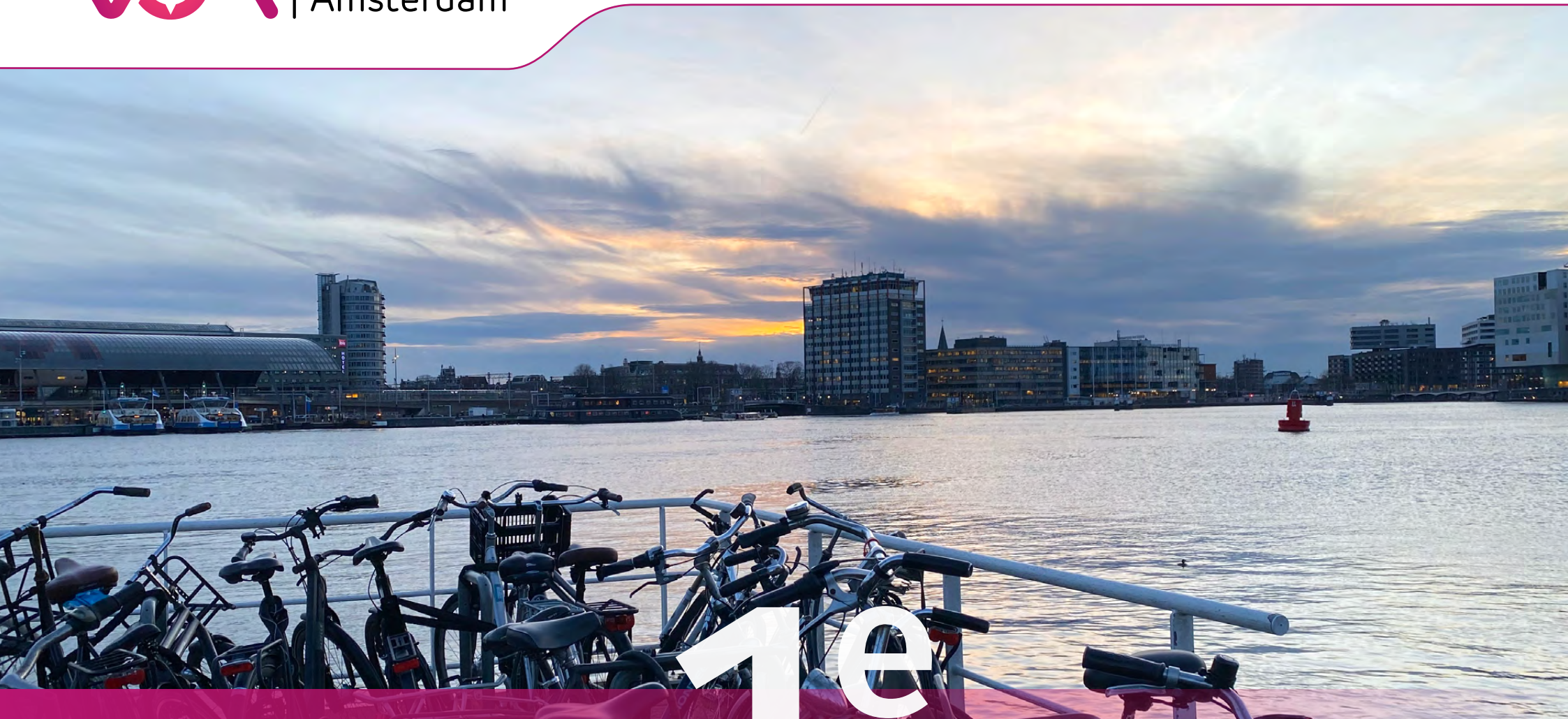




Vastgesteld in de regioraad van 9 mei 2023

1e

Begrotingswijziging 2023



Inhoud

I Inleiding en samenvatting	3
II Financieel beeld	7
III Ontwikkelingen per programma	10
III A: Programma Verkeer & Vervoer	11
1. Investeringsagenda Mobiliteit	12
2. Amsteltram	13
3. Grote projecten schaa sprong OV	14
4. Concessies	15
5. Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI (voorheen BORI/MVP))	17
6. Activa GVB	18
7. Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	19
8. Apparaatskosten	20
III B: Programma Overhead	21
III C: Programma Algemene dekkingsmiddelen	23
IV Actualisatie paragraaf Weerstandsvormogen en risicobeheersing	25
V Ontwikkeling liquiditeiten	
Bijlagen	29
Bijlage 1: Afkortingenlijst	30
Bijlage 2: Meerjarendoorkijk na begrotingswijzigingen	31
Colofon	33



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Op 25 oktober 2022 heeft uw regioraad de begroting 2023 vastgesteld. In deze 1e Begrotingswijziging 2023 nemen we u mee in de laatste ontwikkelingen die leiden tot aanpassingen in deze begroting. Voor een groot deel hebben deze aanpassingen te maken met de financiële uitwerking van het Bestuursakkoord 2022 – 2026. Verder hebben we de aanpassingen uit de 2e Bestuursrapportage 2022 verwerkt in deze begrotingswijziging.

Bestuursakkoord

Op 6 oktober 2022 heeft het dagelijks bestuur het Bestuursakkoord 2022 – 2026 met de titel 'Stap Vooruit – Naar een duurzaam bereikbare regio' vastgesteld. De leden van het dagelijks bestuur hebben hun ambities vervolgens op 11 oktober 2022 gepresenteerd aan een volle zaal in Pakhuis de Zwijger. Dit bestuursakkoord geeft in de komende bestuursperiode richting aan de uitvoering van onze plannen om onze regio bereikbaar te houden. We gaan voor een toekomstbestendige regio waarin reizigers veilig, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur. Met alle ontwikkelingen om ons heen is dit een grote uitdaging. We willen hierin niet afwachten, maar juist het voortouw nemen. In de Begroting 2023 is de financiële uitwerking van het bestuursakkoord nog niet verwerkt. Het is overigens niet eenvoudig om hier harde cijfers voor te geven in een periode van onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Dat betekent dat ook na de vaststelling van deze 1e Begrotingswijziging nieuwe aanpassingen nodig of wenselijk kunnen zijn als de werkelijkheid mee- of tegenvalt.

Openbaar vervoer

In het openbaar vervoer hebben we te maken met een daling van het aantal reizigers, forse prijsstijgingen en personele krapte. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de kosten van de concessies. De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de herstelplannen die haalbare oplossingen moeten bieden. We helpen hen bij het zoeken naar een goede balans tussen financiële mogelijkheden en het zoveel mogelijk gelijk houden van het openbaar vervoeraanbod. Om hier meer ruimte voor te krijgen, nemen we € 5 miljoen extra op in het herstelbudget. Samen met de vervoerders hebben we besloten dit geld in te zetten voor reizigers uit de lagere inkomenscategorieën, die met deze actie een paar keer gratis met het ov kunnen reizen. Hiermee willen we het openbaar vervoer aantrekkelijk houden en reizigers met de laagste inkomens tegemoet komen in de hogere tarieven die vanaf 1 januari 2023 gelden. Uw regioraad heeft op 25 oktober 2022 al ingestemd met dit voorstel.

De bestaande beschikking Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) is in 2023 omgezet naar een Transitievergoeding OV (TVOV). Deze vergoeding, aangevuld met een deel van het herstelbudget, is genoeg om de dienstregeling in 2023 voor

de reizigers op een acceptabel niveau te houden. Vanaf 2024 vervalt deze vergoeding waarschijnlijk. Daarom nemen we in 2024 een bedrag van € 15 miljoen met daarna een jaarlijks afnemend bedrag in het herstelbudget op, om in te zetten als dat nodig is. In totaal gaat het om € 45 miljoen tot en met 2028.

Woningbouwopgave en mobiliteit

Er moeten zo'n driehonderdduizend woningen bij komen in Nederland, waarvan een groot deel in de Amsterdamse regio. De grote uitdaging is het mogelijk maken van de mobiliteitsvraag die hieraan verbonden is. Daarvoor is een schaa sprong (groei) van het openbaar vervoer een voorwaarde. Wij vinden dat we hier als vervoersautoriteit een stevige bijdrage aan moeten leveren. Dat betekent dat we – bovenop de eerdere toezegging van € 225 miljoen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn – € 145 miljoen extra willen vrijmaken in de periode tot en met 2034. Dat komt neer op € 15 miljoen per jaar vanaf 2025. Het extra geld gebruiken we voor de grote projecten doortrekken Noord/Zuidlijn, sluiten metroring, Zuidasdok en een derde perron op station Zuid.



Naast de schaa sprongprojecten zijn ook mobiliteitsinvesteringen nodig om de woningbouwafspraken tussen het Rijk en de regio in onder andere Hoofddorp, Purmerend en Amsterdam Zuidoost mogelijk te maken. De precieze investeringen zijn verder uitgewerkt en opgenomen in de eerste wijziging van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 – 2031, die tegelijk met deze begrotingswijziging aan de regioraad is aangeboden.

Uitvoeringsprogramma mobiliteit – Investeringsagenda en Amsteltram

Bij de uitvoering van projecten spelen naast prijsstijgingen voor energie, grondstoffen en bouwmaterialen, ook problemen met leveringen een rol. We vinden het belangrijk dat we ons kunnen houden aan contractuele afspraken en toezeggingen in beschikkingen voor de uitvoering van de projecten. Hiervoor is € 6 miljoen in 2023 en € 5 miljoen in 2024 extra budget nodig.

Overige aanpassingen

Doorschuiven budgetten

De aanpassingen die hierboven beschreven staan, zijn een direct gevolg van de keuzes die in het bestuursakkoord zijn gemaakt. Daarnaast zijn in deze begrotingswijziging financieel-technische aanpassingen opgenomen die voor een groot deel volgen uit de wijzigingen uit de 2e Bestuursrapportage 2022. Uw regioraad heeft hier op 20 december 2022 mee ingestemd. Daarin werd gemeld dat we € 90 miljoen naar latere jaren doorschuiven, omdat de uitgaven van sommige projecten in uitvoering zijn opgeschoven. Van deze € 90 miljoen verschuift € 71 miljoen naar de begroting voor 2023.

Indexatie

Ook is de doorwerking van de indexatie uit 2022 naar 2023 verwerkt. Dat verhoogt de BDU-inkomsten, het budget van de Investeringsagenda en de uitvoering van het AMRI-contract (voorheen BORI/MVP). Omdat ook rekening is gehouden met de verwachte doorwerking van de nacalculatie 2022 van de streekconcessies, komt het totaal van deze aanpassingen uit op een hoger bedrag in de begroting van ruim € 4,5 miljoen.

Deze aanpassingen zijn nog geen oplossing voor alle prijsstijgingen. Bij projecten die door onze partners worden uitgevoerd, speelt ook dat de werkelijke kostenstijgingen onvoldoende worden goedge maakt door de standaard indexatie op zowel de eigen bijdragen van gemeenten en andere wegbeheerders, als de indexatie op de bijdrage van de Vervoerregio. De Vervoerregio denkt graag mee om tot oplossingen te komen. Omdat de compensatie die de Vervoerregio op de BDU ontvangt één jaar achterloopt op de werkelijke ontwikkelingen – de indexatie die wij medio 2023 ontvangen gaat over de prijsontwikkelingen tussen maart 2022 en maart 2023 – weten we nog niet welke financiële ruimte de Vervoerregio heeft.

Personele capaciteit

Op dit moment bekijken we welke personele capaciteit nodig is voor de uitvoering van de bestaande taken en het bestuursakkoord. In deze begrotingswijziging is geen rekening gehouden met extra capaciteit. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat er aanvullende middelen nodig zijn, komen we daarop terug in de 1e Bestuursrapportage 2023 en de Begroting 2024 – 2027.

Begrotingswijzigingen - overzicht

De aanpassingen die in deze begrotingswijziging zijn opgenomen, presenteren we hierna in drie categorieën:

Tabel A. Financiële gevolgen van beleidswijzigingen uit onder meer het bestuursakkoord (in 2023 € 11 miljoen hogere kosten; tot 2034 € 206 miljoen)

Begrotingswijziging	Bedrag 2023 in € miljoen	Bedrag meerjarig in € miljoen	(sub) programma
Extra maatregelen voor verzachten van tariefsverhogingen	+5	+5 (2023)	Concessies
Verhogen herstelbudget openbaar vervoer	-	+45 (2024 t/m 2028)	Concessies
Verhogen budget projecten vanwege contractuele afspraken	+6	+11 (+6 in 2023 en +5 in 2024 opgeteld)	Investeringsagenda Mobiliteit en Amsteltram
Verhogen budget grote projecten Noord/Zuidlijn, sluiten metroring, Zuidasdok en derde perron station Zuid	-	+145 (2025-2034)	Grote projecten schaa sprong OV

Tabel B. Overige aanpassingen - budgetneutrale begrotingswijzigingen, technische wijzigingen en kleine aanpassingen (in 2023 per saldo € 4,6 miljoen hogere kosten)

Aan de uitgavenkant in 2023 € 12,5 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Indexatie Investeringsagenda Mobiliteit (index 2022 was 2%, wordt 3,85%)	+2,0	Investeringsagenda Mobiliteit
Verwachte stijging concessies 2023 vanwege indexatie 2022 (uitgaande van index september)	+5,8	Concessies
Doorwerking naar 2023 van indexatie 2022 Beheer & Onderhoud Railinfra (3,85%)	+4,5	AMRI
Hogere kosten organisatie-ontwikkeling	+0,1	Overhead – bedrijfsvoering
Hogere kosten personeel en inhuur derden	+0,3	Apparaatskosten overhead
Lagere kosten personeel en inhuur derden	-0,1	Apparaatskosten Verkeer en vervoer

Aan de opbrengstenkant € 7,9 miljoen hogere inkomsten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Indexatie BDU 2022 naar 3,85% (was 2%)	+7,9	Algemene Dekkingsmiddelen

Tabel C. Overige aanpassingen – doorgeschoven budgetten uit 2e Bestuursrapportage 2022 (in 2023 € 71,3 miljoen hogere kosten)

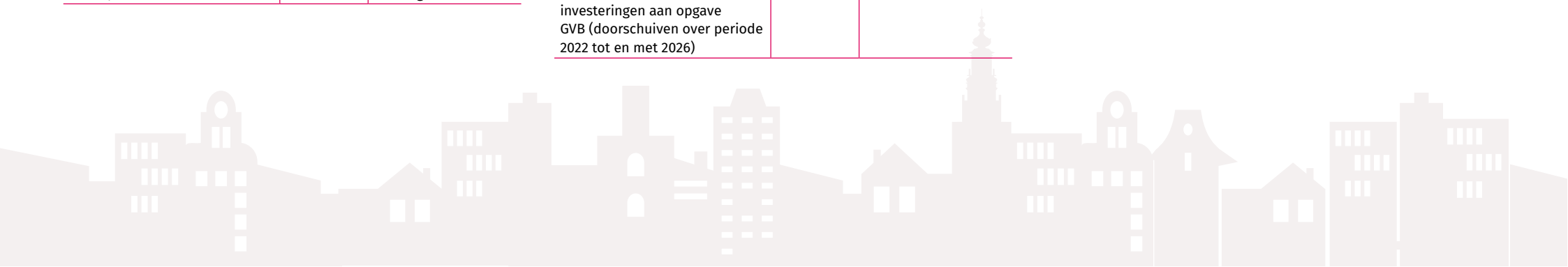
Aan de uitgavenkant € 74,0 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Doorschuiwen budget Investeringsagenda Mobiliteit vanwege vertraging in de uitvoering van projecten van 2022 naar 2023	+30,0	Investeringsagenda mobiliteit
Aanpassing kasritme, indexatie en afrekening (verschuiving naar 2023 en 2024)	+0,4	Amsteltram
Toevoeging concessie Amsterdam 2023 uit verlaging concessiekosten 2022	+6,4	Concessies
Doorschuiwen budget voor aanleg aansluiting elektra nieuwe standplaats Zaanstreek-Waterland van 2022 naar 2023	+1,0	Concessies
Doorschuiwen restbudget COVID-19-herstelbudget van 2022 naar 2023 en 2024	+8,5	Concessies
Aanpassing Beheer & Onderhoud in meerjarenreeks AMRI-contract: doorschuiwen naar 2023 van verwachte onderbesteding 2022	+25,0	AMRI
Aanpassing kasritme investeringen aan opgave GVB (doorschuiwen over periode 2022 tot en met 2026)	+2,6	Activa GVB

Aan de opbrengstenkant € 2,7 miljoen hogere inkomsten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Doorloop SPUK Verkeersveiligheidsmaatregelen (uit 2e Bestuursrapportage 2022: bijdrage loopt door naar 2023 vanwege doorloop uitvoering)	+2,7	Investeringsagenda Mobiliteit

Voor een toelichting op de verschillende aanpassingen verwijzen we u naar de ontwikkelingen per programma, waar de aanpassingen voor elk subprogramma zijn beschreven.





Financieel beeld

Financieel beeld

De sluitpost van de begroting is wat we toevoegen of onttrekken aan het BDU-saldo dat we uit voorgaande jaren beschikbaar hebben en op de balans staat. Het bedrag dat voor die sluitpost nodig is, staat in tabel 1 op de regel 'BDU-saldo voorgaande jaren'. Dit is eind 2023 na deze begrotingswijziging € 49,8 miljoen. Het effect op onze financiële buffer, de balanspost 'saldo BDU', is in tabel 2 weergegeven.

De kolom 'Gewijzigde begroting 2023' geeft de begroting weer na het verwerken van de wijzigingen uit deze rapportage. Hierna worden die wijzigingen per subprogramma toegelicht.

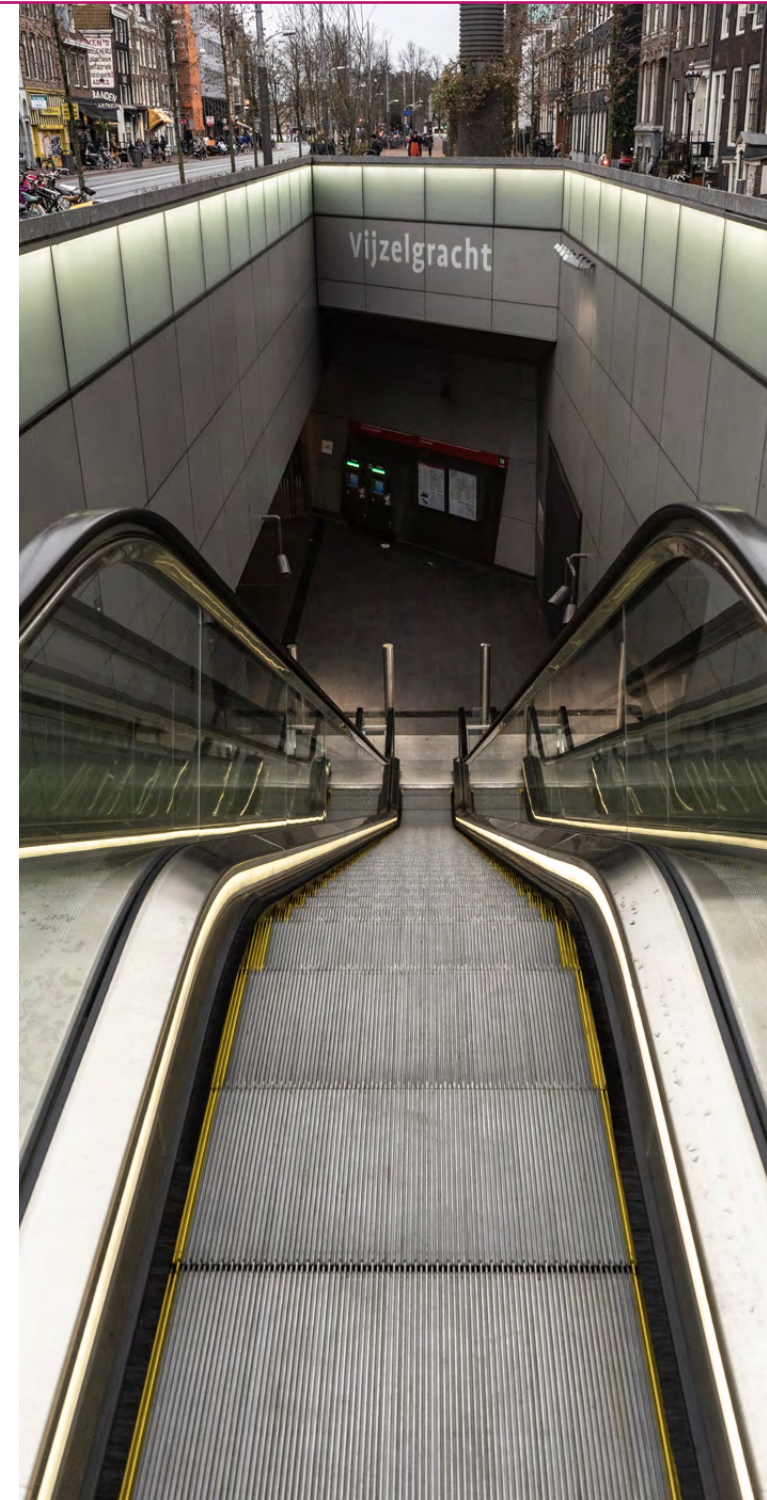
Tabel 1 Saldo Baten & Lasten 2023 (x € 1.000)							
		Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuurs- rapportage 2022)					
(Sub-)Programma	Jaarrekening 2021		Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten							
Algemene dekkingsmiddelen	-49	300	522	522	458	404	349
Overhead	10.409	12.373	11.132	11.486	11.486	11.536	11.491
Verkeer en vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	124.648	152.344	105.648	140.469	105.573	114.475	114.424
Grote projecten schaa lsprong OV		500	1.000	1.000	1.000	16.500	35.000
Amsteltram	32.553	48.625	35.717	39.265	28.482	0	0
Concessies	298.870	227.450	94.063	120.710	122.480	103.621	92.047
Asset Management Rail Infrastruc- tuur (AMRI)	126.204	140.015	116.699	146.167	120.405	119.805	120.205
Activa GVB	18.537	39.742	26.897	29.306	39.415	38.302	41.888
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.233	9.110	9.110	8.872	8.884	8.465
Apparaatskosten	8.770	10.767	10.373	10.232	10.232	10.782	10.782
Totaal Verkeer & Vervoer	616.909	628.676	399.506	496.258	436.460	412.370	422.810
Totaal lasten	627.269	641.349	411.161	508.266	448.404	424.310	434.650
Baten							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	425.600	443.265	435.714	443.633	443.633	443.633	443.633
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	32.362	-36.929	49.849	-6.422	-33.539	-18.416
Rentebaten	2.397	2.300	1.992	1.992	1.928	1.874	1.819
Overige baten	1	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	400.835	477.927	400.777	495.474	439.139	411.967	427.036
Overhead	183	140	140	50	50	50	50
Verkeer en vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	4.990	0	2.700	0	0	0
Amsteltram	1.868	28.660	1.615	1.615	0	0	0
Concessies	216.658	127.178	6.318	6.318	6.143	10.409	6.100
Activa GVB	-61	0	200	0	1.200	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.642	2.233	2.110	2.110	1.872	1.884	1.465
Apparaatskosten	22	0	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	225.314	163.061	10.243	12.743	9.215	12.293	7.565
Totaal baten	626.331	641.128	411.161	508.266	448.404	424.310	434.650
Resultaat voor bestemming	-938	-222	0	0	0	0	0
Mutaties reserves							
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	938	222	0	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	938	222	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 2: Ontwikkeling saldo BDU 2022-2026 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuurs-rapportage 2022)	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Beginstand saldo BDU		187.142	70.906	154.781	104.932	111.353	144.893
Beschikte jaarbijdrage		443.265	435.714	443.633	443.633	443.633	443.633
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		630.408	506.620	598.413	548.564	554.986	588.525
Inzet BDU in begrotingsjaar		-475.627	-398.785	-493.482	-437.211	-410.093	-425.217
Stand saldo BDU aan het eind van het jaar	187.142	154.781	107.834	104.932	111.353	144.893	163.309
Hiervan beklemd:							
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	57.881	90.100	0	18.800	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's		42.000	66.000	84.000	126.000	168.000	168.000
Deel BDU beklemd	57.881	132.100	66.000	102.800	126.000	168.000	168.000
Deel BDU niet beklemd	129.261	22.681	41.834	2.132	-14.647	-23.107	-4.691

In vergelijking met de vastgestelde Begroting 2023 gaan we € 95 miljoen meer uitgeven, voornamelijk als gevolg van de uitwerking van het Bestuursakkoord en het doorschuiven van budgetten uit 2022. Daarnaast hebben we meer baten door de doorwerking van de hogere indexatie BDU in 2022 (+€ 8 miljoen). Dit leidt tot een verwacht saldo BDU eind 2023 van € 105 miljoen. Dit saldo BDU geeft wellicht het beeld dat er genoeg geld is om nog meer te programmeren. Maar, een deel van de niet benutte middelen uit 2022 wordt na 2023 uitgegeven: zo'n € 19 miljoen. Deze € 19 miljoen

wordt het 'beklemd deel van het BDU-saldo' genoemd. Daarmee is het gedeelte van de BDU dat beschikbaar is als risicobuffer € 86 miljoen. Dat is vrijwel gelijk aan het berekende noodzakelijke weerstandsvermogen eind 2023 van € 84 miljoen. Dit wil zeggen dat als alle geïnventariseerde risico's zich zouden voordoen, het saldo BDU rond € 2 miljoen uitkomt. De echte vrije ruimte van de Vervoerregio blijft daarmee zeer beperkt.





Ontwikkelingen per programma

De begroting kent drie programma's: Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. Het programma Verkeer & Vervoer is opgesplitst in 7 subprogramma's. Per (sub)programma wordt de actualisatie/wijziging beschreven en toegelicht.



III. Programma Verkeer & Vervoer

2. Amsteltram

Amstelveenlijn:

Na de dechargeverlening van het zogenaamde Veegteam Amstelveenlijn zijn de overgebleven Voorstellen tot wijziging (VTW) met budget overgedragen aan GVB RIB. Deze VTW's hadden betrekking op aanvullende werkzaamheden vanuit het vervangingsprogramma (MVP). Deze waren niet meer op tijd om nog door het Veegteam begeleid te worden. Volgens de verwachtingen zouden de werkzaamheden aan de huidige halte Strawinskylaan (light variant) om de perrons te verbreden nog eind 2022 klaar zijn. Maar het bleek dat de beoogde aannemer geen capaciteit had om de werkzaamheden in 2022 nog uit te voeren. Die zijn in het eerste kwartaal van 2023 uitgevoerd.

Uithoornlijn:

De Realisatie Uithoornlijn (UHL) loopt ondanks een aantal tegenvallers (vertraagde leveringen, vandalisme en ontwerp wijzigingen) nog steeds volgens plan om zomer 2024 in exploitatie te worden genomen. In de planning van de hoofdaannemer zit nog voldoende buffers om de vertragingen in de uitvoering op te vangen. Mede dankzij een open en positieve houding van partijen om gezamenlijk tot oplossingen te komen verloopt de samenwerking goed. Daarnaast levert het project een forse bijdrage in duurzaamheidsdoelstelling van de Vervoerregio door toepassing van onder andere diverse oplossingen die tot CO2 reductie leiden, bijdragen aan een betere leefomgeving, gebruik maakt van circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten heeft op termijn.

Er zijn op dit moment drie belangrijke risico's die impact kunnen hebben op tijd en geld. Deze risico's zijn: de tijdige realisatie van de Hal op het opstel terrein, de onvoorspelbare situatie rondom prijsstijgingen in de markt en vandalisme waarbij schade wordt aangebracht aan de nog niet in gebruik genomen infrastructuur.

Toelichting op tabel 4

Amstelveenlijn:

De afrekening van de werkzaamheden van de leverancier met een bedrag van € 0,2 miljoen wordt opgesteld in 2023. De bouw van de tijdelijke eindhalte is vertraagd naar Q1 van 2023 waardoor het budget ook doorschuift met een bedrag van € 0,85 miljoen.

Uithoornlijn:

Door een aantal kleine aanpassingen in de planning van de hoofd- en nevenaannemers wordt het budget in 2023 met € 0,6 miljoen naar beneden bijgesteld.

Daarnaast is er een extra ophoging van € 3,1 miljoen in 2023 en € 3,5 miljoen in 2024 om contractuele afspraken voor de kosten van bouwmaterialen na te komen.

Tabel 4: Baten en lasten Amsteltram (x € 1.000)

Amsteltram	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Amstelveenlijn	-	1.053	1.053	-	-	-
Uithoornlijn	35.717	38.212	2.496	28.482	-	-
Totaal lasten	35.717	39.265	3.549	28.482	-	-
Bijdragen derden	1.615	1.615	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.615	1.615	-	-	-	-
Saldo Amsteltram	-34.101	-37.650	-3.549	-28.482	-	-



3. Grote projecten schaalsprong OV

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

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

Met deze projecten is de beoogde schaalsprong van het OV dichterbij gekomen.

Tabel 5: Baten en lasten Grote projecten schaalsprong OV (x € 1.000)

Grote projecten schaalsprong OV	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	1.000	1.000	-	1.000	16.500	35.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	1.000	1.000	-	1.000	16.500	35.000
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-1.000	-1.000	-	-1.000	-16.500	-35.000

Toelichting op tabel 5

Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en sluiten van de metroring heeft de Vervoerregio al eerder een bedrag van € 225 miljoen in de begroting opgenomen. Van 2025 tot en met 2033 neemt de Vervoerregio in de meerjarenraming jaarlijks € 15 miljoen extra op en in 2034 nog eens € 10 miljoen, zodat naast de eerder opgenomen

€ 225 miljoen voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn aanvullend € 145 miljoen beschikbaar komt voor de bovengenoemde projecten.

De financiële uitwerking is in de meerjarenbegroting opgenomen.



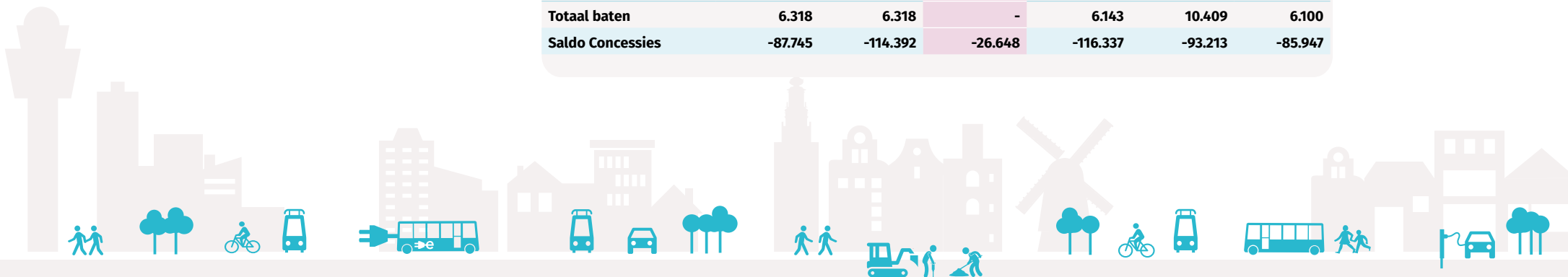
4. Concessies

Op basis van de regeling Transitievergoeding OV (TVOV) van de rijksoverheid en de door de vervoerders opgestelde vervoerplannen 2023 zijn afspraken gemaakt over de invulling van de concessies in 2023. Hierbij proberen we zo veel als mogelijk het vervoeraanbod gelijk te houden aan 2022. Door een personeelstekort, met name chauffeurs, lukt dat niet binnen alle concessies. Voor de reiziger is het van belang dat er een betrouwbare dienstregeling is. Met vervoerders worden afspraken gemaakt om weer uit het dal te komen. Daarnaast is door de vervoerders een vervoerplan 2023 opgesteld, waarbij gelet is op de vervoervraag en groei in de toekomst. Ook werken we aan herstelplannen waarbij rekening gehouden wordt met het verminderde aantal reizigers op de lange termijn. Daarbij is het voor alle partijen belangrijk dat er geen maatregelen genomen worden die het reizigersherstel vertragen.

De uiteindelijke kosten voor indexatie van de concessies waren in 2022 flink hoger dan de inschatting vooraf, waarmee in de afgegeven verleningsbeschikking is gerekend. De indexatie die wij over de BDU hebben ontvangen is niet voldoende om dit gat op te vangen. Daardoor hebben de kosten voor 2022 ook effect op het benodigde budget in 2023. De energieprijzen en schommelingen binnen die markt blijven een onzekere factor.

Tabel 6: Baten en lasten Concessies (x € 1.000)

Concessies	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Amstelland-Meerlanden	47.745	51.363	3.618	44.997	44.997	44.997
Amsterdam (Exploitatie)	10.771	17.171	6.400	5.807	3.695	695
Waterland	21.756	23.102	1.345	-	-	-
Zaanstreek	13.532	14.366	834	-	-	-
CVV en buurtbussen	103	103	-	57	57	125
Covid-OV-herstelbudget	-	13.450	13.450	28.230	12.000	9.000
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.000	1.000	-	-	-
R-net Uitvoeringskosten	156	156	-	-	-	-
Zaanstreek/Waterland (vanaf 2024)	-	-	-	43.390	42.873	37.230
Totaal lasten	94.063	120.710	26.648	122.480	103.621	92.047
Bijdragen derden	6.143	6.143	-	6.143	10.409	6.100
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	175	175	-	-	-	-
Totaal baten	6.318	6.318	-	6.143	10.409	6.100
Saldo Concessies	-87.745	-114.392	-26.648	-116.337	-93.213	-85.947



5. Assetmanagement railinfrastructuur (AMRI (voorheen BORI/MVP))

Tabel 7: Baten en lasten AMRI (x € 1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Dagelijks Onderhoud Metro	38.231	40.849	2.618	39.704	39.704	39.704
Dagelijks Onderhoud Tram	18.806	18.678	-128	19.531	19.531	19.531
MVP Tram	20.433	20.813	380	21.220	21.220	21.220
MVP Metro	21.536	20.818	-718	22.366	22.366	22.366
Strategisch Beheer AMRI	12.413	13.479	1.066	12.891	12.891	12.891
Overige kosten AMRI	4.500	30.750	26.250	3.912	3.912	4.312
OV-Governance	600	600	-	600	-	-
Bijdrage WLS	180	180	-	180	180	180
Totaal lasten	116.699	146.167	29.468	120.405	119.805	120.205
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo AMRI	-116.699	-146.167	-29.468	-120.405	-119.805	-120.205

Toelichting op tabel 7

- ▶ Voor 2023 en verdere jaren is het bedrag conform de AMRI-overeenkomst opgehoogd met de BDU-indexatie 2022, dit is een bedrag van € 4,5 miljoen. In tabel 7 is dit bedrag verdeeld over de verschillende posten.
- ▶ De bedragen binnen de AMRI-overeenkomst zijn voor 2023 in lijn gebracht met de opdracht die voor 2023 aan GVB RIB is gegeven, dit geeft een verschuiving tussen posten maar heeft een budgetneutraal effect;
- ▶ Vooralsnog is de doorschuif (€ 25 miljoen) vanuit 2022 in 2023 opgenomen in tabel 7 onder de Overige kosten AMRI. Dit is totdat er een nieuwe verdeling is over de jaren in het contract. Conform de afspraken in de AMRI-overeenkomst gebeurt dit na de jaarverantwoording. Op basis daarvan wordt ook het Financieel Overzicht (FO) van de AMRI-overeenkomst aangepast.
- ▶ Vanaf 2026 is er conform het promotiebesluit verlengen IJ-tram per jaar € 0,4 miljoen extra opgenomen in de meerjarenbegroting voor beheer en onderhoud van de extra railinfrastructuur;
- ▶ De verwachting is dat het Programma S&C van de Gemeente Amsterdam in 2023 zal worden overgedragen aan Vervoerregio Amsterdam en onder AMRI zal komen te vallen. Daar zijn nu nog geen afspraken over. Als het Programma S&C aan de AMRI-overeenkomst wordt toegevoegd, dan kan dit leiden tot een begrotingswijziging.



6. Activa GVB

De bijdrage van de Vervoerregio aan de kapitaallasten ten aanzien van investeringen in strategische activa (dit zijn met name de metro- en tramstellen) is veelal gebaseerd op het tijdstip van instroom van de voertuigen. De ophoging van de begroting 2023 is een direct gevolg van de investeringsbesluiten bij de 2e Bestuursrapportage 2022. Op het moment van schrijven wordt het Meerjaren Investerings Plan (MJIP) 2023-2038 opgesteld. Dit MJIP is input voor de begroting van de Vervoerregio. De eerste inzichten in dit MJIP geven geen aanleiding om de begroting 2023 verder aan te passen.

Tabel 8: Baten en lasten Activa GVB (x € 1.000)

Activa GVB	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	26.897	29.306	2.409	39.415	38.302	41.888
Totaal lasten	26.897	29.306	2.409	39.415	38.302	41.888
Bijdragen derden	200	-	-200	1.200	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	200	-	-200	1.200	-	-
Saldo Activa GVB	-26.697	-29.306	-2.609	-38.215	-38.302	-41.888



7. Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Tabel 9: Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking (x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
MRA verkeersmodel VENOM	592	592	-	473	479	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.550	1.550	-	1.550	1.550	1.550
MRA Smart Mobility	780	780	-	780	780	780
MRA Spoordossier	250	250	-	250	250	-
OSS overige projecten	5.938	5.938	-	5.819	5.825	6.135
Totaal lasten	9.110	9.110	-	8.872	8.884	8.465
MRA verkeersmodel VENOM	445	445	-	207	219	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	1.005	-	1.005	1.005	1.005
MRA Smart Mobility	460	460	-	460	460	460
MRA Spoordossier	200	200	-	200	200	-
OSS overige projecten	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	2.110	2.110	-	1.872	1.884	1.465
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-7.000	-	-7.000	-7.000	-7.000

Toelichting op tabel 9

In dit subprogramma worden geen wijzigingen voorgesteld.



8. Apparaatskosten

Tabel 10: Baten en lasten Apparaatskosten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Directe Personeelslasten	8.745	8.604	-141	8.604	8.604	8.604
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.628	1.628	-	1.628	2.178	2.178
Totaal lasten	10.373	10.232	-141	10.232	10.782	10.782
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.373	-10.232	141	-10.232	-10.782	-10.782

Toelichting op tabel 10

De personele kosten en kosten voor inhuur van derden zijn verantwoord onder de apparaatskosten Verkeer & Vervoer (tabel 10) en Overhead (tabel 11).

In 2020 heeft de regioraad – gekoppeld aan de toenmalige bestuursopdracht - eenmalig € 1,5 miljoen in de begroting beschikbaar gesteld voor extra capaciteit van de organisatie. Destijds is ook aangegeven dat de uitvoering van taken wellicht een structurele component heeft. Daarnaast hebben de gewijzigde rol van de Vervoerregio (meer eigen projecten) en de toenemende complexiteit van de afwegingsvraagstukken invloed op inzet van menskracht.

Daarvoor loopt nu een interne inventarisatie. Indien dat leidt tot de wens van extra middelen, wordt dat in de 1e Bestuursrapportage 2023 en de Begroting 2024 opgenomen.





III. Programma overhead

Programma overhead

Bij Bedrijfsvoering is geconstateerd dat het budget Organisatie Ontwikkeling de laatste jaren flink onder druk heeft gestaan. Daarbij is geconcludeerd dat het de komende jaren niet anders zal zijn en de Vervoerregio de maatschappelijke dynamiek moet bijhouden. Daarom wordt verzocht deze budgetpost met € 0,15 miljoen structureel te verhogen tot € 0,25 miljoen.

Mogelijk worden doorlopende contracten fors opgehoogd voor prijsstijgingen. We gaan er van uit dat de indexatie over de BDU, die wij medio 2023 ontvangen, afdoende is ter dekking van een mogelijke stijging en nemen daarom nu geen extra budget op.

Tabel 11: Baten en lasten Overhead (x € 1.000)

Overhead	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	157	157	-	157	157	157
Communicatie	185	185	-	185	185	185
Bedrijfsvoering	3.221	3.371	150	3.371	3.371	3.326
Financiën	196	196	-	196	196	196
Personele kosten:			-			
Directe personeelslasten	5.652	5.856	204	5.856	5.856	5.856
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.722	1.722	-	1.722	1.772	1.772
Totaal lasten	11.132	11.486	354	11.486	11.536	11.491
Baten overhead	140	50	-90	50	50	50
Totaal baten	140	50	-90	50	50	50
Saldo Overhead	-10.992	-11.436	-444	-11.436	-11.486	-11.441

Toelichting tabell 11

Voor de apparaatskosten verwijzen wij naar de toelichting onder tabel 10.

De baten zijn bijgesteld in lijn met de gemaakte afspraken met andere organisaties over de vergoeding van gedetacheerde medewerkers en doorbelastingen van personele kosten.





III. Programma algemene dekkingsmiddelen

Programma algemene dekkingsmiddelen

Tabel 12: Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023	Wijziging begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	522	522	-	458	404	349
Totaal lasten	522	522	-	458	404	349
BDU jaarbijdrage	435.714	443.633	7.919	443.633	443.633	443.633
BDU saldo voorgaande jaren	-36.929	49.849	86.778	-6.422	-33.539	-18.416
Rentebaten	1.992	1.992	-	1.928	1.874	1.819
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	400.777	495.474	94.697	439.139	411.967	427.036
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.255	494.952	94.697	438.681	411.563	426.687

Toelichting op tabel 12

De stijging van de BDU jaarbijdrage wordt verklaard door de verwerking van de definitief vastgestelde index van 3,85%. In de primitieve begroting was deze geschat op 2%.

Het BDU saldo voorgaande jaar is de sluitpost van de begroting. De stijging van de lasten bij de overige subprogramma's vanwege het doorschuiven van kosten uit 2022 en het verwerken van de uitkomsten van het Bestuursakkoord verklaren de mutatie van een toevoeging van € 36,9 miljoen naar een onttrekking van € 49,8 miljoen.





Actualisatie paragraaf Weerstand- vermogen en risicobeheersing

Actualisatie paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandsvermogen

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

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2022 € 64,7 mln. Dat is het saldo van de BDU € 154,8 mln en het bekleemde deel daarvan van € 90,1 mln.

Dit weerstandsvermogen € 64,7 mln moet worden afgezet tegen de benodigde risicobuffer die eind 2022 op € 42 mln uitkomt (zie hierna onder het kopje Risicobeheersing). De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee iets meer dan € 20 mln, wat gering is: nog geen 5% van onze jaarlijkse begroting.

De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

Risicoinventarisatie en -beheersing

Uit een actualisatie van de risicoanalyse volgen een aantal risico's, die in het kort kunnen worden ondergebracht in de volgende vijf punten:

- ▶ Onrust op allerlei markten door de Oekraïne-oorlog (gevolg o.a. prijsstijgingen);
- ▶ Onvoldoende prijscompensatie in de BDU;
- ▶ Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar een nieuwe balans te krijgen;
- ▶ Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks;
- ▶ De toenemende opgave om goed personeel te werven en te binden.

Om de financiële impact van de risico's in te schatten 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 en gewogen met de risico-inschatting (kans). De som van de financiële risico's, rekening houdend met een incidenteel of structureel effect, telt voor de periode 2023-2026 op tot € 169 miljoen. Dat is gemiddeld € 42 miljoen per jaar.



Ontwikkeling
liquiditeiten

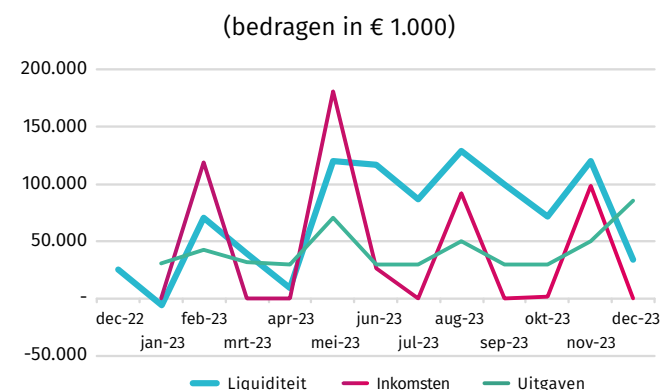
Ontwikkeling liquiditeiten

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van busleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige begroting komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2023 uit op € 19,4 miljoen positief waar in de primitieve begroting 2023 een liquiditeit van € 39,7 miljoen positief werd geraamd. Dit saldo is gebaseerd op een voorzichtige raming van uitgaven en ontvangsten, waarbij het verschil wordt veroorzaakt door de mutaties uit de 2e Bestuursrapportage 2022 en deze

1e Begrotingswijziging 2023. Een scherpe monitoring van de liquiditeitsontwikkeling is noodzakelijk om op tijd over voldoende liquiditeit te kunnen blijven beschikken voor de lopende uitgaven. De ervaring leert dat pas in de loop van het jaar voldoende inzicht ontstaat over de daadwerkelijke uitgaven in het laatste kwartaal, omdat projecten worden doorgeschoven en daarmee de uitgaven achterblijven. De besluitvorming voor het aangaan van een lening moet altijd aan de regioraad worden voorgelegd.

Grafiek 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2023
(x € 1.000)



Tabel 13: Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Jaarrekening 2021	Gewijzigde begroting 2022 na 2e Bestuurs- rapportage 2022		Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Beginstand		161.247		24.875	34.439	47.112	85.974
Kasstroom uit financierings-activiteiten		6.796		10.807	6.316	6.316	6.316
Overige inkomsten		594.926		508.517	455.473	457.517	453.067
Overige uitgaven		-738.094		-509.760	-449.116	-424.971	-433.115
Af te sluiten leningen		-		-	-	-	-
Eindstand	161.247	24.875		34.439	47.112	85.974	112.242





Bijlagen

Bijlage 1: Afkortingenlijst

AMRI	Asset Management Rail Infra
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)
BO MIRT	Bestuurlijk overleg van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
DB	dagelijks bestuur
DOVA	Samenwerkingsverband Decentrale OV Autoriteiten – in 2019 samengaan van Decentrale OV autoriteiten (DOVA) en Nationale Data OV (NDOV)
FO	Financieel overzicht
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
GVB RIB	GVB Railinfrabedrijf
NZL	Noord/Zuidlijn
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
S&C	Signalling & Control
SPUK	Specifieke uitkering
TVOV	Transitievergoeding Openbaar Vervoer
VTW	Voorstel tot wijziging
WLS	Wet Lokaalspoor
ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)



Bijlage 2: Meerjarendoorkijk na begrotingswijzigingen

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

(Sub-)Programma

Lasten	Jaarrekening 2021	Begroting 2023 (na 1e Begrotings- wijziging)											
		Begroting 2022 (na 2e Bestuurs- rapportage 2022)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	
Algemene dekkingsmiddelen	-49	300	522	458	404	349	295	241	187	133	79	0	0
Overhead	10.409	12.373	11.486	11.486	11.536	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491
Investeringsagenda mobiliteit	124.648	152.344	140.469	105.573	114.475	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	500	1.000	1.000	16.500	35.000	40.000	45.000	50.000	55.000	55.000	46.000	15.000
Amsteltram	32.553	48.625	39.265	28.482	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	298.870	227.450	120.710	122.480	103.621	92.047	86.047	80.047	74.047	71.047	68.047	65.047	62.047
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	126.204	140.015	146.167	120.405	119.805	120.205	120.205	120.205	120.205	120.205	120.205	151.351	146.980
Activa GVB	18.537	39.742	29.306	39.415	38.302	41.888	33.649	44.068	40.697	42.441	44.185	44.050	44.603
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.233	9.110	8.872	8.884	8.465	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260
Apparaatskosten	8.770	10.767	10.232	10.232	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782
Totaal lasten	627.269	641.349	508.266	448.404	424.310	434.650	424.153	433.518	429.093	432.783	431.473	450.405	412.586
BDU jaarbijdrage	425.600	443.265	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633
Overige baten	228.833	165.722	14.785	11.193	14.217	9.434	7.915	7.861	7.807	7.753	7.699	7.620	7.620
Totaal baten	654.433	608.988	458.417	454.826	457.850	453.067	451.548	451.494	451.440	451.386	451.332	451.253	451.253
Saldo over het jaar	27.164	-32.362	-49.849	6.422	33.539	18.416	27.394	17.976	22.346	18.603	19.859	847	38.666
Spaarsaldo BDU	187.143	154.781	104.932	111.354	144.893	163.309	190.704	208.679	231.026	249.628	269.487	270.334	309.001

De begrotingsbedragen in 2022 en 2023 voor de subprogramma's Investeringsagenda mobiliteit en Beheer & Onderhoud Infrastructuur (AMRI) zijn incidenteel hoger omdat budgetten uit voorgaande jaren zijn doorgeschoven.

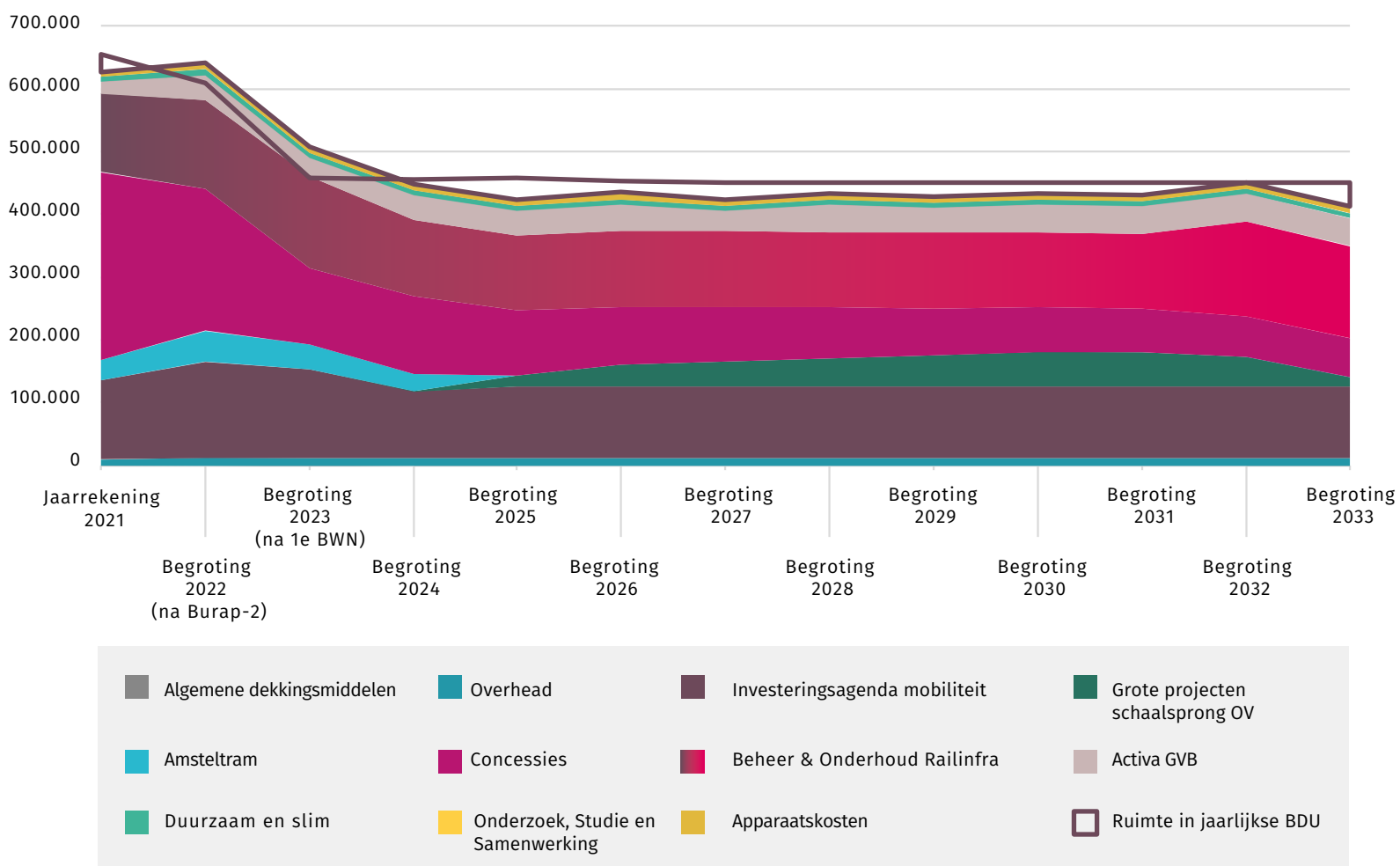
Toelichting ontwikkeling saldo BDU

De ontwikkeling van het saldo BDU tot en met 2033 laat zien dat het saldo gestaag oploopt naar € 270 miljoen in 2032 en € 309 miljoen eind 2033. De huidige risico-inventarisatie geeft aan dat tot en met 2026 jaarlijks gemiddeld

€ 42 miljoen aan risicobuffer noodzakelijk is. Vanaf 2023 tot en met 2032 is daarmee de vrije ruimte gemiddeld € 10 miljoen per jaar, dat is ongeveer 2% van onze BDU-inkomsten. Gelet op de onzekerheden vinden we deze marge minimaal.

Deze ontwikkeling is grafisch weergegeven:

Grafiek Meerjarendoorsnede 2022-2033 (in €1000)





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00
info@vervoerregio.nl
www.vervoerregio.nl

Fotografie

Debby Lieuw-On
Wiebke Wilting
Arjen Vos
Miranda Smit
Iris Boxem
Fons Heijnsbroek (Unsplash)
Shafeeqe S (Unsplash)
Ehud Neuhaus (Unsplash)

Vormgeving

Vorm de Stad, Amsterdam

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

Amsterdam, april 2023 ©