor het openbaar vervoer in 2024 gaan stijgen. Zonder deze financiële steun vanuit het Rijk zou een tariefsverhoging van 11,72 procent noodzakelijk zijn. Vervoerregio Amsterdam is bij met dit besluit. Het was geen vanzelfsprekendheid, er is onwaarschijnlijk lang gestreden voor dit resultaat.

Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid' vastgesteld

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen werken we aan een regio waarin alle mensen prettig en soepel hun bestemming kunnen bereiken. Ons Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij (moeten) maken. Op 31 oktober 2023 heeft de regioraad het nieuwe beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid' vastgesteld.

Fiscale regels voor openbaar vervoer abonnementen gewijzigd

De Vervoerregio heeft zich hard gemaakt om het voor werkgevers eenvoudiger te maken ov abonnementen aan werknemers te verstrekken. Dit pleidooi heeft in oktober 2022 tot een unaniem aangenomen motie in de Tweede Kamer geleid. De motie is uitgevoerd en de regels zijn per 1-1-2024 vereenvoudigd en versoepeld. Werkgevers kunnen nu belastingvrij ov abonnementen verstrekken, ook als de werknemer slechts één of twee keer per week naar kantoor gaan. Dit past veel beter bij het reisgedrag na Corona. En privé reizen vallen nu eveneens onder de vrijstelling. Als bijkomend voordeel vermindert hiermee de administratieve lastendruk voor werknemers en werkgevers.

NOVEMBER

Regionale aanpak Verkeersveiligheid: werken met ambulance data voor analyse

De voortgangsrapportage Regionale Aanpak Verkeersveiligheid is vastgesteld. Daarin staat dat het samenwerken met externe partijen zoals de Regionale ambulancevoorzieningen (RAV's), handhaving en de spoedeisende hulp beter moet en kan. De Vervoerregio ziet zichzelf daarin als regisseur en brengt de verschillende partijen bij elkaar. Er wordt oproep gedaan aan onze gemeenten om zich te registeren. Met analyse van ambulance data kunnen we dan achterhalen waar er mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid en de infrastructuur te verbeteren.

Investeren in mobiliteit: de mens op één, dan het systeem

Vervoerregio Amsterdam investeert in 31 projecten in de regio die bijdragen aan een toegankelijker openbaar vervoer, verbetert fietsverbindingen en verkeersveiligheid. Uitgangspunt is het STOMP-principe in de keuze voor investeringen: stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen. In die

volgorde wordt ook gekeken in de verbeteringen voor voetgangers en fietsers en als laatste de personenauto. De Vervoerregio focust zich daarbij op plekken waar de kans op ongevallen groot is. Door die plekken zo snel mogelijk aan te pakken, wil de Vervoerregio op korte termijn de stijging van het aantal verkeersdoden omzetten in een daling.

OV-investeringen voor groeiend IJburg

Er komen twee HOV-lijn op IJburg bij en aanvullende maatregelen voor tram 26. De HOV-busverbindingen zijn nodig, omdat het aantal bewoners op IJburg de komende jaren flink toeneemt. Een hoogfrequente, snelle en betrouwbare verbinding tussen IJburg en Weesp biedt via treinstation Weesp snelle verbindingen naar onder andere Almere, Hilversum en Amersfoort. De busverbinding naar NS station Amsterdam Bijlmer Arena via metrostation Gaasperplas is belangrijk voor de nieuwe gebiedsontwikkeling. Daarnaast ontlasten de bussen, tram 26 (IJtram). De bus naar Amsterdam Bijlmer Arena zorgt bovendien voor een kortere reistijd naar Amsterdam Zuidoost, Amstelveen, Utrecht, Schiphol en Den Haag.

DECEMBER

Aantrekkelijk, duurzaam en inclusief openbaar vervoer in Amsterdam vanaf 2025

De Vervoerregio Amsterdam streeft naar aantrekkelijk, duurzaam en inclusief openbaar vervoer dat meegroeit met de reizigersaantallen en de stad Amsterdam. Dat betekent dat de nieuwe concessie Amsterdam vanaf 2025 naast een goede bereikbaarheid óók oog heeft voor de sociale en maatschappelijke functie van het ov en bijdraagt aan het welzijn van de inwoners. Dat is de gedachte bij de ontwerpversie van het Programma van Eisen (PvE) voor de concessie Amsterdam. Het programma van eisen bevat alle minimumeisen waaraan de vervoerder moet voldoen om te rijden in het concessiegebied Amsterdam.

Samenwerkingsovereenkomst MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer ondertekend.

In 2022 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland besloten tot de start van een MIRT-Verkenning naar de ov-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Het doel is om te komen tot één voorkeursalternatief voor het ov-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam. Voor het Rijk en onze regio is dit een belangrijke mijlpaal voor een betere bereikbaarheid van de regio Amsterdam. Duurzaamheid staat hoog in het vaandel bij alle opdrachtgevers en is gedurende het hele project een randvoorwaarde.

1.3 FINANCIEEL BEELD EN RESULTAAT 2023

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks een vast bedrag aan Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het ministerie van IenW. Dat bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd. In 2023 bedroeg de BDU € 471 miljoen. Dit bedrag werd aangevuld met bijdragen van het Rijk (Specifieke Uitkeringen (Spuk)) en derden voor specifieke projecten. Deze middelen zet de Vervoerregio in om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit te bereiken. Deze doelstellingen zijn ingedeeld in de verschillende (sub-) programma's die in deze jaarstukken zijn opgenomen.
Daarnaast ontving de Vervoerregio een compensatie van € 32,6 miljoen voor de lagere reizigersopbrengsten van het Rijk, de zogenaamde Transitievergoeding OV (TVOV). Deze subsidie is een-op-een doorbetaald aan de vervoerders.

Als de BDU van enig jaar niet volledig wordt uitgegeven kan het niet bestede deel in latere jaren als dekking worden ingezet. In de balans worden deze bedragen verantwoord onder de post Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk.

Tabel 1.1 laat het overzicht van begrote en gerealiseerde baten en lasten over 2023 zien. Volgens de regelgeving van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is het resultaat per definitie nihil zolang de uitgaven minus inkomsten van de Vervoerregio volledig worden gedekt door de inzet van de BDU. Voor de resultaatbepaling wordt namelijk niet alleen het deel BDU uit het lopende jaar als baten gezien. Ook het deel dat uit het BDU-saldo van de voorgaande jaren wordt benut, telt mee.

In 2023 werden er € 89,0 miljoen minder lasten en € 34,3 miljoen minder baten gerealiseerd bij het Programma Verkeer en Vervoer dan begroot. Bij de Algemene Dekkingsmiddelen zijn er € 1,0 miljoen hogere rentebaten. Dit resulteert in een totale onderbesteding van € 56,6 miljoen.
Een deel van deze onderbesteding is beklemd. Dat wil zeggen: bestemd voor bijdragen aan projecten die al eerder in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd. (zie tabel 1.3)

In de begroting van 2023 werd rekening gehouden met een onttrekking van € 64,2 miljoen uit het beschikbare saldo BDU. (Zie de regel Mutatie saldo BDU bij de Algemene dekkingsmiddelen in tabel 1.1). Door de onderbesteding wordt er in 2023 slechts € 7,5 miljoen onttrokken aan de balanspost BDU. Begin 2023 was het beschikbare BDU-saldo € 250,9 miljoen. Dit daalt met de bovengenoemde onttrekking naar € 243,4 miljoen.

<u>Toelichting op de grootste begrotingsafwijkingen</u>
In dit jaarverslag vergelijken we de gerealiseerde uitkomsten met de laatst vastgestelde begroting 2023. Dat is de begroting die in de 2e Bestuursrapportage 2023 is opgenomen.

Lasten **Programma Verkeer en Vervoer** (- = lagere lasten, + is hogere lasten)	In miljoen
Investeringsagenda Mobiliteit • als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2023 verschillende projecten in de aanbesteding of de uitvoering vertraagd. Het ging met name om de projecten "Hoogwaardig OV Westtangent Oude Haagsebrug over de Ringvaart", "Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516…"en het project "Fietsenstalling NS Station Sloterdijk".	€ -11,1
Concessies • Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2022: De verantwoording voor de BVOV regeling 2022 is eind 2023 ontvangen. Hieruit bleek dat er minder geld nodig was vanuit het rijk om de dienstregeling 2022 in stand te houden dan eerder gedacht. (zie ook de afwijking bij de baten). Dit komt omdat	€ -39,9

enerzijds de kosten van de vervoerders lager uitvielen door onder andere productie uitval (€ 27,4 miljoen) en anderzijds de reizigersopbrengsten (€ 12,5 miljoen) hoger uitvielen dan door de vervoerders is ingeschat.	
Concessies • Binnen alle concessies is vanwege de rituitval sprake van minderwerk voornamelijk veroorzaakt door tekort aan personeel. Dit minderwerk leidt tot lagere kosten voor de Vervoerregio en dat zal worden verrekend in de vaststelling van de subsidie met de concessiehouders. Vooruitlopend op deze definitieve vaststelling in 2024 is hier al gedeeltelijk rekening mee gehouden.	€ -13,7
Concessies • Binnen de concessie Amsterdam is € 3,6 miljoen reservering voor ondersteuning van de concessie niet ingezet. Dit geld was bedoeld om de dienstregeling op peil te houden. Vanwege het personeelstekort kon dit niet geheel waargemaakt worden..	€ -3,6
Amsteltram • De kosten van de aannemer zijn lager uitgevallen. Enerzijds doordat niet alle aanvullende werkzaamheden uitgevoerd zijn in 2023 en anderzijds doordat de indexatie lager uitviel. De uitvoering van de werkzaamheden zullen nu in 2024 worden uitgevoerd en afgerekend. Tevens is de risicoreservering naar beneden bijgesteld als gevolg van de vervroegde ingebruikname van de infrastructuur.	€ -5,8
AMRI • Binnen S&C duurt het afsluiten van het SCMA project langer dan verwacht. De laatste mijlpaal van het contract wordt pas in 2024 betaald en de werkzaamheden voor het opruimen van het oude beveiligingssysteem zijn vertraagd. De kosten van € 3,7 miljoen schuiven daardoor van 2023 naar 2024. •	€ -3,7
Activa GVB • Lagere rentelasten voor GVB van € 0,3 miljoen vanwege minder leningen • Lagere afschrijvingskosten vanwege projecten die later starten of later worden afgerond voor € 3,4 miljoen	€ -3,7
OSS • Uitstel of vertraging diverse projecten door beperkingen in de interne capaciteit en bij inhuur van adviesdiensten.	€ -2,1
Overige afwijkingen	€ -5,4
Totaal lasten realisatie versus begroting 2023 Programma Verkeer en Vervoer	**€ -89,0**

Baten **Programma Verkeer en Vervoer**	In miljoen
Concessies • Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2022 : De verantwoording voor de BVOV regeling 2022 is eind 2023 ontvangen. Hieruit bleek dat er minder geld nodig was vanuit het rijk om de dienstregeling in stand te houden dan eerder gedacht.	€ -39,9
Investeringsagenda Mobiliteit • Er zijn voor meer projecten bijdragen van derden ontvangen, dan in de begroting was voorzien. Ook zijn bijdragen eerder ontvangen dan begroot, doordat projecten versneld zijn gestart.	€ 5,3
Overige afwijkingen	€ 0,2
Totaal Programma Verkeer en Vervoer	**€ -34,4**
Baten Algemene Dekkingsmiddelen	
• Er zijn hogere Rentebaten. Door de lagere lasten ten opzichte van de begroting heeft de Vervoerregio meer rente ontvangen over het saldo bij het schatkistbankieren	€ 1,0
Overige afwijkingen	€ 0,2
Totaal baten realisatie versus begroting 2023 (exclusief mutatie BDU)	**€ -33,2**

In de afzonderlijke paragrafen in het jaarverslag wordt nader ingegaan op alle afwijkingen per (sub)programma.

Effect op het saldo vooruit ontvangen BDU (tabel 1.2)

De grootste inkomstenbron van de Vervoerregio is de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). Het verschil tussen de jaarlijks ontvangen BDU en de werkelijke uitgaven wordt verrekend met de BDU die in voorgaande jaren is ontvangen en nog niet uitgegeven.

Zoals hierboven genoemd blijft een saldo van € 243,4 miljoen BDU beschikbaar voor de meerjarenbegroting. Van het saldo is een deel beklemd. Dit wil zeggen dat het bestemd is voor uitgaven die naar begroting 2024 en verder worden doorgeschoven. Het betreft de volgende bedragen uit de 2e bestuursrapportage € 56,5 miljoen en de Jaarrekening 2023 € 45,4 miljoen, samen € 101,9. Het niet beklemde deel einde 2023 wordt gezien als de beschikbare weerstandscapaciteit.

Berekening Weerstandsvermogen	**Bedragen in miljoenen**
BDU saldo balans (A)	243,4
Beklemd volgende jaren(B)	101,9
Beschikbaar Weerstandsvermogen (A-B)	**141,5**

Vervoerregio Amsterdam

Baten & Lasten (x € 1.000)

Sub)Programma	Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e Bestuurs-rapportage)	Jaarrekening	Verschil (Jaarrekening versus 2e Bestuurs-rapportage)
	2022	2023	2023	2023	2023
Investeringsagenda Mobiliteit	132.680	105.648	139.940	128.872	11.068
Amsteltram	45.060	35.717	48.748	42.633	6.115
Grote projecten schaalsprong OV	0	1.000	500	0	500
Concessies	218.111	94.063	163.559	103.903	59.656
AMRI	88.817	116.699	149.484	144.421	5.063
Activa GVB	17.705	26.897	57.852	54.145	3.707
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	7.895	9.110	8.363	6.270	2.093
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	8975	10.373	11.222	10431	791
Lasten Verkeer & Vervoer	**519.244**	**399.506**	**579.668**	**490.674**	**88.994**
Lasten Overhead	**11.475**	**11.132**	**13.551**	**12.843**	**708**
Lasten Algemene dekkingsmiddelen	**0**	**522**	**309**	**162**	**147**
TOTAAL LASTEN	**530.719**	**411.160**	**593.528**	**503.679**	**89.849**
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	0	5.609	10.958	5.349
Amsteltram	28.660	1.615	1.692	464	-1.228
Grote projecten schaalsprong OV	0	0	0	0	0
Concessies	115.334	6.318	39.336	699	-38.637
AMRI	94	0	1.723	2.323	600
Activa GVB	31	200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.634	2.110	1.363	763	-600
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	65	0	0	129	129
Baten Verkeer & Vervoer	**147.899**	**10.243**	**49.723**	**15.336**	**-34.387**
Baten Overhead	**314**	**140**	**202**	**388**	**186**
Jaarbijdrage BDU	443.265	435.714	470.401	470.401	0
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	-63.952	-36.929	64.160	7.503	-56.657
Overige algemene inkomsten	2.971	1.992	9.042	10.051	1.009
Baten Algemene dekkingsmiddelen	**382.284**	**400.777**	**543.603**	**487.955**	**-55.648**
TOTAAL BATEN	**530.497**	**411.160**	**593.528**	**503.679**	**-89.849**
SALDO VOOR MUTATIE RESERVES	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	222	0	0	0	0
Saldo mutaties reserves	**222**	**0**	**0**	**0**	**0**
Saldo resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Vervoerregio Amsterdam

Tabel 1.1 Ontwikkeling saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil
Beginstand 1-1-2023	**187.143**	**107.834**	**250.892**	**250.892**	**0**
Beschikte jaarbijdrage BDU	443.265	435.714	470.401	470.401	0
Totaal Beschikbare BDU	**630.408**	**543.547**	**721.293**	**721.293**	**0**
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit	-202	0	0	0	0
Inzet BDU 2023 (niet projectgerelateerd deel)	-379.314	-411.161	-534.561	-477.904	-56.657
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU' 31-12-'23	**250.892**	**132.386**	**186.732**	**243.389**	**-56.657**

***)** (niet projectgerelateerd deel)

Tabel 1.2 Geoormerkte bedragen 2023 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Verschil lasten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Verschil baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Saldo verschil lasten en baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage	Beklemd deel van de begroting 2023 over te hevelen naar 2024
	2023	2023	2023	
Investeringsagenda Mobiliteit	11.068	5.349	16.417	11.068
Amsteltram	6.115	-1.228	4.887	4.887
Doortrekken NZL en sluiten metroring	500	0	500	500
Concessies	59.656	-38.637	21.019	19.600
Asset Management Railinfra (AMRI)	5.063	600	5.663	5.063
Investeringen Activa	3.707	0	3.707	3.707
Onderzoek, Studie en Samenwerking	2.093	-600	1.493	600
Apparaatskosten verkeer & vervoer	791	129	920	0
Verkeer en Vervoer	**88.994**	**-34.387**	**54.606**	**45.425**
Overhead	**708**	**186**	**894**	**0**
Algemene dekkingsmiddelen	**147**	**-55.648**	**-55.501**	**0**
TOTAAL	**89.849**	**-89.849**	**0**	**45.425**

Van het verschil tussen begrote en gerealiseerde kosten ad € 89,9 miljoen is € 45,4 miljoen beklemd. Dat wil zeggen dat dat bedrag niet vrij inzetbaar is, omdat het ingezet wordt voor lopende projecten (zie tabel 1.3). Dat betekent dat van het saldo BDU eind 2023 ad € 243 miljoen een deel van € 45,4 miljoen geoormerkt is om in te zetten in de begroting 2024 of de daarop volgende begrotingen.

Aan de regioraad wordt bij de eerste Bestuursrapportage 2024 en de Ontwerpbegroting 2025 voorgesteld om deze 'beklemde' bedragen naar de begroting 2024 of overige begrotingsjaren over te hevelen.

Figuur 4. Overzichtskaart: Selectie van de in 2023 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit

Kaart volgt.

Gerealiseerde projecten

In 2023 zijn binnen de Vervoerregio ongeveer 60 projecten opgeleverd vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Bijgevoegd kaartje geeft hier een indicatief beeld van.

Veel opgeleverde projecten betroffen fietsvoorzieningen en verbeteringen van de verkeersveiligheid. Daarnaast waren er diverse grootschalige herinrichtingen van wegen en straten waarbij de kans werd aangrepen om verbeteringen voor fiets en ov mee te nemen. Herinrichtingen waren er voor de Kinkerstraat, Spaklerweg, Koninginneweg, Nieuwezijds Voorburgwal en de Van Woustraat en onderdelen van de binnenring (Weteringcircuit – Leidseplein).
Andere grote projecten waren in 2023 de langzaamverkeersbrug over het Noord-Hollands kanaal, Spooronderdoorgang Diemen, De Entree Stationsplein CS, Fietsenstalling IJboulevard, de vervanging van de brug over de Amstel bij Ouderkerk, transformatie dorpshart Uithoorn en het Fietspad Inverdan Eilanden in Zaandam.

Naast locatie gebonden projecten heeft de Vervoerregio ook een aantal activiteiten mogelijk gemaakt dat zich meer richt op gedrag. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om campagnes op het gebied van verkeersveiligheid of de Ov Coach.

2 JAARVERSLAG 2023

De begroting 2023 van de Vervoerregio Amsterdam is opgedeeld in drie onderdelen. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In de Overhead worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. De Algemene dekkingsmiddelen geven de middelen weer waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. De verantwoording over het jaar 2023 volgt de structuur van de begroting 2023.

2.1 PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

2.1.1 INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam is het programma, waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Dit programma geeft daarmee de totale ambitie weer, waarbij het begrotingsprogramma ‘Investeringsagenda Mobiliteit’ de beschikbare budgetten presenteert. De projecten die het afgelopen jaar in uitvoering zijn gegaan, zijn mobiliteitsprojecten die zowel de bereikbaarheid verbeteren als verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen toegankelijk maken.

Met het investeren in duurzaam vervoer en doorstromingsmaatregelen hebben we een aantal problemen aangepakt. Met hulp van de rijksbijdrage uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) versnellen we intussen de investeringen in fiets en verkeersveiligheid. Zo zorgen we voor een duurzame bereikbaarheid. De bereikbaarheidsmaatregelen zijn in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal te stellen. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen kijken we nadrukkelijk naar de CO2-balans, de aangename beleving van de reis en hoe een vervoerwijze passend is bij de omgeving. Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. Daarnaast voert de Vervoerregio ook zelf projecten uit.

Wat hebben we bereikt?

Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als Guisweg. In 2023 is het definitieve voorkeursalternatief vastgesteld. Hiermee is de planstudiefase afgerond en het project gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. Het verwijderen van de onveilige spoorwegovergang op de Guisweg in Zaandijk, het verbeteren van de bereikbaarheid voor het fiets- en autoverkeer in de directe omgeving en het mogelijk maken van het Project Hoogfrequent Spoor Amsterdam – Alkmaar, komt hiermee een stap dichterbij.

In januari 2023 is de spoorpassage Diemen in gebruik genomen, waarmee een (verkeers)veilige verbinding gerealiseerd tussen Diemen Centrum en Diemen Noord beschikbaar is gekomen. Op knooppunt Amsterdam Centraal zijn twee grote fietsparkeervoorzieningen geopend (onder het Stationsplein als onderdeel van het project De Entree en de IJboulevard) met in totaal 11.000 stallingsplekken. De (tijdelijke) Veerverbinding Sluisbuurt tussen Sporenburg en Zeeburgereiland in Amsterdam is gaan varen en de heringerichte Koninginneweg en Nieuwezijds Voorburgwal Noord in Amsterdam in gebruik genomen, met bredere fietsstroken en verbeterde doorstroming van de tram in een veilig 30 km/u regime.

Het vergroten van de verkeersveiligheid hebben we gedaan onder meer door educatie, campagnes en het programma ‘Doortrappen’. Denk aan de jaarlijkse Week van het Verkeer. En we verbeteren de infrastructuur door het bekostigen van projecten in de regio, zoals schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor is een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid (Specifieke Uitkering SPUK E20 en E84) uit het SPV beschikbaar. De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen

van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap.

Met ons inclusiebeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voorkomen en in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het OV. In het kader van de Versnellingsopgave Haltetoegankelijkheid zijn in 2023 tramhaltes toegankelijk gemaakt.

In 2023 is verder een groot aantal grote en kleine infrastructuurprojecten opgeleverd en betaald, zoals de Fietsbrug over het Noord-Hollands kanaal in Amsterdam, de IJboulevard, fietsinfrastructuur Baanstee Noord in Purmerend, Dorpshart Uithoorn en de brug van de N522 over de Amstel in Ouderkerk. Het uitvoeringscontract voor het project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) is getekend en daarmee is de realisatiefase gestart. Onder andere de verlenging van de IJtram, verschillende onderdelen van de OV-terminal Zuidas, maar ook de Machineweg in Aalsmeer zijn volop in uitvoering.

Tot slot zijn enkele noemenswaardige studies afgerond, zoals de planstudiefase van een aantal grote projecten op Zeeburgereiland in Amsterdam (Cruciale Mijl, Verbinding Zeeburgereiland en Tramstalling) en fase 3 van de verkenning HOV Haarlem-Amsterdam naar oplossingsrichtingen in 2040, waaronder een relatief nieuw concept Bus Rapid Transit (BRT): MRA MetroBus.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.1 Investeringsagenda Mobiliteit (bedragen in € 1000,-)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	132.680	105.648	139.940	128.872	11.068
Totaal lasten	**132.680**	**105.648**	**139.940**	**128.872**	**11.068**
Bijdragen derden	1.755	-	5.609	9.530	3.921
BDU Absoluut	326	-	-	1.427	1.427
Totaal baten	**2.081**	**-**	**5.609**	**10.957**	**5.348**
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	**-130.599**	**-105.648**	**-134.331**	**-117.915**	**16.416**

Toelichting op de tabel

Het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2023 bedroeg in de Begroting 2023-2026 € 105,6 miljoen. Bij de eerste bestuursrapportage is het geoormerkte budget uit de jaarrekening 2022 toegevoegd. Bij de tweede bestuursrapportage hebben we een inschatting gemaakt dat we maximaal € 139,9 miljoen zouden uitgeven met een voorspelde bandbreedte van € 110-140 miljoen. Uiteindelijk hebben we € 128,9 miljoen (92%) gerealiseerd.

.

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen afhankelijk van wegbeheerders, opdrachtnemers en externe factoren. Onder andere als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2023 verschillende projecten in de aanbesteding of de uitvoering vertraagd. In de loop van 2023 is er al zo veel mogelijk rekening mee gehouden en dat heeft geleid tot de hierna benoemde grootste wijzigingen in de programmering. De grootste representatieve wijzigingen in de voorspelde uitgaven waren:

- HOV Westtangent Oude Haagsebrug over de Ringvaart - € 3,6 miljoen
- Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) - € 3,4 miljoen
- Fietsenstalling NS Station Sloterdijk - € 1,7 miljoen
- Fietsbrug Zijkanaal H - € 1,6 miljoen
- Geluidschermen Weesp - € 1,4 miljoen

Deze projecten komen later tot uitgaven, omdat er verplichtingen zijn aangegaan met uitzondering van de Geluidschermen Weesp, waar sprake was van een financiële meevaller.

Hier staat tegenover dat ook projecten versneld tot uitgaven zijn gekomen, nieuwe projecten in uitvoering gingen en (aanvullende) verplichtingen zijn aangegaan. De grootste wijzigingen waren:

- Fietsenstalling IJboulevard Amsterdam CS + € 4,7 miljoen
- Zuid-AsDok- OV terminal + € 4,0 miljoen
- HOV Aalsmeer/Schiphol-Zuid (HOVASZ) + € 3,7 miljoen
- HOV Legmeerdijk + € 2,8 miljoen
- Multimodale Knoop Schiphol + € 2,1 miljoen

Van de stelpost van € 5 miljoen voor projectstudies binnen het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit is in totaal een bedrag van € 2,6 miljoen uitgegeven. De grootste uitgaven waren voor de planstudie Guisweg (€ 0,5 miljoen) en de Inbesteding concessie Amsterdam (€ 0,4 miljoen). Er zijn voor verschillende projecten verplichtingen aangegaan, die pas in 2024 worden uitgevoerd, zoals de planstudie HOV ZaanIJ, Fietsenstalling Amstel Westzijde en Extra instaphalte keerlus lijn 26. Belangrijkste oorzaken van de onderbesteding is vertraging in de voorbereiding en onderbezetting bij adviesbureaus.

De grootste wijzigingen (de twee tabellen), onbenutte gedeelte stelpost projectstudies en gesaldeerde budgetten van kleinere projecten resulteert in een bedrag van 11,1 miljoen dat niet gerealiseerd is vanwege de eerder genoemde marktontwikkelingen.

Alleen de geoormerkte bijdragen voor specifieke projecten zijn bij de baten opgenomen. In 2023 waren dit via de absolute BDU de rijksbijdragen werkgeversaanpak in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). De uitgaven zijn onderdeel van de lasten binnen de Investeringsagenda Mobiliteit. Voor SPV is sprake van projecten die niet tijdig volgens de SPUK-regeling (E20) zijn uitgevoerd. Dit leidt mogelijk tot een terugbetaling van een deel van de rijksbijdrage van ongeveer € 3,4 miljoen totaal

De ‘bijdragen derden’ bestaan uit bijdragen aan enkele grote projecten, die in opdracht van de Vervoerregio worden uitgevoerd. Daaronder vallen onder andere Gebruiksmelding Oostlijn, Verbeteren IJtram, Guisweg, en AVANT. Deze bijdragen waren in de gewijzigde begroting 2023 op € 5,6 miljoen begroot. De realisatie is € 9,5 miljoen. Projecten zijn versneld gestart, daardoor zijn enkele bijdragen eerder binnengekomen.

<u>Is er sprake van een geoormerkt resultaat?</u>

Over 2023 is een bedrag van € 11,1 miljoen van het beschikbaar budget niet besteed. Dit budget valt niet vrij: er rust een verplichting op dat bedrag. Dit vanwege het feit dat de bijdragen voor de projecten al in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd. Dit budget wordt toegekend aan deze projecten samen met de eerdere bijstelling van € 15,4 miljoen die bij de 2e Bestuursrapportage is doorgevoerd. Het wordt als geoormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2024. Daarmee heeft het resultaat 2023 geen effect op het meerjarig budget.

2.1.2 AMSTELTRAM

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

Wat hebben we bereikt?

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram Parnassusweg:

Movares is gestart met het definitieve ontwerp van de tijdelijke eindhalte aan de Parnassusweg (heavy variant). De Projectorganisatie werkte daarnaast aan het inkoopplan, de planning en de afstemming met raakvlakprojecten en stakeholders in het gebied. De tijdelijke eindhalte moet in het eerste kwartaal van 2026 gerealiseerd zijn als binnen het Zuidasdok project de Brittenpassage wordt geopend en de Minervapassage wordt afgesloten.

Uithoornlijn:

De Uithoornlijn loopt op schema om zomer 2024 in exploitatie te gaan. De realisatie en het testprogramma zijn succesvol gereedgekomen. De nadruk ligt momenteel op de opnames met stakeholders en het herstellen van restpunten die zijn geconstateerd tijdens deze opnames. Het GVB heeft alle voorbereidingen getroffen voor de Opleiden, Trainen en Oefenen fasen die in het 1e kwartaal van 2024 gaan starten.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.2 Amsteltram (bedragen in € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Amstelveenlijn	1.359	-	1.053	763	290
Uithoornlijn	43.701	35.717	47.695	41.870	5.825
Totaal lasten	**45.060**	**35.717**	**48.748**	**42.633**	**6.115**
Bijdragen derden	28.660	1.615	1.692	464	-1.228
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**28.660**	**1.615**	**1.692**	**464**	**-1.228**
Saldo Amsteltram	**-16.400**	**-34.102**	**-47.056**	**-42.169**	**4.887**

Toelichting op de tabel

Lasten

Amstelveenlijn:

Dit betreft het positieve financiële resultaat op de tijdelijke eindhalte Strawinskylaan en vrijval van te verwachten kosten.

Uithoornlijn:

De indexatie van de kosten van de aannemer is lager uitgevallen, nog niet alle aanvullende werkzaamheden zijn uitgevoerd/afgerekend en de risicoreservering is naar beneden bijgesteld als gevolg van de vervroegde ingebruikname van de infrastructuur. Vergoeding van de boekwaarde van de grond van de gemeente Uithoorn is verrekend met haar bijdrage.

Baten

De bijdrage van de gemeente Amstelveen wordt in 2024 voldaan. De bijdrage van de gemeente Uithoorn is gesaldeerd met de gedeeltelijke vergoeding van de boekwaarde van de grondexploitatie Busbaanlocatie wat als woningbouw locatie was aangemerkt.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het positief gesaldeerde resultaat blijft geoormerkt binnen het subprogramma en heeft geen effect op het meerjarig programmabudget van de Amsteltram.

2.1.3 GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van Rijk en regio besloten tot het uitvoeren van twee MIRT-verkenningen naar de OV-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA). Dit besluit moet in het licht gezien worden van de vele onderzoeken die in het verleden zijn gedaan naar de belasting van het zware railnetwerk, in het bijzonder de Schipholtunnel, de gebiedsontwikkelingen in de regio en de impact van de ontbrekende schakels in het hoogwaardige OV-netwerk tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Sloterdijk en het centrum van Amsterdam.

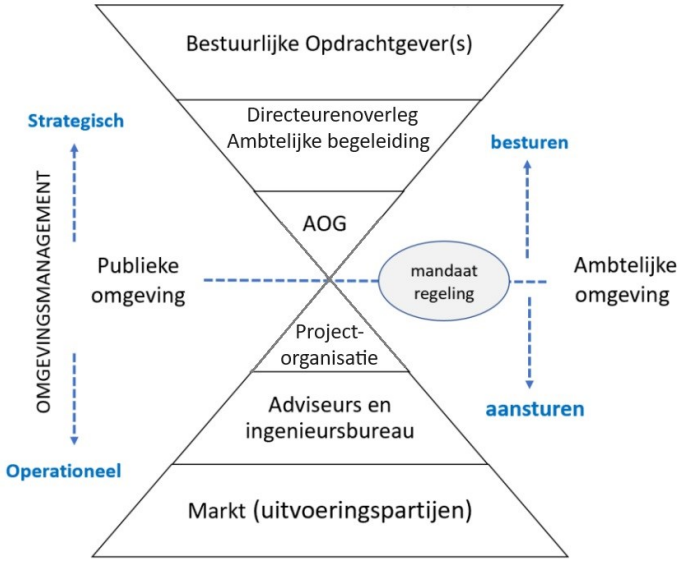
Wat hebben we bereikt?

De Vervoerregio Amsterdam heeft als trekker en penvoerder van de Voorbereidingsfase de Startdocumenten opgesteld, in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW (mede opdrachtgever) en de overige samenwerkende partijen en de adviseurs. Het Startdocument voor de MIRT-verkenning OVAH is in het BO MIRT van 11 november 2022 vastgesteld en in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 15 juni 2023 het Startdocument voor de MIRT-verkenning OVSA. Daarmee zijn conform de intenties van Rijk en regio de formele Startbeslissingen genomen.

De directie Bijzonder Projecten van de gemeente Amsterdam is gevraagd om een zelfstandige onafhankelijke projectorganisatie in te richten en een integraal projectplan op te stellen voor de uitvoering van de Verkenningen. Voor OVAH is de Verkenning gestart, voor OVSA is dit gaande.

Tegelijkertijd zijn bestuurlijke samenwerkingsovereenkomsten (SOK) opgesteld met afspraken tussen de opdrachtgevende partijen over zaken zoals de scope en planning, de verantwoordelijkheden en het beschikbare budget voor de uitvoering van de Verkenning. De SOK voor OVAH is op 20 december ondertekend, voor OVSA is dit gepland begin 2024.

Figuur 2.1 Governancemodel



In een governancemodel hebben partijen hun posities en rollen in de onderlinge samenwerking en met hun omgeving vastgelegd; dit model wordt gevisualiseerd door een zandloper afgebeeld in figuur 2.1 In de bovenste driehoek vindt de besturing van het project plaats door de bestuurlijke opdrachtgevers. In de onderste driehoek wordt het maakproces per projectfase middels integraal projectmanagent resultaatgericht aangestuurd binnen de kaders van de opdracht. In het midden van de zandloper is sprake van een 'single point of contact' tussen de ambtelijk opdrachtgevers en de projectorganisatie. Zij voeren samen regie op het maakproces en besluitvorming daarover; informatiestromen zijn hierin eenduidig gekanaliseerd (zowel binnen project als naar de omgeving) en overleg en besluitvorming wordt transparant vastgelegd.

De opdrachtgevers hebben binnen de kaders van de SOK een mandaatregeling opgesteld waarin is vastgelegd welke bevoegdheden de rolhouders in het project hebben om beslissingen te nemen. Dit betreft het aangaan van verplichtingen, het beslissen over wijzigingen van de projectkaders en het vaststellen van resultaten uit de Verkenning. Het betreft een projectmandaat dat geldig is voor de duur van de Verkenning en borgt een efficiënte, slagvaardige en transparante sturing. Afronding van de verkenning OVAH is voorzien eind 2025 en OVSA eind 2026.

Wat heeft het gekost?

De geraamde kosten voor de MIRT-verkenning OVAH worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio heeft de in 2023 gemaakte kosten van € 0,5 miljoen voorgefinancierd. De tot op heden gemaakte kosten voor de MIRT-verkenning OVSA zijn nihil.

Tabel 2.3 Grote projecten Schaalsprong OV (bedragen in € 1.000)

Grote projecten schaalsprong OV	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Bijdrage aanleg	-	1.000	500	-	500
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-
Totaal lasten	**-**	**1.000**	**500**	**-**	**500**
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Saldo Grote proj.schaalsprong OV	-	-1.000	-500	-	500

In de 2e Bestuursrapportage zijn de verwachte uitgaven bijgesteld naar € 0,5 miljoen. In de SOK is vastgelegd dat de kosten voor de MIRT-verkenning Amsterdam-Haarlemmermeer worden gedekt door het ministerie van IenW. De voorfinanciering van de Vervoerregio is als vordering op de balans gezet. Omdat er voor de MIRT-verkenning Sloterdijk-Amsterdam Centrum nog nauwelijks kosten zijn gemaakt is het financieel resultaat nihil.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het niet bestede deel van het budget in 2023 van € 0,5 miljoen blijft onderdeel van de afgesproken totale bijdrage aan de OV-schaalsprong projecten en zal in later jaren worden besteed.

2.1.4 CONCESSIES

Het openbaar vervoer moet zijn belangrijke rol in het mobiliteitssysteem behouden. Het openbaar vervoer is onmisbaar om de toekomstige mobiliteitsgroei op te vangen. Daarom willen we het OV-netwerk sterk houden en groei faciliteren. We weten niet hoe snel het OV-gebruik en daarmee de opbrengsten zich gaan herstellen. Investeren in het behoud van de hoogwaardigheid van het netwerk is van belang. Het HOV is het fundament van het openbaar vervoersysteem. Door hoge frequenties te behouden zorgen we dat het ov aantrekkelijk blijft, faciliteren we de groei en dit leidt tot eerder herstel van opbrengsten. Naast het hoogwaardige netwerk is het logisch goed te kijken naar de aansluitingen van het onderliggende openbaar vervoer netwerk. Als er keuzes gemaakt moeten worden om verder af te schalen, is het belangrijk die aansluitingen in stand te houden. We zien alleen dat net als in andere sectoren het personeelstekort en het hoge ziekteverzuim ook van toepassing op de OV-sector.

De Vervoerregio is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de 14 vervoerregiogemeenten. Hiervoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven. Ook verstrekken we subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. We werken als opdrachtgever van het OV dagelijks aan het werkend vervoersysteem. We hadden in 2023 nog vier concessiegebieden, te weten Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. De laatste twee zijn eind 2023 samengevoegd tot één concessie. In onze concessies reist 32,6% van de reizigers met bus, tram en metro in heel Nederland. De concessies worden op basis van de Wet personenvervoer aanbesteed. Alleen in het concessiegebied Amsterdam wordt de concessie onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. Die worden per concessie vastgelegd in programma’s van eisen.

Wat hebben we bereikt?

Sinds de Covid-19 pandemie zien we een ander reisgedrag. Meer mensen werken thuis of hebben een andere vervoerwijze gekozen. Het ov-gebruik lag in 2023 nog onder het niveau van voor de pandemie. Over heel 2023 lag het reizigersherstel op 87% over alle concessies samen, waar dat in 2022 nog op 75% lag. Opvallend is echter wel dat het herstel in het tweede kwartaal het hoogst was met 90%, met juni met 92% als uitschieter naar boven. In het tweede halfjaar zakte het herstel terug naar iets meer dan 86%, waarbij het steeds nijpender wordende probleem van rituitval door personeelstekort wellicht een grote rol is gaan spelen.

Over heel 2023 waren er 285 miljoen instappers verspreid over de concessies:

Aantallen x 1 mln.	2023	2022	Groei
Concessie Amsterdam	238,7	204	34,7
Concessie Amstelland-Meerlanden	31,5	25	6,5
Concessie Zaanstreek	6	8	2
Concessie Waterland	9,1	5	4.1
Totaal aantal instappers concessies	**285,3**	**242**	**43,3**

Transitievergoeding openbaar vervoer

Voor 2023 heeft het Rijk als laatste jaar een vergoeding geleverd voor het in stand houden van het openbaar vervoer als gevolg van minder reizigers. Hiervoor heeft zij een transitievergoeding ov beschikbaar gesteld. De concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden kwamen hiervoor in aanmerking. Het rijk vergoedde tot 2/3 van het kostenniveau van 95% t.o.v. 2019. Daarnaast heeft de Vervoerregio 1/3 bijgedragen om de vervoerders te ondersteunen. Dit sluit aan bij de afspraken gemaakt met het rijk.

Personeelstekorten OV sector

In 2023 werden de personeelstekorten goed zichtbaar. Door een hoger ziekteverzuim en minder instroom kampten alle vervoerders met minder chauffeurs. Dit heeft in 2023 zijn weerslag gehad op de rituitval. Connexxion, EBS en GVB hebben alle drie hun dienstregeling moeten aanpassen om de reiziger een betrouwbare dienstregeling te bieden. De Vervoerregio wilde dit liever niet, maar ziet wel de noodzaak hiervan in. Wel is hiervoor minderwerk in rekening gebracht, zodat het geld terugvloeit naar de middelen om te investeren in zaken waar de personeelstekorten minder op van invloed zijn. Vervoerders spannen zich volledig in om de tekorten weg te werken. Zo zijn in landelijk verband afspraken gemaakt over het toestaan van Engelstalige chauffeurs en zijn de contacten met het CBR aangehaald om de wachtlijsten voor examens te verkorten. De komende jaren blijft dit een moeilijke opgave voor de vervoerders. De Vervoerregio zet bij de sturing op de concessies in op een zo goed mogelijke dienst aan de reizigers gegeven de omstandigheden. Daarnaast voert ze het gesprek met de vervoerders over maatregelen om het personeelstekort op te lossen.

Stakingen

De eerste maanden van het jaar stonden in het teken van stakingen in het streekvervoer. Een deel van het personeel staakte voor meer waardering, waaronder een hoger salaris en verbeterde werkomstandigheden. Dit heeft het OV op verschillende dagen flink ontregeld. Op de stakingsdagen lag het OV gebruik aanzienlijk lager en wel tot 60% minder reizigers per dag. Zowel EBS als Connexxion hebben een basis OV-netwerk in stand gehouden om voor de reiziger zo min mogelijk last te veroorzaken. Uiteindelijk is er een CAO overeengekomen met daarin een forse loonsverhoging voor het personeel. GVB heeft een andere CAO die ze later in 2023 overeen zijn gekomen. De Vervoerregio heeft de subsidie op deze stakingsdagen ingehouden.

OV-pay

Sinds 6 juni 2023 kan in heel Nederland gereisd worden met OV-pay en dus in- en uitgecheckt worden met de betaalpas. Hiermee is een lang gekoesterde verbetering voor de reiziger gerealiseerd. We zien sinds de landelijke invoering een forse groei in gebruik. Eind 2023 rekende al 14% van het aantal instappers af met zijn

betaalpas. De Vervoerregio heeft de invoering van OV-pay actief ondersteund door landelijk af te stemmen en door o.a. in de concessies Amsterdam en Waterland vroegtijdig de betaalapparatuur aan te passen waar dit nog niet gebeurd was. Dit om het gemak voor de reiziger zo groot mogelijk te maken en dat er geen losse uur- en/of dagkaarten meer gekocht hoeven worden.

Tariefactie minima

De hoge kosten voor o.a. loon, brandstof, boodschappen hebben ertoe geleid dat de indexaties, waarmee de OV tarieven en de subsidie aan de vervoerders jaarlijks mee stijgen, flink zijn verhoogd. Voor de reizigers was er in 2023 een prijsverhoging van 7,24%. De Vervoerregio heeft met de jaarlijkse BDU inkomsten geen mogelijkheid dit structureel te compenseren. Daarom is in 2023 een tariefactie voor minima georganiseerd. Minima konden op basis van vertrouwen 8 gratis OV kaartjes aanvragen, waarmee zij enigszins tegemoet werden gekomen ten tijde van flinke kostenstijgingen. De actie is een succes geworden. Binnen 30 uur waren alle kaartjes uitgedeeld aan minima en de voedselbanken in de hele regio.

Halverwege 2023 bleek dat de prijsverhoging (index) voor 2024 op 11,72% lag. Door flinke lobby van o.a. de Vervoerregio is er in de Tweede Kamer een motie (Bikker) aangenomen om deze stijging tegen te gaan. In 2024 gaan we dat terugzien op onze begroting. De vervoerders worden dan gecompenseerd in hun tariefstijging.

Nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland

Op 10 december ging de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland van start. EBS rijdt sindsdien de nieuwe concessie. In deze concessie rijdt EBS meer dienstregelingskilometers. Helaas kent de nieuwe concessie gebreken bij de start en een behoorlijk aantal aanloopproblemen in de laatste weken van 2023. De eventuele financiële gevolgen hiervan zijn benoemd in de ontwikkelingen na balansdatum. De Vervoerregio heeft een verbeterplan gevraagd en gekregen in de laatste week van 2023. Daarnaast zijn er extra maatregelen getroffen zoals een analyse op de staat van de bussen. In 2024 stromen de nieuwe bussen in. Met deze nieuwe zero emissiebussen wordt de concessie volledig emissieloos. Er wordt inmiddels hard gewerkt door EBS om de dienstregeling op orde te krijgen

Om het rijden met zero emissiebussen mogelijk te maken heeft de Vervoerregio in 2023 subsidie voor noodstroomvoorzieningen gegeven. Dit was een voorzorgsmaatregel om in geval van geen stroom, toch een alternatief te hebben.

Concessie Amstelland-Meerlanden

Connexxion wist als eerste openbaar vervoerder van Nederland het hoogste niveau van de CO_2-prestatieladder te behalen. Hiermee zitten ze voor de concessie Amstelland-Meerlanden op trede 5. De CO_2-Prestatieladder helpt bedrijven en overheden bij het terugbrengen van hun CO_2-uitstoot. De CO2-Prestatieladder bestaat uit 5 treden. De eerste 3 treden van de ladder gaan over de CO_2--uitstoot van de eigen organisatie. Treden 4 en 5 gaan over de uitstoot in de ketens van leveranciers en het delen van kennis met andere organisaties.

In 2023 was het personeelstekort bij Connexxion nog steeds hoog, wel is de uitval beperkt gebleven door gepland minder te rijden. In de laatste maanden van 2023 nam dit tekort af door grote inspanningen van de vervoerder om nieuw personeel te werven. Daardoor kon Connexxion in december op lijn 340 in de ochtendspits het aantal bussen verdubbelen van 4 naar 8 per uur. Connexxion doet er alles aan om dit zo te houden.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.4 Concessies (bedragen in € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Amstelland Meerlanden	66.388	47.745	61.796	50.832	10.964
Amsterdam (Exploitatie)	103.726	10.771	49.012	3.641	45.371
Waterland	29.954	21.756	26.142	25.150	992
Zaanstreek	14.606	13.532	12.282	12.242	40
CVV en buurtbussen	69	103	150	-4	154
Ontwikkelfonds OV	2.677	-	6.300	3.944	2.356
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zanstreek-Waterland	132	-	60	60	-
R-net Uitvoeringskosten	2	156	156	27	129
Zaansteek/Waterland	557	-	7.661	8.010	-349
Totaal lasten	**218.111**	**94.063**	**163.559**	**103.903**	**59.657**
Bijdragen derden	6.758	6.318	6.527	7.873	1.346
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Transitievergoeding OV	108.576	-	32.809	-7.174	-39.983
Totaal baten	**115.334**	**6.318**	**39.336**	**699**	**-38.637**
Saldo Concessies	-102.777	-87.745	-124.223	-103.204	21.020

Toelichting op de tabel

- De verantwoording van de vervoerders voor de BVOV regeling 2022 is eind 2023 ontvangen. Hieruit bleek dat er minder geld nodig was vanuit het rijk om de dienstregeling in stand te houden dan eerder gedacht. Dit zorgt voor lagere lasten van € 31,6 miljoen bij de concessie Amsterdam en € 8,3 miljoen voor de concessie Amstelland-Meerlanden. Dit is veroorzaakt door lagere kosten van € 27,3 miljoen door onder andere lagere productie bij de vervoerders dan vooraf ingeschat. Ook waren de reizigersinkomsten in de concessie Amsterdam € 12,5 miljoen hoger dan ingeschat. Voor de Vervoerregio is dit saldoneutraal doordat de baten ook met € 39, 9miljoen dalen.
- Binnen de concessies is vanwege de rituitval sprake van minderwerk. Vooruitlopend op de definitieve vaststelling in 2024 is hier al gedeeltelijk rekening mee gehouden. Hierdoor zijn er € 10 miljoen lagere lasten bij de concessie Amsterdam, € 2,7 miljoen lagere lasten bij de concessie Amstelland-Meerlanden en € 1 miljoen lagere lasten bij de concessie Waterland.
- Binnen de concessie Amsterdam is € 3,6 miljoen die gereserveerd was voor ondersteuning van de concessie niet ingezet. Dit geld zou beschikbaar worden gesteld om de dienstregeling op peil te houden. Vanwege het personeelstekort kon dit niet geheel waargemaakt worden. Dit bedrag blijft in latere jaren beschikbaar voor het OV.
- Binnen het ontwikkelfonds OV is € 1 miljoen minder uitgegeven aan de tariefactie en € 1,3 miljoen minder aan ondersteuning van de concessies. Dit bedrag blijft in latere jaren beschikbaar voor het OV.
- Op verschillende onderdelen is sprake van lichte afwijkingen voor monitoring, OV gerelateerde projecten en concessies. Dit gaat samen om € 0,55 miljoen, hiervan schuift een gedeelte door naar 2024.
- Voor de concessie Amstelland-Meerlanden is € 1,3 miljoen meer ontvangen aan baten door indexatie van de bijdrage van Schiphol en is € 0,2 miljoen subsidie voor ZE bussen niet aangevraagd. Deze subsidie kan in 2024 alsnog aangevraagd worden bij een bestelling van nieuwe bussen;

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

1. Er is sprake van een beklemd resultaat voor het Ontwikkelfonds OV van € 19,3 miljoen bestaande uit:

Niet benodigde TVOV bijdrage Vervoerregio van	€ 12,7 miljoen
Niet benodigde inkoop DRU`s in de noodconcessie	€ 1 miljoen
Niet uitgegeven binnen de tariefactie	€ 1 miljoen
Niet uitgegeven middelen voor ondersteuning concessies	€ 1,3 miljoen
Niet benodigde middelen voor ondersteuning concessie Amsterdam	€ 3,3 miljoen

2. Een aantal activiteiten voor de monitoring en ondersteuning van het OV lopen in 2024 door. Hiervoor schuift € 0,3 miljoen door naar 2024.

2.1.5 ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Het subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI) omvat het beheer & onderhoud van alle railinfrastructuur gerelateerde assets. Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en regio. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud (DO) alsmede het vervangingsonderhoud. DO omvat werkzaamheden als inspecties, smeerbeurten en kleinere onderhoudshandelingen. Vervangingsonderhoud omvat bijvoorbeeld het vervangen van een gelijkrichterstation vanwege einde levensduur. GVB Railinfra BV (RIB) is door de Vervoerregio op basis van de Wet lokaal spoor aangewezen als beheerder. Tevens stuurt GVB RIB als assetmanager het beheer & onderhoud aan. De aansturing van dit programma volgt de lijn van de internationale standaard voor Asset Management, de ISO55001 norm.

Dit programma draagt bij aan de thema's bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid uit het beleidskader mobiliteit.

Wat hebben we bereikt?

De geleverde prestaties van de railinfrastructuur waren in 2023 over het algemeen goed. Dit betekent dat de reiziger doorgaans zonder hinder door niet functionerende railinfrastructuur op bestemming is gekomen. Daarbij zijn twee kanttekeningen te plaatsen:

1. De overall prestaties van de liften binnen het areaal zijn over 2023 op of boven de norm van 95% geweest. Er zijn echter een aantal individuele liften welke (te) lang hebben stilgestaan. De oorzaak van de stilstand is veelzijdig. Om de tijd dat een individuele lift uit roulatie is te beperken, is er door GVB RIB een plan van aanpak geschreven. Al vanaf 2024 moet dat bijdragen in het verkorten van de stilstand per lift en daarmee bijdragen aan de totale beschikbaarheid van de liften

2. De grote verstoring op de NoordZuidlijn op 9 en 10 mei 2023. Door adequaat optreden van GVB RIB en de inzet van leveranciers is dit probleem redelijk snel verholpen. De analyse van de oorzaak en de te nemen maatregelen, teneinde dit voor de toekomst te voorkomen, wordt begin 2024 verwacht.

AMRI stond in 2023 in het teken van de verdere doorontwikkeling van de nieuwe OV-Governance tussen de partijen. De Vervoerregio heeft stappen gezet om haar rol als opdrachtgever/asset owner nader in te vullen. Ook heeft de Vervoerregio erop gestuurd dat GVB RIB verder in haar rol als assetmanager en beheerder Wet lokaal spoor is gegroeid. Dit is onderdeel van het transitieprogramma 2022 – 2024. Wel heeft het transitieprogramma bij de start enige vertraging opgelopen, o.a. door capaciteitsproblemen bij de personele bezetting bij met name het GVB RIB en door meerdere wisselingen binnen het management van GVB RIB. Het transitieprogramma is in 2023 goed op stoom gekomen. Samen met GVB RIB kijkt de Vervoerregio waar de eerdere vertraging mogelijk ingehaald kan worden.

GVB RIB heeft in 2023 stappen gezet in het implementeren en toepassen van de assetmanagementmethodiek. Hierdoor ontstaat er eerder en beter inzicht in de status van het areaal. Door dat inzicht kan er weer eerder en meer preventief onderhoud worden uitgevoerd, waardoor uitval wordt voorkomen en de beschikbaarheid toeneemt. Het betere inzicht zorgt er ook voor dat Vervoerregio en GVB RIB op de samenhang tussen AMRI, Activa en de concessie kunnen sturen, om daarmee een beter product voor de reiziger te kunnen realiseren.

In 2023 heeft AMRI de opdrachtgeversrol met betrekking tot het metrobeveiligingssysteem Signalling & Control (S&C) overgenomen van de gemeente Amsterdam. De Vervoerregio heeft voorafgaand aan de overname de risico's geïnventariseerd en deze in 2023 beheerst en grotendeels gemitigeerd. Binnen AMRI is S&C-portfoliomanagement ingericht en in samenwerking met GVB RIB (de S&C-opdrachtnemer) uitgerold. Daardoor zijn de doorontwikkeling en projecten van S&C na de overname naadloos gecontinueerd en is S&C geheel geïntegreerd binnen de aansturing vanuit de Vervoerregio.

In samenspraak met de Vervoerregio heeft GVB RIB 2 oplaadbare elektrische locomotieven aangeschaft voor het onderhoud. Deze vervangen 2 diesellocomotieven. De CO2 uitstoot wordt daarmee verminderd en de werkomgeving van de monteurs tijdens het onderhoud, met name in de tunnels verbetert.

De Vervoerregio heeft in 2023 de subsidieafspraken met de gemeente Amsterdam uit de vorige governance financieel afgerond voor een bedrag van € 28,7 miljoen. Dit aan de hand van de laatste BORI/MVP metro jaarverantwoording 2021. Het DB heeft bij de besluitvorming rond de bijbehorende subsidievaststelling een aantal openstaande punten meegenomen. De grootste hiervan was eerder aangehouden subsidie voor het programma renovatie Oostlijn in 2027 vanwege het ontbreken van de onderbouwing. Gemeente heeft dit in 2023 alsnog geleverd.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.5 AMRI (bedragen in € 1.000)

AMRI	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Dagelijks Onderhoud Metro	88.817	38.231	43.054	42.932	122
Dagelijks Onderhoud Tram		18.806	18.807	19.298	-491
Meerjarig vervangingsprogramma Tram		20.433	15.072	16.319	-1.247
Meerjarig vervangingsprogramma Metro		21.536	13.077	11.874	1.203
Strategisch Beheer AMRI		15.913	12.711	13.847	-1.136
Overige kosten AMRI		1.000	32.758	29.596	3.162
OV-Governance		600	465	293	172
Bijdrage Wet Lokaal Spoor		180	180	162	18
AMRI S&C		-	13.361	10.100	3.261
Totaal lasten	**88.817**	**116.699**	**149.485**	**144.421**	**5.064**
Bijdragen derden	94	-	1.723	2.323	600
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**94**	**-**	**1.723**	**2.323**	**600**
Saldo AMRI	**-88.723**	**-116.699**	**-147.762**	**-142.098**	**5.664**

Toelichting op de tabel

- De realisatie van de AMRI-overeenkomst inclusief BORI/MVP afronding bevat de eerste zes onderdelen van het subprogramma en is bijna gelijk aan de prognose van Burap 2. Op totaal niveau is er sprake van € 1,6 miljoen lagere lasten dan begroot. Dit bedrag zal conform de AMRI-overeenkomst aan de latere jaren worden toegevoegd. De doorschuif komt voor € 0,8 miljoen door lagere overige kosten als gevolg van het niet volledig inzetten van de post onvoorzien/indexatie in 2023. Daarnaast is er over 2022 een bedrag van € 0,8 miljoen terug ontvangen vanwege lagere uitgaven door GVB.

- Voor de OV-governance zijn de uitgaven lager uitgevallen, € 0,2 miljoen. Het transitieprogramma loopt wel langer door dus dit bedrag wordt doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast lopen ook de werkzaamheden voor de implementatie van de omgevingswet door in 2024.
- Binnen S&C duurt het afsluiten van het SCMA project langer dan verwacht. De laatste mijlpaal van het contract wordt pas in 2024 betaald en de werkzaamheden voor het opruimen van het oude beveiligingssysteem zijn vertraagd. De kosten van € 3,7 miljoen schuiven daardoor van 2023 naar 2024.
- Voor de overige onderdelen van S&C is er sprake van € 0,4 miljoen aan hogere kosten die schuiven vanuit latere jaren naar 2023. De werkzaamheden voor de doorontwikkeling van S&C lopen sneller dan verwacht.
- Voor S&C ontvangt de Vervoerregio een bijdrage van de Gemeente Amsterdam. De eerste betaling van € 0,6 miljoen is eerder ontvangen dan gepland op basis van afspraken gemaakt in december. Hier staan in 2023 ook uitgaven tegenover. Dit is budgetneutraal aangezien we in latere jaren nu minder ontvangen.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

- Binnen S&C duurt het afsluiten van het SCMA binnen GVB langer dan verwacht, de doorontwikkeling van S&C gaat daarentegen sneller dan ingeschat. In totaal schuift € 3,2 miljoen daardoor van 2023 naar 2024.
- Voor de OV-governance zijn de uitgaven lager uitgevallen, € 0,2 miljoen. Het transitieprogramma loopt langer door dus dit bedrag wordt doorgeschoven naar latere jaren. Daarnaast lopen ook de werkzaamheden voor de implementatie van de omgevingswet door in 2024.
- Op totaal niveau is er binnen de AMRI-overeenkomst sprake van € 1,6 miljoen lagere lasten dan begroot. Dit bedrag zal conform de AMRI-overeenkomst aan de latere jaren worden toegevoegd. De doorschuif komt voor € 0,8 miljoen door lagere overige kosten als gevolg van het niet volledig inzetten van de post onvoorzien/indexatie in 2023. Daarnaast is er over 2022 een bedrag van € 0,8 miljoen terug ontvangen vanwege lagere uitgaven door GVB.

2.1.6 ACTIVA GVB

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt. De strategische activa zijn nodig voor de uitvoering van de concessie Amsterdam en dus voor het openbaar vervoer. Hieronder vallen rollend materieel, remises, garages en diverse systemen. In dit kader lopen er verschillende materieelbestellingen door GVB, die de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit gaat zowel om trams, metro's als elektrische bussen (en de daarbij horende laadinfrastructuur). Nieuw materieel draagt naast een veilig en betrouwbaar openbaar vervoer ook bij aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt?

Jaarlijks werken GVB en Vervoerregio aan het vernieuwen van tactische en strategische plannen die resulteren in een Meerjaren Investeringsplan (MJIP) en een Jaarplan voor het komende jaar. Het meest in het oog springend hierin zijn de voertuigbestellingen. Er gaat ook veel aandacht uit naar het beschikbaar en veilig houden van de huidige voertuigen. Zo moeten metro's en trams circa 30 jaar inzetbaar blijven en bussen, afhankelijk van het type bus, tussen de 10 en 15 jaar mee kunnen. Hiervoor vinden, volgend uit het jaarplan 2023, dagelijks onderhoud en grotere onderhouds- en revisiebeurten plaats. In 2023 zijn er besluiten genomen over verschillende grote onderhoudsbeurten. Daarnaast hebben Vervoerregio en GVB gewerkt aan het actualiseren en verbeteren van de inzichten voor het MJIP en het Jaarplan voor 2024. In 2023 zijn deze opgesteld. Begin 2024 worden de stukken voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur.

In 2023 lag de focus op een aantal verschillende voertuigbestellingen: de instromende nieuwe M7 metrovoertuigen, de inmiddels volledig inzetbare 15G tramvoertuigen, de verkenning naar de komst van 17G tramvoertuigen, en de komst van nieuwe elektrische bussen.

De M7 metrovoertuigen, 30 stuks, zijn besteld ter vervanging van de oude metrovoertuigen (S1/S2), waarvan de uitstroom in 2023 gestart is vanwege het bereiken van de technische einde levensduur. Daarnaast faseren ook de S3/M4 voertuigen uit wanneer deze hun einde levensduur bereiken en alle M7 voertuigen ontvangen zijn. De nieuwe voertuigen passen beter bij de vraag en wensen van nu. Zo zijn de M7 voertuigen gebouwd om goed te kunnen functioneren op het nieuwe S&C systeem en beschikken ze over verbeterde technieken (bijvoorbeeld informatieschermen, interieur en beveiligingssystemen).

Voor de eerste M7 metrovoertuigen is inmiddels een vergunning verleend waardoor de voertuigen inmiddels naar tevredenheid ook in de dienstregeling ingezet worden. Geleidelijk stroomt de rest van de serie in. Ook vinden er aanpassingen aan de lijnwerkplaatsmetro te Diemen plaats om de M7 metro te kunnen onderhouden. In de loop van 2023 zijn GVB en de Vervoerregio gestart met het onderzoek of het wenselijk is om extra metrovoertuigen, maximaal 30, bij te bestellen om de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld. Dit kan tot uiterlijk november 2024. In 2024 verwachten GVB en de Vervoerregio een voorstel aan het Dagelijks Bestuur voor te leggen.

Naast de komst van de nieuwe M7 metro’s zijn in 2022 de laatste 15G voertuigen (in totaal 72 stuks) ingestroomd, die inmiddels al een jaar ingezet worden in de dienstregeling. GVB en Vervoerregio hebben in 2023 toegewerkt naar de afronding van het project. Hierbij worden de laatste openstaande punten besproken en afgehandeld. De verwachting is dat het project in 2024 afgerond kan worden. Na afronding is de verwachting dat ook de prestaties op straat zichtbaar zijn. Om de 15G te kunnen onderhouden zijn er aanpassingen gedaan aan de remise Havenstraat.

In het kader van de vastgestelde vlootstrategie tram zijn GVB en Vervoerregio in 2023 van start gegaan met het onderzoek naar een nieuwe trambestelling, de 17G. Deze trambestelling zal dienen als vervanging van een deel van de Combino tramvoertuigen (13G/14G) en naar verwachting medio 2032 instromen. In 2024 zetten de GVB en de Vervoerregio stappen om een voorstel in te dienen bij het Dagelijks Bestuur.

Ook de bestelling van de elektrische bussen en de daarbij horende laadinfrastructuur is een belangrijke investering binnen het activa domein. Zo werken GVB en de Vervoerregio aan de vervanging van alle dieselbussen door elektrische bussen. De eerste drie batches aan elektrische bussen, bestaande uit 75 voertuigen, worden dan ook al ingezet in de dienstregeling. Ook een vierde batch elektrische bussen met bijbehorende laadinfrastructuur is besteld. Door vertraging in de levering zijn deze voertuigen helaas nog niet inzetbaar. GVB en de Vervoerregio bekijken de opties om naast de vierde batch een volgende bestelling te plaatsen waarmee de volledige dieselvloot vervangen kan worden. In 2024 verwachten GVB en de Vervoerregio deze vraag te kunnen beantwoorden.

Het Dagelijks Bestuur heeft in 2023 een besluit genomen over de uitstroom van de laatste dieselbussen. Zodra de elektrische beschikbaar en inzetbaar zijn kunnen de dieselbussen geleidelijk uitstromen. Dit draagt bij aan de vermindering van CO2 uitstoot op de weg naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.6 Activa GVB (bedragen in € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Strategische Activa	17.705	26.897	57.852	54.145	3.707
Totaal lasten	**17.705**	**26.897**	**57.852**	**54.145**	**3.707**
Bijdragen derden	31	200	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	**31**	**200**	-	-	-
Saldo Activa GVB	-17.674	-26.697	-57.852	-54.145	3.707

Toelichting op de tabel

De Vervoerregio draagt sinds 2022 bij via een bevoorschotting aan de verstrekte activa-beschikkingen. In 2023 zijn de werkelijk gerealiseerde kosten € 3,7 miljoen minder dan begroot.

- GVB heeft voor de uitvoering van het jaarplan Activa 2023 minder kosten gemaakt dit bevat afschrijvingskosten en rentelasten voor een bedrag van € 1,7 miljoen. Dit komt door kleine vertragingen binnen projecten. Het gaat om € 0,3 miljoen aan rentelasten en € 1,4 miljoen aan afschrijvingskosten. Het bedrag wordt doorgeschoven naar 2024 en is daarmee op de meerjarenbegroting saldoneutraal.

- Daarnaast zijn er nog geen kosten aangevraagd door GVB voor een aantal projecten. Dit omdat de afschrijving nog niet is gestart in 2023. Het bedrag is € 1,9 miljoen. Het bedrag wordt doorgeschoven naar 2024 en is daarmee op de meerjarenbegroting saldoneutraal.

- De overdracht van het S&C programma heeft in 2023 plaatsgevonden zoals gemeld in de jaarrekening 2022. Het bedrag dat daarvoor gereserveerd was, € 11,2 miljoen, is € 0,1 miljoen lager uitgevallen.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Ja een resultaat van € 3,6 miljoen moet geoormerkt blijven.

De projecten en daarbij behorende uitgaven schuiven door naar latere jaren en worden meegenomen in komende investeringsvoorstellen van GVB Activa.

2.1.7 ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

De Vervoerregio hecht grote waarde aan regionale samenwerking en kennisontwikkeling. Het subprogramma Onderzoek, Studie & Samenwerking (OSS) verzorgt de financiële dekking van langdurige samenwerkingsovereenkomsten met onze regionale en nationale partners, het doen van (wetenschappelijke) studies en meer praktijkgerichte onderzoeken. Met dit geld is de Vervoerregio in staat regionale samenwerkingen te faciliteren, inzichten in mobiliteit in de regio op te doen en belangrijke datastromen te helpen ontwikkelen of in stand te houden. De Vervoerregio treedt hierbij in verschillende grote samenwerkingsverbanden op als penvoerder. Op andere dossiers treedt zij met OSS-middelen op als facilitator, belangenbehartiger of regisseur.

Wat hebben we bereikt?

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) werkt de Vervoerregio samen met partners van het Rijk en de MRA aan opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. In het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 zijn afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over een pakket aan gedragsmaatregelen voor 2024 om mobiliteit meer te spreiden en mijden. Verder is het implementatieplan van het Multimodaal Toekomstbeeld vastgesteld en in gang gezet. Ook is in 2023 gewerkt aan de heroriëntatie van het programma en zijn afspraken gemaakt over de inhoudelijke koers van het programma voor de komende jaren. Zo zijn verdere afspraken gemaakt over de invulling van het in 2022 vastgestelde Multimodaal Toekomstbeeld, waarin 7 principes zijn vastgesteld om de verstedelijkingsambitie en mobiliteitstransitie in onze regio in goede banen te leiden, variërend van het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei tot het ontwikkelen van hubs en het vergroten van het OV-aanbod.

Het MRA – platform Smart Mobility heeft in 2023 de focus meer gelegd op de regionale opgaven, zoals het Multimodaal Toekomstbeeld van SBaB met haar 7 principes, zonder daarbij de ontwikkelingen bij het Rijk uit het oog te verliezen. Er zijn waardevolle kennissessies georganiseerd met partners op het gebied van mobiliteit in onze regio zoals Amsterdam Bereikbaar en het Regieteam Verkeersmanagement. Deze sessies zorgen ervoor dat wij meer in samenhang kennis delen. Eind 2023 is verder met onze partners in de regio een studentenchallenge georganiseerd op het gebied van slimme mobiliteit. Op het gebied van data en digitalisatie zijn datasprints met marktpartijen en wegbeheerders georganiseerd om daarmee te laten zien welke data beschikbaar en bruikbaar is voor wegbeheerders.

De decentrale opdrachtgevers van het openbaar vervoer werken samen binnen het samenwerkingsverband Decentrale OV autoriteiten (DOVA). Allerlei ov-onderwerpen worden hier besproken en samen met DOVA worden de landelijke afspraken voorbereid die we als decentrale overheden maken met Rijk en de vervoerders. Denk aan thema's als reisinformatie, ov-tarieven en sociale veiligheid. Door de samenwerking voorkomen we dat de reiziger last heeft van de concessiegrenzen en werken we aan vanzelfsprekend openbaar vervoer voor de reiziger. In 2023 is de werkgroep Publieke Mobiliteit gestart, we verbreden ons als het gaat om mobiliteit en er is gewerkt aan landelijke afspraken over de uitrol van OV Pay. Een grote mijlpaal in de samenwerking binnen DOVA is wel dat in de tweede kamer door de gezamenlijke lobby van de do's en de voorbereidingen van DOVA de moties Bikker en Krul zijn aangenomen. Uit de Motie Bikker is structureel € 300 miljoen gekomen, waardoor we o.a. de ov-tarieven niet hebben hoeven te verhogen. En de motie Krul heeft geleid tot uitstel van de herijking van het OV studenten product. Dit laatste heeft geleid tot een eenmalige compensatie van € 200 miljoen voor alle stads- en streekvervoerders.

Het programma CROW-KpVV levert aan de Vervoerregio, provincies en gemeenten praktische kennis over (nieuwe) opgaven binnen mobiliteit. Thema's zijn o.a. duurzaamheid, verkeersveiligheid en inclusieve samenleving. In 2023 heeft CROW-KpVV diverse publicaties opgeleverd en kennissessies georganiseerd. Een voorbeeld is de publicatie die wegbeheerders helpt met maatregelen om slimme en geautomatiseerde voertuigen beter te ondersteunen. Andere publicaties gaan o.a. over de inrichting van schoolstraten en over aantrekkelijke looproutes naar OV-haltes. De Vervoerregio deelt deze publicaties met de gemeenten in de regio.

Binnen het regionale verkeersmodel Verkeerskundig Noordvleugel Model (VENOM) zijn in 2023 drie grotere activiteiten ondernomen. De bouw van VENOM2023, de praktische start van het nieuwe samenwerkingsverband SIVMO, en de evaluatie VENOM. VENOM2023 omvat een grote actualisatie van het model, waarbij het basisjaar wordt geactualiseerd naar 2018/2019. Ook wordt fiets als volledige modaliteit toegevoegd. De bouw van het model is aanbesteed aan de gemeente Amsterdam. Het model wordt in 2024 Q2 opgeleverd.

SIVMO is de afkorting van Samenwerking Innovatie Verkeersmodellen Overheden, een samenwerkingsverband van 10 overheden die actief zijn op het gebied van verkeersmodellen. In 2023 zijn de eerste concrete projecten gestart. In 2023 wordt de VENOM-samenwerking verder geëvalueerd door Twynstra Gudde. De resultaten worden in 2024 Q2 verwacht.

Binnen de MRA Strategisch OV- en Spoorcoördinatie is in 2023 de samenhang tussen spoor en regionaal OV opnieuw afgestemd tussen de gemeenten Almere en Amsterdam, de provincies Flevoland, Noord-Holland en de Vervoerregio. Andere MRA-partijen worden per project benaderd en minimaal 1 keer per jaar vindt een breed overleg plaats om de verbinding te borgen tussen het team en ambtelijke vertegenwoordigers van de andere partners.

Naast deze grotere dossiers, is in 2023 ook onder meer gestart met diepgravende onderzoeken naar de manier waarop de Vervoerregio in samenwerking met haar gemeenten invulling kan geven aan regionale deelmobiliteit en naar manieren waarop het tariefsysteem in het OV wellicht kan worden aangepast om de reiziger meer tegemoet te komen. Beide onderzoeken zullen naar verwachting in de loop van 2024 worden opgeleverd en met de Regioraad worden gedeeld.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.7 OSS (Onderzoek, studie en samenwerking bedragen in € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
MRA verkeersmodel VENOM	334	592	592	628	-36
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.032	1.550	868	432	436
MRA Smart Mobility	815	780	780	632	148
MRA Spoordossier	207	250	200	57	143
OSS overige projecten	5.507	5.938	5.923	4.521	1.402
Totaal lasten	**7.895**	**9.110**	**8.363**	**6.270**	**2.093**
MRA verkeersmodel VENOM	40	445	298	334	36
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	558	1.005	445	99	-346
MRA Smart Mobility	614	460	460	304	-156
MRA Spoordossier	167	200	160	17	-143
OSS overige projecten	255	-	-	10	10
Totaal baten	**1.634**	**2.110**	**1.363**	**764**	**-599**
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	**-6.261**	**-7.000**	**-7.000**	**-5.506**	**1.494**

Toelichting op de tabel

In 2023 is het saldo van het subprogramma OSS € 5,5 miljoen. Daarmee is er sprake van een onderbesteding van € 1,5 miljoen ten opzichte van de gewijzigde begroting 2023. De oorzaak bij de onderschrijding van de lasten van 2,1 miljoen ligt vooral bij het uitstel of de vertraging van bepaalde projecten door beperkingen in de interne capaciteit en bij inhuur van adviesdiensten. De voornaamste gebieden waarin deze onderbesteding plaatsvindt zijn het programma Digitalisering (0,3 miljoen), Gebiedsontwikkeling (0,3 miljoen) en programma Schoon & Duurzaam (0,3 miljoen). Bij de baten is 0,8 miljoen bijdragen van de partners uitgenut als dekking van de lasten met een onderschrijding van 0,2 miljoen bij MRA Verkeersmodel VENOM.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Ja, er is sprake van een geoormerkt resultaat van € 0,6 miljoen met betrekking tot alle penvoerdersprojecten (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA Platform Smart Mobility, MRA OV + Spoor coördinatie en VENOM).

2.1.8 APPARAATSKOSTEN

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces. Deze personele lasten hebben betrekking op de volgende teams: Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Tabel 2.8 Apparaatskosten (bedragen in € 1.000)

Apparaatskosten	**Jaarrekening 2022**	**Primitieve begroting 2023**	**Gewijzigde Begroting 2023**	**Jaarrekening 2023**	**Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023**
Directe Personeelslasten	7.816	7.910	8.210	8.418	-208
Inhuur	1.159	2.463	3.012	2.013	999
Totaal lasten	**8.975**	**10.373**	**11.222**	**10.431**	**791**
Bijdragen derden	65	-	-	129	129
Totaal baten	**65**	**-**	**-**	**129**	**129**
Saldo Apparaatskosten	**-8.910**	**-10.373**	**-11.222**	**-10.302**	**920**

Toelichting op de tabel

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten en inhuur van het primair proces bedroeg € 10,4 miljoen. Deze is bij de 1e Bestuursrapportage opgehoogd met het niet bestede budget in 2022 ,voor de uitvoering van de nieuwe opgaven van de Vervoerregio, en de indexatie. In de 2e Bestuursrapportage is het budget doordat openstaande vacatures niet zijn ingevuld bijbesteld. Daarmee bedroeg de begroting bij de 2e Bestuursrapportage 2023 €11,2 miljoen. Hiervan is € 10,4 miljoen daadwerkelijk ingezet.

Niet alle beschikbare budgetten zijn gebruikt. Deels vanwege het nog niet op kunnen vullen van inhuurvacatures. Ook zijn stappen gezet om inhuur en tijdelijke dienstverbanden meer om te zetten naar vaste dienstverbanden. De overschrijding op de directe personeelslasten is structureel gedekt.

2.2 OVERHEAD

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

Wat hebben we bereikt?

In de paragraaf Bedrijfsvoering is aangegeven welke resultaten in 2023 zijn behaald bij de ondersteunende functies.

Tabel 2.9 Overhead (bedragen in € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde Begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023
Materiële kosten:					
Bestuur & Ondersteuning	115	157	157	102	55
Communicatie	159	185	246	190	56
Bedrijfsvoering	3.167	3.220	4.086	3.750	336
Financiën	162	196	235	223	12
Personele kosten:					
Directe personeelslasten	5.674	7.374	6.301	6.563	-262
Personeel van derden	2.198	-	2.526	2.015	511
Totaal lasten	**11.475**	**11.132**	**13.551**	**12.843**	**708**
Baten overhead	314	140	202	388	186
Totaal baten	**314**	**140**	**202**	**388**	**186**
Saldo Overhead	-11.161	-10.992	-13.349	-12.455	894

Toelichting op de tabel

In het boekjaar 2023 bedroegen de personeelskosten € 8,6 miljoen, terwijl er € 0,3 miljoen aan baten werd gerealiseerd. Dit resulteerde in een uitgave die € 0,4 miljoen lager was dan oorspronkelijk begroot. In de 1e Bestuursrapportage is het budget voor personeelskosten verhoogd met het niet bestede budget in 2022 ,voor de uitvoering van de nieuwe opgaven van de Vervoerregio, en de indexatie van € 7,3 miljoen naar € 9,1 miljoen. In de 2e Bestuursrapportage is het budget, doordat openstaande vacatures niet zijn ingevuld, bijbesteld. Daarmee bedroeg de begroting bij de 2e Bestuursrapportage 2023 € 8,8 miljoen. Niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn benut vanwege uitvragen die niet onmiddellijk konden worden vervuld. Ook zet de Vervoerregio zich sterk in om de overgang van inhuur naar vaste dienstverbanden te bevorderen. De overschrijding op de directe personeelslasten is structureel gedekt.

Wat betreft de materiele kosten is bij Bedrijfsvoering de realisatie met € 0,3 miljoen binnen de gewijzigde begroting ad € 4,1 miljoen gebleven. De overschrijding van 0,1 miljoen bij Informatie & Communicatie is volledig opgevangen door de posten Personeel & Organisatie van 0,3 miljoen en Huisvesting van 0,1 miljoen. Hierbij zijn de uitgaven voor opleidingen, wervingskosten en organisatie-ontwikkeling niet volledig besteed. Het lukte de Vervoerregio makkelijker nieuw personeel uit de arbeidsmarkt te halen en er werd minder extern advies ingewonnen voor veranderingen van de organisatie.

2.3 ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Binnen het programma Algemene Dekkingsmiddelen worden drie soorten inkomsten en rentelasten verantwoord:

- de Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V) van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W),
- De rentebaten en - lasten van aangetrokken en uitgezette (bussen)leningen en de uitstaande saldi van het Schatkistbankieren,
- De marktconformiteitsopslag voor de garantstelling op de leningen van het GVB, die zijn afgesloten voor de strategische activa

De BDU V&V ontvangt de Vervoerregio als dekking voor haar wettelijke taken. De overige twee posten zijn een afgeleide van de rol van de Vervoerregio als concessieverlener. De Vervoerregio streeft naar optimale financiering van de strategische activa van de vervoerders binnen wet- en regelgeving.

Wat hebben we bereikt?

Ten opzichte van de primitieve begroting is de BDU V&V dit jaar door het Ministerie geïndexeerd met een percentage van 6,047%. Voor de Vervoerregio betekent dit een verhoging van € 26,9 miljoen.

Door de verdere rentestijging heeft de Vervoerregio fors meer rente ontvangen over het uitstaande saldo bij de Schatkist dan in voorgaande jaren.

In de loop van dit jaar heeft de Vervoerregio voor de financiering van de strategische activa van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland een leningsmogelijkheid geopend van in totaal € 130,4 miljoen. Eind 2023 is hiervan in twee tranches door EBS € 20,4 miljoen opgevraagd. De Vervoerregio heeft voor een even groot bedrag bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) leningen geopend. Deze leningen worden op gelijke condities inclusief de wettelijk vereiste marktconformiteitstoeslag doorgeleend aan de vervoerder.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.10 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	**Jaarrekening 2022**	**Primitieve begroting 2023**	**Gewijzigde Begroting 2023**	**Jaarrekening 2023**	**Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2023**
Rentelasten	-	522	309	162	147
Totaal lasten	**-**	**522**	**309**	**162**	**147**
BDU jaarbijdrage	443.265	435.714	470.401	470.401	-
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	-36.929	64.160	7.503	-56.657
Rentebaten	2.991	1.992	9.042	10.051	1.009
Overige baten voorgaande jaren	-20	-	-	-	-
Totaal baten	**382.284**	**400.777**	**543.603**	**487.955**	**-55.648**
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	382.284	400.255	543.294	487.793	-55.501

Toelichting op de tabel

Het verschil bij de rentelasten is het gevolg van het achterblijven van de trekkingen van de vervoerder. Door de vertragingen in onder meer de levering van nieuwe bussen heeft EBS minder leningen getrokken dan begroot. Doordat er minder uitgeleend is aan EBS leidt dit ook tot lagere rentelasten.

In 2023 ontving de Vervoerregio totaal € 471,8 miljoen, waarvan € 1,4 miljoen bij het subprogramma IA mobiliteit is verantwoord, aan brede doeluitkering van de Rijksoverheid. Dat is inclusief indexering ad € 6,047%. Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikbare BDU bijdrage, wordt dit bedrag onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU. Dit saldo blijft beschikbaar om in latere jaren uit te geven. In de 2e bestuursrapportage 2023 was een onttrekking van het, in voorgaande jaren opgebouwde, BDU-saldo van € 64,1 begroot. In 2023 is uiteindelijk slechts € 7,5 onttrokken door de onderbesteding bij de overige subprogramma's.

Een groot positief effect op de rentebaten was het hogere saldo van de Schatkistbankierenrekening, waardoor de Vervoerregio meer rente heeft ontvangen. Dit is het gevolg van de lagere realisatie bij de diverse (sub)programma's. Hierdoor wordt mede het verschil op de regel BDU-saldo voorgaande jaren verklaard. Deze post is de sluitpost van de begroting en realisatie.

2.4 PARAGRAFEN

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

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

- de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing (2.4.1),
- de paragraaf Financiering (2.4.2),
- de paragraaf Bedrijfsvoering (2.4.3),
- de paragraaf Verbonden partijen (2.4.4) en
- de paragraaf Wet open overheid (2.4.5).

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

2.4.1 PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEHEERSING NOG NIET ONTVANGEN

Weerstandsvermogen

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

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

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomanagement) 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.

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

Belangrijkste risico's

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

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

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

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
	OV-Governance					
1	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de ov-governance afspraken	GVB, Vervoerregio en Amsterdam voeren onnodige discussies en maken fouten door de verkeerde dingen te doen	+	Achterstallig onderhoud en achterblijvende prestaties in het werkend vervoersysteem	+	In de beginfase goed bespreken hoe we de rol gaan invullen met alle checks en balances, de afspraken goed vastleggen en volgens die afspraken werken.
2	Er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	-	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid	+	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
	Openbaar vervoer					
3	Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed Geen akkoord op de korte termijn problemen	De inbesteding Concessie GVB vertraagt of mislukt	+	Discussie in de samenwerking, inbesteding mislukt, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken	+	Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen)
4	Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders	De vervoerders kunnen de opgave op het gebied van ov niet invullen	+	Geen groei van het OV, maar een krimp in OV-aanbod Imagoschade	-	Afstemming tussen directies Samen met vervoerders de arbeidsmarkt regionaal benaderen Anderstalige chauffeurs toestaan
	Grote opgaven					
5	Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop Zuidasdok (grote met elkaar verweven opgaven) ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten	De aanpak van (de groeiende mobiliteitsontwikkeling rondom) Station Zuid blijft achter bij de noodzaak (Amsterdams regionaal mobiliteitssysteem implodeert)	+	Ombouw en 3e perron Station Zuid stagneert. Bereikbaarheid van Amsterdamse regio komt in de knel; impact op veel projecten van de Vervoerregio	+	Alles uit de kast om tot afspraak te komen
6	Wijzigende klimaatomstandigheden	Het ov-systeem ondervindt hinder zoals verdrogende taluds of onderlopende metrobuizen	-	Grote herinvesteringen zijn nodig	+	Risicoreservering voor klimaat en andere externe factoren in herijking AMRI opnemen Lifecycle costs hanteren in assetmanagement Rekening houden met klimaat bij nieuwe projecten
	Bestuur					
7	Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit	Het Rijk verliest substantieel aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid in ons gebied Het Rijk maakt keuzes die contrair zijn aan belangen van verkeer en vervoer in onze regio	+	Recente afspraken worden opnieuw ter discussie gesteld Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn	+	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie OCW

Nr	Oorzaak *Als gevolg van …*	Risico *… is het mogelijk dat …*		Effect *… waardoor …*		Maatregelen
8	Eerstvolgende herijking studenten ov-kaart	De inkomsten van de vervoerders dalen	+	Afschaling van openbaar vervoer of bijplussen vanuit het budget van de Vervoerregio is nodig	+	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie OCW
	Organisatie					
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	Onervarenheid van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten	De aansturing van opdrachtnemer concessiehouders/vervoerders is onvoldoende scherp en escalaties blijven uit	+	Meer financiële risico's op dan nodig, met mogelijk negatieve impact op exploitatie	+	Handelen naar de leidraad excellent opdrachtgeverschap, sterk opdrachtgevend team bouwen, spiegelen en reflecteren, externe coaching en inhuur, competenties ontwikkelen, bepalen hoe we de rol gaan invullen met alle checks en balances, de afspraken goed vastleggen en volgens die afspraken werken, evalueren met GVB.

Financiële impact

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

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

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

Wijzigingen ten opzichte van 2022

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

Risico	Toelichting
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

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

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

Toelichting op de risico's

Ad 1. Risicodragend opdrachtgeverschap

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

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

Ad 2. AMRI: Kunstwerken

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

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

geen overeenstemming hebben bereikt over de demarcatie doet overigens niets af aan de afspraak dat de gemeente het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel dient te bekostigen.

Ad 3. Inbestedingen (GVB)

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

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

Ad 4. Arbeidsmarkt

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

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

Ad 5. Zuidasdok

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

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

Ad 6. Klimaat

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

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

Ad 7. Rijk

Ten tijde van het opstellen van de jaarrekening was de kabinetsformatie nog in volle gang. De uitkomst is ongewis. Het is niet duidelijk hoeveel prioriteit aan het openbaar vervoer wordt gegeven. De signalen hierover

zijn gemengd. Dat houdt het risico in zich dat het Rijk de komende jaren substantieel aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid in onze regio verliest of keuzes maakt die contrair zijn aan de belangen van mobiliteit. Het is ook mogelijk dat recente afspraken zoals die over Rijksbijdragen aan de MIRT-verkenningen of Zuidasdok ter discussie worden gesteld.

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

Ad 8. Ov-studentenkaart

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

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

Ad 9. Informatietechnologie

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

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

Ad 10. Excellent opdrachtgeverschap

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

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

Kengetallen

Tabel 2.11 Kentallen

	Jaarrekening 2022	Primaire begroting 2023	Jaarrekening 2023
Netto schuldquote	13,1%	15,5%	19,5%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,5%	0,0%	2,1%
Solvabiliteitsratio	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,5%	17,5%	8,4%

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 de verwachting zijn dat bij verstrekte bussenleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hogere netto schuldquote t.o.v. de begroting 2023 wordt veroorzaakt doordat in de primitieve begroting de aan te trekken leningen (20,4 miljoen) voor de bussenlening niet waren opgenomen. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) is komen te staan.

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

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

De afwijking t.o.v.de begroting wordt veroorzaak door doorschuiven van budget van de Amsteltram vanuit 2023. Dit project wordt als incidentele kosten gezien. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde van gemeenten (in 2022) 5,2% scoort de Vervoerregio relatief goed. Met dit percentage zit de Vervoerregio bij de bovenste 25%.

2.4.2 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.

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2023 ontving de Vervoerregio ruim € 471 mln aan brede doeluitkering. Daarvan is in 2023 100% besteed. De regeling BDU V&V staat toe de jaarlijks niet bestede middelen in volgende begrotingsjaren in te zetten. In 2023 wordt van dit saldo € 7,5 miljoen ingezet.

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 nihil.

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 (Fido) en de daarbij behorende ministeriële regelingen.

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. De Vervoerregio heeft heel 2023 voldaan aan de gestelde eisen. Op geen enkel moment is meer dan 2% van het begrotingstotaal buiten de Rijksschatkist aangehouden.

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 en of laadinfrastructuur of de herfinanciering deze activa. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer én biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie.

De leningen leiden tot 2022 niet tot een financieringsbehoefte. In 2023 is er voor gekozen om voor de nieuwe bussenlening voor de concessie Zaanstreek-Waterland (EBS), gezien de hoogte van het maximale krediet (€ 183 miljoen) en de liquiditeitsprognose, (deels) extern te financieren. De aangetrokken lening en de lening worden met eenzelfde looptijd en rentepercentage uitgezet. De vervoerder betaald bovenop de basisrente van de bank een wettelijk vereiste marktconformiteitstoeslag. In 2023 is bij de BNG een lening faciliteit geopend voor maximaal € 131,8 miljoen. Daarvan heeft EBS € 20,4 miljoen getrokken tot eind 2023.

Per 31 december 2023 bedraagt het uitstaande saldo van verstrekte bussenleningen € 88,2 mln, waarvan € 63,9 mln voor Connexxion en € 24,3 mln (€ 20,4 mln via BNG en € 3,9 mln eigen middelen) voor EBS. Het risico dat deze aflossingen niet worden terugbetaald is minimaal, omdat deze met de periodieke bevoorschotting van de concessievergoeding worden verrekend. In paragraaf 3.4 is een toelichting op het verloop van de bussenleningen in 2023 opgenomen.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de Strategische Activa, voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen waarvan € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen Revolving Credit Facility[1] (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordeon');
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de RCF die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro's) en € 56 miljoen (investering Zero Emissie-bussen EB1 en EB2);

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

GVB Activa BV heeft per 31 december 2023 in totaal € 225 miljoen opgenomen van de onder 1 genoemde faciliteiten (€ 140 miljoen vastrentende lening en € 85 miljoen RCF-faciliteit).

Liquiditeit, Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Bij het opstellen van de primitieve begroting 2023 is een liquiditeitsprognose afgegeven van € 39,7 miljoen voor het eind van 2023. In de 2e Bestuursrapportage 2023 is deze naar boven bijgesteld op € 105,0 miljoen. Daarbij werd wel de kanttekening geplaatst dat de ervaring uit het verleden leert dat de realisatie ten opzichte van de begroting meestal achterblijft. Eind 2023 kent de Vervoerregio een stand van de liquiditeiten van € 217,1 miljoen. De grootste posten die het verschil verklaren zijn lagere lasten van € 85,8 miljoen en afname van de vorderingen op derden van € 20,8 miljoen. De actualisatie van de liquiditeitsprognose vanaf 2024 (periode 2024-2025) op basis van de uitkomsten 2023 wordt in de 1e Bestuursrapportage 2024 opgenomen. Deze verschijnt gelijktijdig met de Jaarstukken 2023.

De Vervoerregio kent geen kortlopende leningen (rentetypische looptijd van maximaal een jaar) waardoor zij geen risico loopt de kasgeldlimiet te overschrijden.

De aangetrokken langlopende financiering (€ 20,4 miljoen) zijn leningen die naar EBS (zie Verstrekte bussenleningen) zijn doorgeleend. Hierdoor is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig. Deze methodiek maakt dat de rentelasten en rentebaten tegen elkaar wegvallen in de berekening van de renterisiconorm. Omdat de Vervoerregio geen andere langlopende leningen heeft afgesloten heeft zij in 2023 voldaan aan de eisen van de renterisiconorm.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

De Vervoerregio kent een renteresultaat van € € 9,9 miljoen, waarvan € 10,1 baten en € 0,2 lasten. De baten zijn te verdelen in € 7,7 miljoen rente over het uitstaande saldo bij het Rijk en € 2,4 miljoen aan rente over de uitstaande bussenleningen en garantstellingen (markconformiteitstoeslag).

Rentevisie

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

De Vervoerregio heeft geen specifieke rentevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden. Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van de banken DNB en BNG.

2.4.3 PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Bestuur & communicatie

In het jaar 2023 heeft het team Bestuur en Communicatie gewerkt aan de verdere positionering van de Vervoerregio, het nog beter adviseren van het bestuur, het vergroten van de bekendheid van de MRA met de Vervoerregio, het vasthouden aan de MIRT afspraken en het tegengaan van versobering in het openbaar vervoer (ov) en verhoging BDU. Ook zetten het team de medewerkers aan tot het schrijven van betere en eenvoudigere stukken. Er zijn twee succesvolle moties ingediend in de Tweede Kamer: een over het stoppen van de verschraling in het ov en de motie Bikker. Bij het MIRT is er door Bestuur en Communicatie voor gezorgd dat bij instandhoudingsopgaven ook aandacht moet zijn om meekoppelkansen te benutten zodat nieuwe initiatieven alsnog van de grond komen en afgesproken toekomstbeelden Auto, OV en Fiets overeind te houden. Tenslotte dat de instandhoudingsopgave met een samenhangende set van alternatieve maatregelen om de bereikbaarheid te waarborgen, zoals fietsmaatregelen, gedragsaanpak, waaronder werkgeversaanpak, normeren en fiscale maatregelen. De tweede helft van het jaar stond in het teken van de vervroegde verkiezingen. Daarom is door Bestuur & Communicatie focus aangebracht in onze lobby: MIRT afspraak is MIRT afspraak, vergroten BDU, aandacht voor fiets(veiligheid) en fiscaliteit.

Public Affairs , MIRT en Europa

In 2023 is er veel gedaan op het gebied van Public Affairs. Het jaar begon met een urgentieconferentie waarin de problematische staat van het ov met alle relevante partijen en het Rijk is besproken. Toen hieruit geen concrete investering in het ov volgde is met de partners een succesvolle lobby richting de Tweede Kamer gevoerd die resulteerde in de ‘motie Bikker’ waarmee € 300 miljoen (+/- €85 miljoen voor de Vervoerregio) jaarlijks beschikbaar is gesteld voor het regionale OV. Hierover is uitgebreid gecommuniceerd vanuit de Vervoerregio kanalen.

In juni is - voorafgaand aan het notaoverleg MIRT - met het evenement ‘Nederland weer Verbonden’ aandacht gevraagd voor de belangrijkste projecten in onze regio (doortrekken NZ-lijn, Zuidasdok, sluiten Ringlijn, IJmeerverbinding). In het platform Mobiliteit hebben bestuurders aan de hand van position paper inzet afgesproken in aanloop naar BO MIRT najaar en doorkijk verkiezingen en nieuw kabinet. In de aanwezigheid van Tweede Kamerleden is een constructieve dialoog gevoerd die later doorklonk in het debat.

Op 7 juli viel het Kabinet. Hier is direct actie op genomen door het afgesproken position paper aan te passen en dit nog voor augustus met Kamerleden en andere politici te delen.

Ook is in de zomer een analyse gemaakt van de verkiezingsprogramma’s van de politieke partijen en zijn succesvolle amenderingsvoorstellen gedaan waardoor projecten binnen onze regio bij naam worden genoemd in de programma’s van D66 en VVD. Kort voor de verkiezingen in november waren wij mede-organisator van een verkiezingsdebat in Pakhuis de Zwijger.

De herprioritering van mobiliteitsgelden door minister Harbers raakte het project doortrekken NZ-lijn. Later kwamen daar ook nog eens de kostenoverschrijdingen voor het project Zuidasdok bij. Eind november zijn de voorbereidingen gestart voor een lobby richting nieuwe Tweede Kamer en formatie om aandacht te vragen voor deze projecten.

Onderdeel van de lobby was het vergroten van de BDU. Bestuur & Communicatie heeft hier focus aangebracht; de BDU moet groeien met aantal inwoners en areaaluitbreiding van ons infranetwerk.

In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt met medeoverheden om de komende jaren meekoppelkansen te identificeren tussen de beheer- en onderhoudsprojecten van Rijkswaterstaat en projecten in uitvoeringsprogramma's. Daarnaast is er als regio aandacht gevraagd voor een samenhangende inzet van alternatieve maatregelen om de bereikbaarheid in goede banen te leiden, zoals beter benutten van de bestaande netwerken, fietsmaatregelen en het inzetten op doorfietsroutes, gedragsmaatregelen, de werkgeversaanpak en normerende en fiscale maatregelen. Het resultaat is dat het Rijk samen met de regio een landelijke aanpak mobiliteitstransitie in 2024 gaat uitwerken en laat vaststellen.

Vervoerregio in Europa

In 2023 is er meerdere keren naar verschillende congressen in Europa gereisd voor internationale kennisuitwisseling. Op deze plekken is het (inter)nationale netwerk versterkt maar zijn ook presentaties gegeven over het werk van de Vervoerregio.

Daarnaast is er voor de vorming van het Brusselse netwerk ook meermaals naar Brussel gereisd. Op deze momenten is er gesproken met contactpersonen in Brussel, zijn de belangrijke commissievergaderingen bijgewoond, en is er gewerkt op de gedeelde werkplek ter plaatse.

Onder de resultaten van 2023 is de plek van onze regio op het internationale mobiliteitsnetwerk (Trans European Transport Network TEN-T). Hier is de Vervoerregio van het uitgebreide netwerk naar het kernnetwerk gegaan. Dit levert ons in de toekomst meer kansen op voor subsidies uit de transportgelden. Daarnaast wacht de Vervoerregio op de uitslag over de vernieuwde subsidieaanvraag voor Zuidasdok en werkt de Vervoerregio aan aanvragen voor de Noord/Zuidijn en Guisweg.

Bestuurszaken

2023 was voor het cluster Bestuurszaken een jaar van veel resultaten. Op het gebied van relatiebeheer zijn er weer portefeuillehouders overleggen georganiseerd, zowel in de regio als in het nieuwe Huis van de Regio. Ook is verdere invulling gegeven aan de themasessies van de Werkgroep Verkeer en Vervoer. En uit de goede opkomst hierbij blijkt dat de interne en externe bekendheid hiervan is gegroeid.

De Regioraad van de Vervoerregio is een steeds bekender orgaan in de regio. Dat blijkt uit het aantal insprekers dat de Regioraad weet te vinden. Meer en meer is de Regioraad een plek voor burgers en organisaties om hun mening te geven. Dit brengt extra verantwoordelijkheden met zich mee, maar biedt ook kansen om de positie van de Vervoerregio als toonaangevende vervoersautoriteit te versterken.

De Regioraad vergaderde in 2023 zes keer in plaats van de gebruikelijke vijf keer. Dit in verband met het grote aantallen besluiten dat het DB voorlegde aan de Regioraad.

De in september geplande Regiomiddag is niet doorgegaan omdat er te weinig aanmeldingen waren. Desalniettemin blijkt uit de evaluatie van deze Regiomiddag dat er in de regio wel degelijk interesse is voor zo'n middag. Als besloten wordt tot het organiseren van een Regiomiddag in 2024 hebben we nu meer handvatten om hier een succes van te maken.

Onze organisatie geniet steeds meer bekendheid in bestuur en media. Dit vraagt om inspelen op mogelijke politieke vragen en discussies en scherpe besluiten in duidelijke taal. Bij de grote dossiers van de Vervoerregio (zoals beleidskader, concessies OV) trekt Bestuur en Communicatie in een vroeg stadium intensief met onze collega's om ze te helpen met de voordrachten aan het bestuur en de communicatie uitingen naar buiten. We bieden ook een cursus begrijpelijke taal aan om onze collega's te leren in eenvoudig Nederlands complexe onderwerpen te omschrijven (schrijven op B1 niveau).

Communicatie

In 2023 is de Vervoerregio verdergegaan met het positioneren van de Vervoerregio op verschillende thema's zoals duurzaamheid, fiets, toegankelijk openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Zo is ingezoomd op het nieuwe beleidskader, de Green Deal fiets, de Amsteltram, fietsveiligheid en de OV-coach. Maandelijks verspreidt de

Vervoerregio een nieuwsbrief met de belangrijkste achtergrondartikelen en nieuws- en persberichten. Deze nieuwsbrief gaat naar ruim 1000 geïnteresseerden. De nieuwsbief wordt tegenwoordig ook gedeeld als LinkedIn artikel. Deze onlineversie wordt gemiddeld 16000x bekeken.

De Vervoerregio en verschillende belangrijke dossiers zijn afgelopen jaar volop in het nieuws geweest. Denk hierbij aan het stoppen van de verschraling van het ov, diverse verkeersveiligheidscampagnes zoals de week van het verkeer en MONO maar ook de bestuurlijke besluiten over de Guisweg en AVANT.

Daarnaast is het op diverse onderwerpen gelukt om artikelen te laten publiceren in vakbladen. Voorbeelden hiervan zijn onder meer de Bremer constructie bij de Uithoornlijn in OV Magazine, publieke mobiliteit of de BRT.

De sociale mediakanalen hebben in 2023 weer een groei doorgemaakt. Afgelopen jaar heeft het sociale media bereik op de Vervoerregio-kanalen geleid tot 17,8 miljoen impressies. LinkedIn groeit op dit moment relatief het hardst. Met 624 nieuwe volgers dit jaar staat de teller nu op 4.253 volgers. Op X (voorheen Twitter) is er een wereldwijde afname sinds de ontstane perikelen bij dit platform. Het aantal volgers op dit platform is licht afgenomen van 3005 naar 2955. Op Facebook wordt sinds 2021 wat minder ingezet. De platforms LinkedIn en X sluiten vooralsnog beter aan bij onze doelgroepen. Toch is het aantal volgers op Facebook gestegen: van 1903 geïnteresseerden in 2022 naar 1973 in 2023. De stijging zet door op Instagram: 601 mensen volgden in 2022 onze berichten. Dit aantal is in 2023 gestegen tot bijna 700 volgers.

Verkeerskunde congres 1 en 2 november

Meer dan 400 verkeerskundigen en mobiliteitsprofessionals uit het hele land wisten elkaar te vinden tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres 2023. Het précongres vond plaats op 1 november in Amsterdam, met een excursie vanuit het nieuwe kantoor van de Vervoerregio Amsterdam en een borrel en uitgebreid diner in Levenslang. Op donderdag 2 november vond het congres plaats in De Meervaart in Amsterdam.

Spoor

Bestuur & Communicatie verzorgt voor de MRA de inzet van de Strategische OV- en Spoorcoördinatie. In het overleg zitten vertegenwoordigers van Almere, Flevoland, Amsterdam, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio. De kracht van het coördinatieoverleg is dat er naast het bundelen van regionale belangen tot een gezamenlijk standpunt, ook vervoerkundige kennis en expertise wordt geleverd aan spoorprojecten en programma's. Hier is de Vervoerregio uniek in Nederland, het ministerie van IenW, ProRail en NS waarderen deze inzet. Deze betrokken partijen dragen elk 40.000 euro bij aan de strategische OV en Spoorcoördinatie tafel, dus ook de Vervoerregio. Bijgevoegd zit een begroting van de uitgaven/ inkomsten 2023. Dit is ook vastgesteld in het DO MRA Platform Mobiliteit.

Belangrijke resultaten zijn dat er in afstemming met de MRA partners een brief is gestuurd over de uitgeklede dienstregelingenvoorstellen voor NS in 2024. Samen met het samenwerkingsverband voor decentrale ovautoriteiten (DOVA) heeft de Vervoerregio het voortouw genomen om de nieuwe NS-concessie zo in te richten dat NS in de toekomst nauwer moet gaan samenwerken met de regio. Tot slot heeft de Vervoerregio zich sterk gemaakt om het in 2019 met veel moeite tot stand gekomen Toekomstbeeld OV 2040 van het ministerie van IenW overeind te houden ondanks de bezuinigingen, de aanstaande bekendmaking van de instandhoudingsopgave spoorinfrastructuur en de achterblijvende groei in het ov.

Bedrijfsvoering

Huisvesting en Facilitair

Op maandag 6 februari opende de secretaris-directeur ons nieuwe kantoor in Amsterdam-Noord, in gebouw The Pulse. Deze accommodatie past echt bij de ambitie van de Vervoerregio als aanvoerder van de mobiliteitsopgave. Ook ondersteunt deze huisvesting de organisatie in de ambitie om op een professionele

manier samen te werken. De hele inrichting stelt hybride werken centraal, zo zijn alle vergader- en gespreksruimtes voorbereid en ingericht voor digitale vergaderingen.

Bij het betreden van het kantoor is het secretariaat de eerste plek die men ziet. Door die centrale ligging voorkomen we dat mensen door het gebouw moeten dwalen, op zoek naar hun contactpersoon of vergaderlocatie. Voor onze medewerkers bestaan geen vaste plekken, maar zij kunnen de ruime flexibele plekken in een app reserveren. Een deel van die werkplekken ligt in stiltegebieden. De grote centrale ruimte, de Plaza, benutten we voor grotere bijeenkomsten. Anders dan in het verleden kunnen we bijeenkomsten voor medewerkers nu effectief in ons eigen huis organiseren.

Dit eerste jaar in The Pulse bleek wel dat (kleinere) gebreken moesten worden hersteld of aangepast. Problemen bestonden met klimatologische instellingen, het netwerk en de vergaderfaciliteiten. Deze zaken zijn goed opgelost. Een groter punt bleek de kwaliteit van de vloerbedekking, met name op de looppaden: die voldeed niet aan de eisen, maar ook was de kleur te kwetsbaar voor vervuiling. In het laatste kwartaal is die vloerbedekking onder de garantie vervangen.

In The Pulse zijn wij zelf de huurder, wat betekent dat we nu zelf moeten zorgdragen voor de inrichting van de facilitaire dienstverlening, zoals entree, toegangsbeheer, koffie- en theefaciliteiten, schoonmaak en dagelijks beheer. Er zijn wat opstartproblemen geweest, maar inmiddels ervaren we dat het goed is georganiseerd.

Tabel 2. 12 Investering Huisvesting (bedragen in € 1000,-)

Investeringskrediet	Budget	Realisatie	Verschil
Huisvesting	3.455	3.427	28

Tabel 2.13 Specificatie investering huisvesting (bedragen in € 1000,-)

Soort Activa	Afschrijf-termijn	Budget	Totaal Realisatie	budget ruimte
Inrichting nagelvast	15	1.780	1.756	24
Overige Installaties	10	660	663	-3
Audio & Visueel	7	190	187	3
Investering ICT	5	200	290	-90
Meubilair	10	460	531	-71
Onvoorzien 5%	15	165	-	165
		3.455	**3.427**	**28**

Tabel 2.14 Specificatie afschrijvingskosten investering huisvesting (bedragen in € 1000,-)

	Afschrijving 2023	Afschrijving 2024	Afschrijving 2025	Afschrijving 2026	Afschrijving 2027
Budget	309	309	309	309	309
Realisatie	294	321	321	321	321
Verschil	15	-12	-12	-12	-12

We zijn binnen budget gebleven , maar komen wel hoger uit in de afschrijvingslasten in 2024 en verder. Dit komt doordat de hogere ICT uitgaven in 5 jaar worden afgeschreven en voor de post Onvoorzien met 15 jaar is gerekend. Het verschil is € 12.389 per jaar en kan worden opgevangen binnen het budget van Bedrijfsvoering.

ICT

Met de verhuizing heeft het eerder opgestelde ICT-verbeterprogramma verder vorm gekregen. Op basis van Office 365 is de digitale samenwerkingsomgeving voor teams en projecten ingericht. Hieronder valt ook de migratie naar één ICT-werkplek, passend bij de nieuwe huisvesting.

Speciale aandacht bestaat er nog steeds voor de fysieke en digitale veiligheid (cyber security), met als belangrijk onderdeel een verplichte digitale leergang voor alle medewerkers. Dit past ook bij de ambitie die de Vervoerregio zich heeft gesteld als aanvoerder voor alle mobiliteitsopgaven.

HR

In 2023 hebben de HR-medewerkers het imago van de Vervoerregio als werkgever kleur gegeven, om ook in een krappe arbeidsmarkt gerichte arbeidscommunicatie in te kunnen zetten. In die krappe arbeidsmarkt zijn we een aantrekkelijke werkgever, wat wel blijkt uit het gegeven dat in 2023 zo'n veertig mensen bij ons begonnen, in vaste dienst of tijdelijk als inhuurkracht. Vaak konden we dit zelf organiseren, maar met die krappe arbeidsmarkt hebben we ook externe werving- en selectiebureaus ingeschakeld.

Daarnaast lag de focus op personeel door uitvoering te geven aan het meerjarig strategisch personeelsplan. Hierbij is meer inzicht gegeven in het streven naar een gezonde instroom, doorstroom en uitstroom.

Gelijk met de verhuizing zijn we overgegaan naar Shuttel, een duurzame en efficiënte mobiliteitsvoorziening met een reispas en een mobiliteitsapp. Shuttel ontzorgt onze organisatie op het gebied van mobiliteit, met één mobiliteitskaart die toegang geeft tot alle vormen van vervoer, inclusief bijkomende diensten als reiskosten- en thuiswerkvergoedingen. Voor zowel medewerkers als organisatie betekent dit een forse vermindering van de administratieve lasten.

Financiën

Het team Financiën, werkt mee aan het realiseren van de opgave van de Vervoerregio. Belangrijke waarden als risicoherkenning, vaktechnische kennis, rolvastheid, transparantie en adviesvaardigheden dragen in de samenwerking bij aan een goed gezamenlijk resultaat.

Planning & control documenten zoals de Kaderbrief 2024, Ontwerp- en definitieve Begroting 2024, 1e en 2e Bestuursrapportage 2023 en de Jaarstukken 2022 zijn op tijd voorgelegd aan de rekeningcommissie en de regioraad. Deze producten zijn goedgekeurd door de regioraad waarbij voor de jaarstukken 2022 en ontwerpbegroting 2024 de veertien gemeentes via de zienswijzeprocedure zijn betrokken.

Vanaf 2023 moet het dagelijks bestuur de rechtmatigheidsverantwoording bij de verantwoording in de jaarrekening opnemen. Al in 2022 en 2023 hebben de concerncontroller en het team Financiën samengewerkt om samen met de organisatie verbeteringen in de rechtmatigheid te realiseren volgens het 'drie lijnen model' als onderdeel van het beheersingsmodel.

Er is specifieke aandacht besteed aan training en opleiding, waaronder organisatie brede fiscale training en BBV voor medewerkers en management in 2023. Medewerkers en leidinggevenden hebben hiermee hun fiscale bewustzijn vergroot wat nodig is in het kader van risicomanagement bij grote projecten en samenwerkingsverbanden door gerichte training.

Binnen het Team Financiën is de besturing gericht op het eenduidig en vanuit concernkaders en uitgangspunten geven van ondersteuning en advies. Andere prestaties omvatten ondermeer de kassiersfunctie voor de bussenfinanciering (BNG-EBS), het realiseren van voortgang bij de projecten die over zijn gekomen vanuit AMRI, de verdere tot standkoming van de inbesteding concessie Amsterdam (start 1-1-2022) volgens OV Governance en er is een start gemaakt met de integratie van de PDCA met de P&C cyclus en het creëren van een dashboard waarmee we indicatoren gaan monitoren.

Het Team Financiën heeft geïnvesteerd in capaciteit, waarbij in 2023 zes nieuwe teamleden zijn begonnen. We hebben geïnvesteerd in activiteiten om de teamgeest te versterken en de samenwerking binnen het team te

verbeteren. Bovendien hebben we kritisch gekeken naar hoe we onze adviesrol kunnen verbeteren en hoe we beter kunnen samenwerken om met elkaar de opgave van de Vervoerregio te realiseren.

De collega's hebben individueel en als Team mooie stappen gezet waarbij aandacht is besteed aan reflectie, doorontwikkeling, capaciteitsgroei en de groei van administrateurs, financiële adviseurs, controllers en kostendeskundige adviseurs. Het streven naar groei en ontwikkeling blijft een prioriteit voor de toekomst.

Tabel Rechtmatigheid met afwijkingen volgen nog.

2.4.4 PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

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

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

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

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft één prioriteitsaandeel en de gemeente Amsterdam bezit de overige 20.000 aandelen in GVB Holding N.V.

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

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

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

Tabel 2.15 Grootte belang verbonden partijen (bedragen in € 1.000)

Deel-neming	Vestigings-plaats	Aandeel	Sub-programma	Eigen vermogen 31/12/2022	Vreemd vermogen 31/12/2022	Netto winst 2022
GVB Holding N.V.	Amsterdam	1 aandeel, vertegenwoordigen de een belang van 0,005%	Concessies en AMRI	100.378	448.735	1.043

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

Tijdens de aandeelhoudersvergaderingen in 2023 heeft de directie van GVB Holding N.V. aan de Vervoerregio om goedkeuring/besluitvorming op bepaalde (strategische) besluiten gevraagd. Besluiten waarover tijdens de AVA en/of buiten de vergadering over besloten is, zijn onder meer:

- Vaststelling Jaarstukken 2022
- Vaststelling jaarplan en de begroting 2024
- Investeringsvoorstellen voor 2024

Daar waar het GVB Infra B.V. en GVB exploitatie BV betreft, vereisen de statuten dat Amsterdam en Vervoerregio in unanimiteit tot besluitvorming komen. Deze systematiek is op basis van de regels inzake inbesteden noodzakelijk om te kunnen blijven spreken van een situatie dat de Vervoerregio toezicht houdt op deze vennootschappen als ware het haar eigen dienst.

2.4.5 PARAGRAAF WET OPEN OVERHEID

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie over alles wat de overheid doet. De wet gaat uit van een actieve openbaarmaking van besluiten. Dit is een inspanningsverplichting, er bestaat niet zoiets als een absolute plicht tot actieve openbaarmaking van overheidsinformatie. In ieder geval zijn besluiten van dagelijks bestuur en regioraad beschikbaar via het bestuurlijk informatiesysteem op de eigen website, behoudens die besluiten die vertrouwelijk zijn (stukken met de status ‘Kabinet’). Algemeen verbindende voorschriften publiceren we via het publicatieblad gemeenschappelijke regelingen.

In die gevallen dat besluiten of documenten niet onder de actieve openbaarmaking vallen, kan eenieder om deze informatie verzoeken. Dergelijke verzoeken worden dan aan de Woo getoetst, met name aan de uitzonderingsgronden uit hoofdstuk 5 van die wet.

In 2023 zijn twee verzoeken tot openbaarmaking ingediend:

- Verlening van de concessie Zaanstreek-Waterland aan EBS

Het verzoek is deels gehonoreerd: stukken die betrekking hebben op onderbouwing van de concessieverlening bevatten bedrijfsvertrouwelijke informatie en vallen onder de uitzonderingsgronden van de Woo; de overige stukken zijn gedeeld.

- Meldingen Bijzondere Voorvallen Metro

Het verzoek is deels gehonoreerd: GVB, als verantwoordelijke vervoerder, moet alle incidenten op en aan het spoor melden bij ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport; Vervoerregio Amsterdam ontvangt een afschrift van deze meldingen ter kennisname. De beschikbare stukken zijn gedeeld.

3 JAARREKENING 2023

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

3.1 RECHTMATIGHEIDSVERKLARING

Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door de raad vastgestelde kaders zoals de begroting en gemeentelijke verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door de regioraad op 14 december 2021 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door de raad bepaald en bedraagt 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 15.232.170,-.

Bevinding

Het college is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

De geconstateerde afwijkingen betreffen[16]:

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met de raad aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het college ook beschreven welke actie hij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

3.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Tabel 3.1 Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

(Sub)Programma	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening Saldo	Primitieve begroting	Primitieve begroting	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Gewijzigde begroting (na 2e Bestuurs-rapportage)	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening Saldo
	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
	2022	2022	2022	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023
Programma Verkeer en Vervoer												
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	132.680	130.599	0	105.648	105.648	5.609	139.940	134.331	10.958	128.872	117.914
Amsteltram	28.660	45.060	16.400	1.615	35.717	34.102	1.692	48.748	47.056	464	42.633	42.169
Grote projecten schaalsprong OV	0	0	0	0	1.000	1.000	0	500	500	0	0	0
Concessies	115.334	218.111	102.777	6.318	94.063	87.745	39.337	163.559	124.222	699	103.903	103.204
AMRI	94	88.817	88.723	0	116.699	116.699	1.723	149.484	147.761	2.323	144.421	142.098
Activa GVB	31	17.705	17.674	200	26.897	26.697	0	57.852	57.852	0	54.145	54.145
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.634	7.895	6.261	2.110	9.110	7.000	1.363	8.363	7.000	763	6.270	5.507
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	65	8.975	8.910	0	10.373	10.373	0	11.222	11.222	129	10.431	10.302
Totaal Verkeer & Vervoer	**147.899**	**519.244**	**371.345**	**10.243**	**399.506**	**389.264**	**49.724**	**579.668**	**529.944**	**15.336**	**490.674**	**475.338**
Overhead	**314**	**11.475**	**11.161**	**140**	**11.132**	**10.992**	**202**	**13.551**	**13.349**	**388**	**12.843**	**12.455**
Algemene dekkingsmiddelen												
Jaarbijdrage BDU	443.265			435.714			470.401			470.401		
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	-63.952			-36.929			64.160			7.503		
Overige algemene inkomsten	2.971	0		1.992	522		9.042	309		10.051	162	
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	**382.284**	**0**	**-382.284**	**400.777**	**522**	**-400.255**	**543.603**	**309**	**-543.294**	**487.955**	**162**	**-487.793**

Totaal voor mutatie reserves	**530.497**	**530.719**	**222**	**411.160**	**411.160**	**0**	**593.529**	**593.528**	**0**	**503.679**	**503.679**	**-1**
Toevoeging aan reserves		0						0			0	
Onttrekking van reserves	222			0			0			0		
Saldo mutaties reserves	**222**	**0**	**-222**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Saldo resultaat	**530.719**	**530.719**	**0**	**411.160**	**411.160**	**0**	**593.529**	**593.528**	**0**	**503.679**	**503.679**	**0**

Het jaarverslag (hoofdstuk 2) bevat per subprogramma een analyse van de afwijking en tussen begroting (na wijzigingen) en de realisatie over 2023.

3.2 GRONDSLAGEN VOOR WAARDERINGEN RESULTAATBEPALING

Algemeen

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

Grondslagen voor resultaatbepaling

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

Gebruik van schattingen

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

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

Materiële vaste activa

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

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

Een overzicht van de afschrijvingstermijnen voor de verschillende soorten activa is in onderstaande tabel weergegeven. De afschrijvingen vinden plaats volgens het lineaire systeem, dus in gelijke jaarlijkse termijnen.

Tabel 3.2 Afschrijvingstermijnen

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

Financiële vast activa

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

A1331a Leningen aan openbare lichamen

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

A2 Vlottende Activa

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

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves:

Door de regioraad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Bestedingen voor het bestemde doel in het verslagjaar worden ten laste van de reserve gebracht. De Vervoerregio kent op dit ogenblik geen bestemmingsreserves.

P12 Voorzieningen

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

P2 Vlottende Passiva

Alle vlottende passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

3.3 BALANS

Tabel 3.3 Balans

Activa	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
A1 Vaste activa		
Investeringen met een economisch nut:		
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	1.665.709	1.649.113
A129 Materiële vaste activa: Overig	1.586.856	1.483.304
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen	74.718.369	88.194.240
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	6.369	15.994
Totaal Vaste activa	**77.978.303**	**91.343.651**
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	15.371.921	14.980.574
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	210.420.349	216.725.444
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	23	106.101
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	392.306	402.331
A29b Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	0	7.495.412
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	375.561	935.966
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	94.913.592	57.057.781
Totaal Vlottende activa	**321.473.752**	297.703.608
Totaal Activa	**399.452.055**	389.047.259

Passiva	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
P1 Vaste passiva		
P12 Voorzieningen	19.000	48.000
P133 Vaste schuld: Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	0	20.400.000
Totaal Vaste passiva	**19.000**	**20.448.000**
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	35.844.329	8.230.565
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	262.734.293	254.666.064
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.052.179	6.786.101
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.802.254	98.916.529
Totaal Vlottende passiva	**399.433.055**	368.599.259
Totaal Passiva	**399.452.055**	389.047.259

3.4 TOELICHTING OP DE BALANS

A1 Vaste Activa:

A123 Materiële vaste activa met een economisch nut

Soort Activa	Boekwaarde 2022	Investeringen 2023	Afschrijvingen 2023	Afwaarderingen 2023	Boekwaarde 2023
A123 MVA Bedrijfsgebouwen	1.665.709	90.743	107.339	-	1.649.113
A129 MVA machines, apparaten en installaties	1.586.856	83.510	187.062	-	1.483.304
Totaal lening	**3.252.565**	**174.254**	**294.401**	**0**	**3.132.417**

De investeringen 2022 betreffen de hele inrichting van het nieuwe pand dat begin 2023 in gebruik is genomen.

De Vervoerregio Amsterdam kent geen materiële vaste activa met een economisch nut waarvoor een heffing kan worden geheven en geen materiële vaste activa met een maatschappelijk nut.

A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen

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

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

Omschrijving lening (in euro's)	Datum ingang	Datum aflossing	Eindsaldo 2022	Toevoegingen 2023	Aflossingen 2023	Eindsaldo 2023
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	04-11-32	70.228.325	-	6.316.085	63.912.240
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	10-12-23	4.490.044	-	4.490.044	-
Lening u/g 10 jaar (EBS-ze ZaWa)	18-07-23	11-12-33	-	24.282.000	-	24.282.000
Totaal lening			**74.718.369**	**24.282.000**	**10.806.130**	**88.194.240**

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

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

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

De uitgaande lening aan vervoerder EBS (4 jaar) kende een looptijd tot 2023 (voor de ZE bussen). Deze is in 2023 volledig afgelost. De nieuwe lening aan EBS is voor nieuwe Concessie Zaanstreek-Waterland. De looptijd van de EBS-lening (EBS-ZE) is gelijk aan de looptijd van de concessie in Zaanstreek en Waterland. EBS kan onder deze bussenlening in totaal voor € 140 miljoen lenen. Per trekking wordt de rente vastgesteld. Op de lening wordt jaarlijks startend in 2024 afgelost.

A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen

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

Omschrijving lening (in euro's)	Eindsaldo 2022	Toevoegingen 2023	Aflossingen 2023	Eindsaldo 2023
Lening Personeel	6.369	11.874	2.249	15.994
Totaal lening	**6.369**	**11.874**	**2.249**	**15.994**

A2 Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Gemeenten	874.918	950.758
Publiekrechtelijke Lichamen	80.308	9.186.843
Rijk	14.416.695	4.842.973
-waarvan Belastingdienst	*14.416.695*	*4.805.781*
Totaal Activa	**15.371.921**	**14.980.574**

In bovengenoemde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid. De stijging bij de Publiekrechtelijke Lichamen wordt verklaart door een tweetal posten van totaal € 8,9 miljoen.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
BNG Schatkistbankieren	210.420.349	216.725.444
Totaal Vlottende activa	**210.420.349**	**216.725.444**
Totaal Rekening courant Rijk	**210.420.349**	**216.725.444**

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

Wet Fido: drempelbedrag schatkistbankieren en realisatie per kwartaal

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

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar	2023		
(1)	**Drempelbedrag**	**8.223**			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**396**	**400**	**383**	**400**
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	7.828	7.823	7.841	7.823
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	411.161			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	411.161			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	-			

(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	8223			

(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	35.601	36.403	35.190	36.801
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	396	400	383	400

A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Overig	**23**	**106.101**
Debiteuren privaatrechtelijke partijen	*23*	*106.101*
Totaal Overige voorderingen	**23**	**106.101**

In bovengenoemde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	392.306	402.331
Totaal Liquide middelen	**392.306**	**402.331**

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

A29b+c Nog te ontvangen bijdragen :

(in euro's)	Eindsaldo 2022	toevoeging 2023	ontvangsten 2023	Eindsaldo 2023
A29b het Rijk	0	7.495.412	0	7.495.412
A29c Overige overheid	890.175	421.353	375.561	935.966
Totaal nog te ontvangen	**890.175**	**7.916.764**	**375.561**	**8.431.378**

In bovengenoemde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid. Het betreft hier nog te ontvangen bijdragen voor projecten en de van het te ontvangen transitievergoeding OV 2023 (€ 6,5 miljoen) .

A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Nog te ontvangen bedragen	**84.332.219**	**40.905.425**
Verkeer en Vervoer	*105.422*	*4.792.178*
Openbaar vervoer	*83.295.293*	*37.111.230*
Overhead	*12.101*	*119.808*
Algemene Dekkingsmiddelen	*919.402*	*2.942.228*
Vooruitbetaalde bedragen	**10.581.373**	**12.092.336**
Verkeer en Vervoer	*735.113*	*1.806.252*
Openbaar vervoer	*9.549.000*	*9.857.895*
Overhead	*297.260*	*428.189*
Eindtotaal	**94.913.592**	**52.997.761**

In bovengenoemde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

Het saldo van de overlopende activa bij Openbaar Vervoer bestaat voor het merendeel uit een drietal posten. Dit zijn:

- De Beschikbaarheidsvergoeding 2021-2022 € 21,4 miljoen
- Afrekening Concessies € 15,7 miljoen
- Voorschot AMRI 2024 € 9,9 miljoen.

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves

De Vervoerregio kent per einde 2023 geen (bestemmings)reserve.

P12 Voorzieningen

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Bij: toevoegingen 2023	Af: vrijval 2023	Af: onttrekking 2023	Eindsaldo 2023
Voorziening Verlofsparen	19.000	43.000	14.000	-	48.000
Totaal	**19.000**	**43.000**	**14.000**	**0**	**48.000**

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

P133 Vaste schuld: Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Vermeerdering 2023	Aflossing 2023	Eindsaldo 2023
Onderhandse leningen	-	**20.400.000**	-	**20.400.000**
	-	**20.400.000**	-	**20.400.000**

De Vervoerregio heeft in 2023 lening afgesloten ter dekking van de nieuwe Bussenlening. Deze hebben hetzelfde rentepercentage, looptijd en aflossingsschema als de leningen aan EBS voor de concessie ZaWa. De Vervoerregio financiert EBS een deel uit eigen middelen. Hierdoor zijn de hoofdsommen niet aan elkaar gelijk.

P2 Vlottende Passiva

P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Gemeenten	**21.378.748**	**1.562.912**
Gemeente Amsterdam	19.154.425	1.383.236
schulden < 1mln.	2.224.323	179.676
Publiekrechtelijke Lichamen	**10.556.299**	**3.258.016**
Provincie Noord-Holland	10.556.299	3.232.228
schulden < 1mln.	-	25.788
Schulden derden	**3.909.282**	**3.409.637**
Eindtotaal	**35.844.329**	**8.230.565**

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

P29b Overlopende passiva -Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk:

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

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Bij: ontvangen 2023	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2023	Eindsaldo 2023
Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	250.892.399	471.827.556	479.330.523	243.389.432
Specifieke Uitkeringen	11.841.894	657.556	1.222.818	11.276.632
Totaal	**262.734.293**	**472.485.112**	**480.553.341**	**254.666.064**

P29c Overlopende passiva - Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

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

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Bij: ontvangen 2023	Af: vrijgevallen/ terugbetalingen 2023	Eindsaldo 2023
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	314.421	190.776	333.612	171.585
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	17.799	160.000	16.998	160.801
Vooruitontv.bijdragen 3en MRA Smart Mobility	201.455	363.686	157.322	407.819
Vooruitontv.bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	677.897	445.300	458.973	664.224
Vooruitontv.bijdragen 3en ZWASH	729.196	0	15.930	713.266
Vooruitontv.bijdragen 3en ODIN	111.410	0	0	111.410
Restpunten MeT	0	7.642.952	3.085.956	4.556.996
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	**2.052.179**	**8.802.714**	**4.068.791**	**6.786.101**

P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Overige overlopende passiva		
01 Verkeer en Vervoer	*21.105.304*	*10.081.738*
02 Openbaar vervoer	*76.043.410*	*84.351.064*
Overhead	*703.374*	*3.546.622*
Overig (incl. loonheffingen, pensioenpremies)	*950.166*	*937.106*
Totaal overlopende passiva	**98.802.254**	**98.916.529**

De post 01 Verkeer en Vervoer bestaat voor € 7,1 miljoen uit overlopende posten van het subprogramma Amstelveentram. In de overlopende post 02 Openbaar Vervoer is voor € 21,5 miljoen aan nog terug betalen Beschikbaarheidsvergoedingen (BVOV) opgenomen samen met de post voor de eerste 22 dagen van het nieuwe concessiejaar, dat start in december (€ 11,0 miljoen). Tevens een post voor € 19,2 miljoen aan bijdragen voor het subprogramma activa.

Borg- en garantstellingen

De Vervoerregio staat garant voor drie leningsfaciliteiten ten behoeve van GVB Activa BV voor in totaal maximaal € 725 miljoen. Hiervan is maximaal € 140 miljoen langlopende vastrentende lening, € 400 miljoen is rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 miljoen in optie (‘accordeon’). Daarvan is per balansdatum door GVB Activa BV opgenomen:

(in euro's)	Eindsaldo 2022	Eindsaldo 2023
Garantstelling G.V.B. Activa BV	165.000.000	228.000.002

3.5 VERREKENING VOORUITONTVANGEN BDU

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

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Jaarrekening 2023	Verschil
Beginstand 1-1	**187.143**	**107.834**	**250.892**	**250.892**	**0**
Beschikte jaarbijdrage BDU (niet projectgerelateerd deel)	443.265	435.714	470.401	470.401	0
Totaal Beschikbare BDU	**630.408**	**543.547**	**721.293**	**721.293**	**0**
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit in 2022	-202	0	0	0	0
Inzet BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	-379.314	-411.161	-534.561	-477.904	-56.657
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	**250.892**	**132.386**	**186.732**	**243.389**	**-56.657**

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2023 weer. De regel ‘Beschikte jaarbijdrage BDU 2023’ geeft de in 2023 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regels ‘Inzet BDU’ geven weer welke uitgaven in 2023 ten laste van de BDU zijn gebracht. Dit totaal correspondeert met de volgende twee regels uit (**Tabel 2.10**) ‘Overzicht Baten en lasten’ onder Algemene dekkingsmiddelen:

- Jaarbijdrage BDU € 470,4 miljoen
- Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren) € 7,5 miljoen

  Totale inzet BDU in 2023 € 477,9 miljoen

3.6 WET NORMERING TOPINKOMENS (WNT)

De Wet Normering Topinkomens (WNT) is van toepassing op De Vervoerregio Amsterdam. Het voor De Vervoerregio Amsterdam toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2023 € 223.000 (het algemene bezoldigingsmaximum).

De Vervoerregio Amsterdam voldoet aan de vastgestelde normering van de bezoldiging van topfunctionarissen en publicatie daarvan in de jaarrekening. Dit is conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die in 2013 van kracht werd. Uit het overzicht (tabel 26) blijkt dat de secretaris-directeur met een vaste overeenkomst in 2023 onder de maximale bezoldigingsnorm is gebleven.

Tabel 26a: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2023

Gegevens 2023				
bedragen x € 1	**Salden, R**		**Vries, T. de**	
Functiegegevens[3]	Secretaris-directeur		Secretaris-directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2023	1-1-2023	31-12-2023	n.v.t.	n.v.t.
Omvang dienstverband (als deeltijd in fte)	1,0			n.v.t.
Dienstbetrekking?	ja			n.v.t.
Bezoldiging				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		€ 155.057		€ 0,00
Beloningen betaalbaar op termijn		€ 22.563		€ 0,00
Subtotaal		€ 177.620		€ 0,00
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		€ 223.000		€ 223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		n.v.t.		n.v.t.
Bezoldiging		**€ 177.620**		**€ 0**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		n.v.t.		n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling.		n.v.t.		n.v.t.
Gegevens 2022				
bedragen x € 1	**Salden, R**		**Vries, T. de**	
Functiegegevens[3]	Secretaris-directeur		Secretaris-directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2023	n.v.t.	n.v.t.	1-1-2022	30-6-2022
Omvang dienstverband (als deeltijd in fte)	n.v.t.		1,0	
Dienstbetrekking?	n.v.t.		ja	
Bezoldiging				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		€ 0,00		€ 86.629
Beloningen betaalbaar op termijn		€ 0,00		€ 11.335
Subtotaal		€ 0,00		€ 97.964
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		€ 209.000		€ 107.122
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		n.v.t.		n.v.t.
Bezoldiging		**€ 0,00**		**€ 97.964**
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		n.v.t.		n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling.		n.v.t.		n.v.t.

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

Vervoerregio Amsterdam

Tabel 26ba: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2023

Gegevens 2023 en 2022		
bedragen x € 1	**A. van Olst**	
Functiegegevens	Secretaties-directeur	
Kalenderjaar	**2023**	**2022**
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	**N.v.t.**	13-06-2022 t/m - 27-12-2022
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	N.v.t.	7
Omvang van het dienstverband in uren per kalenderjaar	N.v.t.	832
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 212	€ 206
Maxima op basis van de normbedragen per maand	N.v.t.	24.514
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ [aantal gewerkte uren 2023 x maximum uurtarief 2023 + aantal gewerkte uren 2022 x maximum uurtarief 2022]	171.392
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)		
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	Ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	N.v.t.	122.554
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12		122.554
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.
Bezoldiging		**122.554**
Het bedrag van de overschrijding, en		N.v.t.
de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.

3.7 STRUCTURELE EN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Huidige gedragslijn structureel versus incidenteel:

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, zijn de BDU-ontvangsten als structureel van aard aangemerkt. De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio is structureel, en dus zijn de lastenbudgetten structureel. Dit houdt in dat de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en OSS meetellen als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, worden zowel deze bijdragen als de daarmee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

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

Tabel 27: Overzicht incidentele baten en lasten 2022 en 2023

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023	Jaarrekening 2023
BATEN				
Amsteltram	28.660	1.615	1.692	464
Grote projecten schaalsprong OV	0	0	0	0
SPUK Concessies - TVOV	108.576	0	32.809	-3.114
Absolute BDU	367	175	1.427	1.427
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen	1.198	0	4.082	1.223
Totaal incidentele baten	**138.801**	**1.790**	**40.010**	**0**
LASTEN				
Amsteltram	45.060	35.717	48.748	42.633
Grote projecten schaalsprong OV	0	1.000	500	0
SPUK Concessies - TVOV	108.576	0	32.809	-3.114
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	367	0	1.427	1.427
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen	1.198	0	4.182	1.223
Totaal incidentele lasten	**155.201**	**36.717**	**87.666**	**42.169**
SALDO INCIDENTEEL	**16.400**	**34.926**	**47.656**	**42.169**

Begroting versus realisatie incidenteel in 2023

Het overzicht incidentele baten en lasten laat het effect zien van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2023. Als incidenteel zijn aan te merken: Amsteltram, doortrekken N/Z-lijn en projecten gefinancierd met absolute BDU. Net als in 2022, is ook in 2023 de specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021[2] en de door het Rijk uitgekeerde transitievergoeding OV als incidenteel aangemerkt. Deze laatste is budgetneutraal, want hij wordt voor een gelijk bedrag uitgekeerd naar de vervoerders.

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

De afwijkingen tussen begroting en realisatie 2023 en die tussen realisatie 2022 en realisatie 20223worden veroorzaakt door schommelingen in de inkomsten en uitgaven bij de Amsteltram en wijzigingen in de samenstelling van de absolute BDU.

Tabel 28: Structureel begrotingssaldo 2023

	Jaarrekening 2022	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023	Jaarrekening 2023
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	63.731	36.929	-64.160	-7.504
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	222	0	0	0
Saldo na bestemming	63.953	36.929	-64.160	-7.504
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	16.400	34.926	47.656	42.169
Structureel saldo	**80.353**	**71.855**	**-16.504**	**34.665**

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

Daar waar in 2023 een saldo tekort van € 16,5 miljoen werd begroot (dat overigens in latere begrotingsjaren omslaat naar een positief structureel saldo (zie de Begroting 2024) is de realisatie van het structureel saldo evenals in 2022 positief. Het verschil wordt veroorzaakt door een onderbesteding in 2023 op de structurele begrotingsposten. Het merendeel zal doorschuiven naar volgende begrotingsjaren.

3.8 NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

Volgens het BBV wordt in de toelichting op de balans een item opgenomen over belangrijke financiële verplichtingen voor toekomstige jaren van de Vervoerregio Amsterdam die niet uit de balans blijken. Op de balans blijken de verplichtingen die in het boekjaar 2023 zijn aangegaan en waarvan de prestatie is geleverd. De financiële afwikkeling vindt plaat in 2024. In aanvulling op de balans wordt in deze paragraaf inzicht verschaft in de niet uit de balans blijkende verplichtingen die de Vervoerregio is aangegaan.

Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag (onderdeel concessies) is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen betreffen de convenanten voor AMRI en de garantstellingen voor de leningen van GVB Activa BV. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren 2024 tot en met 2033 tot (deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar. Ze komen in dat jaar ten laste van de begroting subprogramma IA Mobiliteit. Op deze wijze zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 722,2 miljoen vastgelegd in projecten die zich in de realisatiefase bevinden of door bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken vastliggen. Dit bedrag wordt gespreid over jaren: voor 2024 circa € 122,7 miljoen en voor 2025 circa € 110,6 miljoen. Daarna loopt het bedrag jaarlijks af. De Vervoerregio kent onder meer de volgende ‘Niet uit de balans blijkende verplichtingen’:

Tabel 29. Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Niet uit de balans blijkende verplichtingen:	per 31-12-2022	per 31-12-2023
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen GVB Activa BV (totaal leningen max. € 725 mln zijnde max. € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 400 mln rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 mln in optie ('accordion'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	165.000.000	228.000.002
(2) Nog niet opgenomen trekkingsrechten door Connexxion ad € 30,5 mln per 31-12-2020 voor busleningen (nb. Connexxion kan bovenop de huidige busleningen nog € 30,5 mln lenen van de Vervoerregio voor de aanschaf van nieuw busmaterieel)	5.258.724	5.258.724
(3) Huurovereenkomst kantoorpand The Pulse van 01-12-2022 tot 30-11-2037, met (aanvang) huursom ad € 1.084.028 op jaarbasis:	1.084.028	1.116.824
(4) Erfpachtovereenkomst Gemeente Purmerend t.b.v. Concessie ZaWa voor 50 jaar, met jaarlijkse (aanvang 2021) canon ad € 261.892	267.130	272.472

Ad (2) Connexxion heeft per 31 december 2023 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 5,2 miljoen voor busleningen. Dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen nog € 5,2 miljoen kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

3.9 GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Boete EBS.

Tijdens het opstellen van deze Jaarstukken is gebleken dat de Concessie Zaanstreek-Waterland met een behoorlijk aantal aanloopproblemen is gestart in de laatste weken van 2023 en begin 2024. De Vervoerregio kan EBS voor deze tekortkomingen een boete opleggen. Bij het samenstellen van de jaarstukken 2023 was vooralsnog niet bekend of er een boete zal worden opgelegd. Daarnaast was ook de hoogte van de eventuele boete nog niet bepaald. De Vervoerregio is voornemens de mogelijke boete volledig in te zetten voor het OV in haar concessiegebied.

3.10 SISA VERANTWOORDING

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2023 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-02-2024

IenW	**E27A**	**Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10)** Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/01*	Ontvangen BDU-bijdrage IenW (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/02*	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/04*	Correctie over besteding (T-1) *Aard controle R* *Indicator: E27A/05*	Eindsaldo/-reservering (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E27A/06*
			€ 250.892.399	€ 471.827.556	€ 927.482	€ 480.258.005	€ 0	€ 243.389.432
				Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen **Bedrag** *Aard controle R* *Indicator: E27A/08*				
			1 Concessie Amsterdam: AMRI contract bijdrage aan GVB Rail Infra Beheer over 2022 voor Beheer, Onderhoud en Vervangingsinvesteringen railinfrastructuur	€ 142.097.385				

IenW	**E57**	**Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024**	Beschikkingsnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/01*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E57/02*	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/03*	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving *Aard controle R* *Indicator: E57/04*	Zijn de bussen binnen twee jaar ingezet in de dienstregeling? *Aard controle R* *Indicator: E57/05*	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invulwijzer)? *Aard controle R* *Indicator: E57/06*
			BUS2200004_BUS2200007	Nee	0	0	Nee	Nee
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E57/07*					
			Nee					

Vervoerregio Amsterdam

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2023 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 07-02-2024

IenW	**E86**	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022**		Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T-3 (2019))	Besteding (jaar T)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-	Optelling bedrag verstrekte subsidies concessieverlener (jaar 2022) conform concessie - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend
				Aard controle n.v.t.	*Aard controle n.v.t.*	*Aard controle R*	*Aard controle R*	*Aard controle R*	*Aard controle R*
				Indicator: E86/01	*Indicator: E86/02*	*Indicator: E86/03*	*Indicator: E86/04*	*Indicator: E86/05*	*Indicator: E86/06*
			1	Stadsvervoer Amsterdam	GVB Exploitatie BV				
			2	Amstelland-Meerlanden	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.				
			3	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam		€ 501.411.981	€ 447.584.652	€ 78.442	€ 28.029.492
			4						
				Kopie naam concessie	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)	
				Aard controle n.v.t.	*Aard controle R*	*Aard controle R*	*Aard controle R*	*Aard controle R*	
				Indicator: E86/07	*Indicator: E86/08*	*Indicator: E86/09*	*Indicator: E86/10*	*Indicator: E86/11*	
			1	Stadsvervoer Amsterdam				Ja	
			2	Amstelland-Meerlanden				Ja	
			3	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam	€ 44.961.867	€ 285.456.526	€ 7.989.511		

Vervoerregio Amsterdam

Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering / Juridische grondslag / Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*
			€ 886.163	€ 2.897.564	€ 2.897.564	Nee
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*
			1 102 - Verwijderen fietspaaltje	Nee	0	Amsterdam
			2 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee	0	Amsterdam
			3 101 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Amsterdam
			4 102 - Verplaatsen lichtmast	Nee	0	Amsterdam
			5 105 - Verbreding fietspad	Ja	2.000	Amsterdam
			6 106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Amsterdam
			7 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3,5 meter	Nee	0	Amsterdam
			8 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4 meter	Nee	0	Amsterdam
			9 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam
			10 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Amsterdam
			11 109 - Korte rechtstanden - wegversmalling 30	Nee	0	Amsterdam
			12 111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Amsterdam
			13 112 - schoolzone 30	Ja	1	Amsterdam
			14 113 - Saneren langsparkeren	Ja	3	Amsterdam
			15 115 - rotonde 50	Nee	0	Amsterdam
			16 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Amsterdam
			17 118 - Zebrapad	Nee	0	Amsterdam
			18 119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Amsterdam
			19 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Amsterdam
			20 114 - Links afslaan verbieden met middengeleider	Nee	0	Amsterdam
			21 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Amsterdam
			22 207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam --> t/m 2025
			23 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2 meter	Nee	0	Zaanstad
			24 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Zaanstad
			25 132 - Rotonde buiten bebouwde kom 80	Nee	0	Zaanstad
			26 112 - schoolzone 30	Nee	0	Zaanstad
			27 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Zaanstad
			28 105 - Verbreding fietspad	Ja	580	Uithoorn
			29 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Ja	200	Uithoorn
			30 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	2	Uithoorn
			31 113 - Saneren langsparkeren	Ja	2	Uithoorn
			32 115 - rotonde 50	Ja	1	Uithoorn
			33 117 - afwaarderen 50 30	Ja	460	Uithoorn
			34 111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Ja	1	Uithoorn
			35 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Purmerend
			36 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Purmerend
			37 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Purmerend
			38 208 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			39 211 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			40 215 - rotonde 50	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
			41 105 - Verbreding fietspad	Ja	464	Ouder-Amstel
			42 108 - kruispuntplateau 30	Ja	15	Ouder-Amstel
			43 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	5	Ouder-Amstel
			44 117 - afwaarderen 50 30	Ja	90	Ouder-Amstel
			45 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Edam-Volendam
			46 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Edam-Volendam
			47 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Edam-Volendam
			48 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Edam-Volendam
			49 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Aalsmeer
			50 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Aalsmeer
			51 105 - Verbreding fietspad	Ja	420	Aalsmeer
			52 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer
			53 205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			54 206 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			55 207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3 meter	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			56 221 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			57 215 - rotonde 50	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			58 217 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			59 201 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
			60 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Amstelveen
			61 219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Amstelveen
			62 105 - Verbreding fietspad	Ja	155	Amstelveen
			63 115 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen
			64 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Ja	1	Amstelveen
			65 205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			66 206 - Drempel fietskruispunt fietsoversteek twee richtingen	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			67 215 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
			68 224 - Eén rijloper met fiets(suggesties)stroken en bermen	Nee	0	Haarlemmermeer
			69 108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Wormerland
			70 103 - Saneren verticale stoepranden en hoogteverschillen	Nee	0	Oostzaan
			71 1107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 1,5 meter	Nee	0	Oostzaan
			72 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Oostzaan
			73 117 - afwaarderen 50 30	Nee	0	Oostzaan
			74 118 - Voetgangers - Geregelde oversteekplaats GOW 50	Nee	0	Oostzaan
			75 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Oostzaan
			76 119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Oostzaan
			77 106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Landsmeer
			78 219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Landsmeer

IenW	E84	**Regeling stimulering verkeersveiligheids maatregelen 2022-2023** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/02*	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E84/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/04*
			€ 336.655	€ 336.655	€ 336.655	Nee
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E84/08*
		1	317 Vervangen verharding fietspad|aantal in Meters	Ja	1.880	Aalsmeer, 301176
		2	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	5	Wormerland, 301104
		3	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam, 301174
		4	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	2	Amsterdam, 301203
		5	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	2	Amsterdam, 301150
		6	334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur-zone|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam, 301131
		7	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam, 301131
		8	311 Verplaatsen lichtmast|aantal in Stuks	Ja	4	Amsterdam, 301131
		9	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Ja	100	Amsterdam, 301131
		10	349 Aanleg van een snelheidsremmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam 301164
		11	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam 301127
		12	331 Drempel|aantal in Stuks	Ja	5	Amsterdam, 301130
		13	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Ja	80	Amsterdam, 301130
		14	312 Verwijderen fietspaaltje|aantal in Stuks	Ja	1	Amsterdam, 301130
		15	313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan|aantal in Stuks	Ja	2	Amsterdam, 301130
		16	318 Verbreden van fietspaden|aantal in Meters	Ja	180	Amsterdam, 301194
		17	310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden|aantal in Meters	Ja	200	Amsterdam, 301194
		18	313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan|aantal in Stuks	Ja	4	Amsterdam, 301194
		19	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/h|aantal in Stuks	Ja	2	Amsterdam, 301194

3.11 BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

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

		Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Verschil
		2022	2023	2023	2023	
Lasten per taakveld	0.1 Bestuur	126	182	204	146	58
	0.4 Overhead	11.289	10.900	13.297	12.649	647
	0.5 Treasury	-	522	309	8	302
	2.1 Verkeer en vervoer	191.568	155.633	205.168	184.480	20.688
	2.5 Openbaar vervoer	327.736	243.923	374.550	306.396	68.154
	Totaal Lasten	**530.719**	**411.161**	**593.528**	**503.679**	**89.849**
Baten per taakveld						
	0.1 Bestuur	-	177	183	-	183
	0.4 Overhead	8.203	10.726	12.184	2.906	9.278
	0.5 Treasury	2.991	1.992	9.042	10.236	-1.194
	2.1 Verkeer en vervoer	191.567	154.866	193.545	184.480	9.065
	2.5 Openbaar vervoer	327.736	243.400	378.574	306.057	72.516
	Totaal Baten	**530.497**	**411.161**	**593.528**	**503.679**	**89.849**
Resultaatbestemming						
	0.10 Mutaties reserves	-222	0	0	0	0
	Resultaat na Bestemming	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

3.12 OVERIGE GEGEVENS: ACCOUNTANTSVERKLARING 2023

BIJLAGE: AFKORTINGENLIJST

BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeentengemeenten)
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CROW Verkeerstechniek	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp)
IA	Investeringsagenda
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
CROW-KpVV	Samenwerking tussen CROW en KpVV (sinds 2011)
MaaS	Mobility as a Service
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
RIB	GVB Railinfra BV
S&C	Signalling & Control
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SISA	Single Input Single Audit
SGO (CAO)	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
WNT	Wet Normering Topinkomens

MKB	Midden- en kleinbedrijf
NS	Nederlandse Spoorwegen
BDU	Brede Doeluitkering
SPUK	Specifieke uitkering
Wls	Wet lokaal spoor
IenW	Infrastuctuur en Waterstaat
TVOV	Transitievergoeding OV
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
BRT	Bus Rapid Transit
OVSA	OV-verbindingen Sloterdijk-Amsterdam Centrum
OVAH	OV-verbindingen Amsterdam Haarlemmermeer
SOK	Samenwerkingsovereenkomsten
STOMP	Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
EBS	Egged Bus Systems
CAO	collectieve arbeidsovereenkomst
MJIP	Meerjaren Investeringsplan
Burap	Bestuursrapportage
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
BIO	Baseline Informatiebeveiliging Overheid
Woo	Wet open overheid