



Vervoerregio
Amsterdam



1e

Vastgesteld door de regiraad van 5 juli 2022

Bestuursrapportage 2022



Inhoud

Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	6
Ontwikkelingen per programma	9
A Programma Verkeer & Vervoer	10
Investeringsagenda Mobiliteit	11
Amsteltram	13
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	14
Concessies	15
Beheer en Onderhoud rail infrastructuur	17
Activa GVB	18
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	19
Apparaatskosten	20
B Programma Overhead	21
C Programma	23
Algemene dekkingsmiddelen	23
Programma Algemene dekkingsmiddelen	24
Ontwikkeling liquiditeiten	25
Bijlage 1 : Afkortingenlijst	27
Colofon	29



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2022 van de Vervoerregio Amsterdam. In lijn met de functie van een bestuursrapportage wordt de voortgang op een sub-programma alleen toegelicht als er sprake is van een afwijking of een begrotingsbijstelling.

Na een lange periode waarin we moesten omgaan met het Covid-19-virus lijken we nu weer op weg te zijn naar een normaler leven. Een ander leven want, ondanks de toeneemende files en de drukkere bezetting in het openbaar vervoer, is ook het thuiswerken een blijvertje. Op korte termijn blijven de reizigersopbrengsten nog achter bij de verwachtingen van voor de pandemie. De huidige scenario's gaan ervan uit dat pas in 2025 het aantal reizigers weer op het oude niveau van 2019 ligt. Onzeker is nog wat de werkelijke effecten zijn van het toegenomen thuiswerken op de middellange en lange termijn mobiliteitsbehoefte. Daarom heeft de Vervoerregio bij het Rijk aangedrongen op een regeling die doorloopt tot 2024 waarmee het openbaar vervoer aanbod op het huidige niveau van 90% gehandhaafd kan worden. Op dit moment loopt de regeling door tot het einde van 2022. De regeling is bij het opstellen van deze rapportage nog niet gepubliceerd. De steun biedt voor 2022 voldoende handvatten om het openbaar vervoer op pijl te houden. Maar na deze periode valt de steun weg en de

Vervoerregio is druk bezig om de gevolgen hiervan in kaart te brengen. Over de steun na 2022 lopen diverse gesprekken met het Rijk. Daarnaast is de organisatie bezig om samen met de vervoerders te kijken welke andere maatregelen mogelijk zijn.

Ook zijn er in de afgelopen periode, mede door de oorlog in Oekraïne, weer nieuwe ontwikkelingen bijgekomen. De prijzen van energie en van bouwmaterialen stijgen flink en aan deze stijging lijkt nog geen einde te komen. Daarmee stijgen de kosten van projecten fors.

Voor al deze ontwikkelingen is het voor de Vervoerregio nog onduidelijk wat de financiële gevolgen zijn en op welk moment deze gaan spelen. Voor deze 1e bestuursrapportage is uitgegaan van bestendig beleid en komen de meeste wijzigingen voort uit indexaties en/of bijstelling vanuit de jaarstukken 2021.



Gevolgen voor het saldo BDU

Bij de jaarrekening 2021 werd reeds aangegeven dat het lastenniveau met € 69 mln werd bijgesteld. Dit betrof voor het grootste deel een beklemd onderschrijding die de impact van deze eerste begrotingswijziging ook verklaart.

Op 1 januari 2022 bedroeg het saldo van de beschikbare BDU € 187 mln. Door bovenstaande begrotingswijzigingen moet over 2022 € 55 mln aan BDU-saldo worden ingezet. Daarmee komt het verwachte BDU-saldo eind 2022 uit op € 70 mln. Dit saldo is net voldoende om het bedrag ten aanzien van mogelijke risico's (zie risicoparagraaf uit de vastgestelde begroting 2022) af te dekken.

Dit wil zeggen dat als alle geïnventariseerde risico's zouden materialiseren, het saldo BDU snel richting de nul gaat. Daarmee blijft de echte vrije ruimte van de Vervoerregio beperkt.



Mutaties die in deze bestuursrapportage zijn opgenomen:
Aan de lastenkant per saldo € 64,7 mln hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag	(sub)programma
Overheveling budget Investeringsagenda Mobiliteit vanwege vertraging in de uitvoering van projecten naar 2022	+24,0	IA mobiliteit
Indexatie IA Mobiliteit (uitgaande van 2%)	+2,0	IA Mobiliteit
Afrekening Amstelveenlijn (uit opgenomen projectbudget onvoorzien in 2024)	+1,3	Amsteltram
Update kasritme doortrekken Noord/Zuidlijn	-9,5	Doortrekken Noord/Zuidlijn
Overheveling budget 2021 t.a.v. aanleg aansluiting elektra nieuwe standplaats ZaWa	+1,1	Concessies
Overheveling restbudget herstelplan (in concessie Amsterdam)	+6	Concessies
Indexatie concessies	+5	Concessies
Effect onderbesteding 2018-2020 Beheer & Onderhoud Railinfra op jaarschijf 2021	+30	Beheer & Onderhoud Railinfra
Aanpassing Beheer & Onderhoud in meerjarenreeks AMRI-contract	+15	Beheer & Onderhoud Railinfra
Overheveling vanuit onderbesteding 2021	+16	Activa GVB

Aan de batenkant per saldo € 18 mln hogere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag	(sub)programma
Indexatie BDU 2022 op 2% (aannee)	+9	Algemene Dekkingsmiddelen
Doorschuiven SPUK-verkeersveiligheid 2021	+7	IA Mobiliteit
Amsteltram (nog toevoegen)	+1,3	Amsteltram
Opnemen Specifieke Uitkering ZE – Bussen 4e Tranche Amsterdam	+0,4	Activa GVB

Daar waar sprake is van een effect op toekomstige begrotingen (structurele effecten en schuif van/naar toekomstige jaren), zijn deze meegenomen in de Begroting 2023-2026, die gelijktijdig met deze bestuursrapportage aan de regioraad wordt aangeboden.

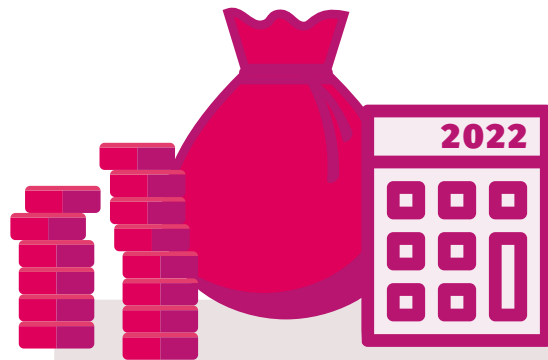
Voor een toelichting op de diverse bijstellingen wordt verwezen naar de ontwikkelingen per programma, waar de bijstellingen per subprogramma zijn toegelicht. De bijstellingen zijn tot stand gekomen vanuit het meest actuele en accurate inzicht. Gedurende het jaar, wanneer de uitvoering van programma's & projecten verder gevorderd is, worden overige bijstellingen in kaart gebracht en via de 2e bestuursrapportage gepresenteerd.





Financieel beeld

Financieel beeld



Noot: het begrip 'primitieve begroting' verwijst naar de oorspronkelijk in oktober 2021 vastgestelde begroting 2022

Tabel 1: Saldo Baten & Lasten 2022 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 1e Bestuursrapportage
Lasten			
Algemene dekkingsmiddelen	566	566	0
Overhead	10.700	11.184	484
Verkeer & Vervoer:			
Investeringsagenda Mobiliteit	152.851	179.510	26.659
Amsteltram	47.388	50.050	2.662
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring	10.000	500	-9.500
Concessies	117.371	129.748	12.377
Beheer & Onderhoud Railinfra	144.611	160.052	15.441
Acitva GVB	30.673	47.407	16.735
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.999	9.233	234
Apparaatskosten	10.978	10.867	-111
Totaal Verkeer & Vervoer	522.871	587.367	64.496
Totaal lasten	534.137	599.117	64.980
Baten			
Algemene dekkingsmiddelen:			
BDU jaarbijdrage	426.749	435.347	8.597
BDU saldo voorgaande jaren	69.820	116.237	46.416
Rentebaten	2.036	2.036	0
Overige baten	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	498.605	553.619	55.014
Overhead	140	140	0
Verkeer & Vervoer:			
Investeringsagenda Mobiliteit	0	7.690	7.690
Amsteltram	27.293	28.670	1.377
Concessies	6.100	6.143	43
Beheer & Onderhoud Railinfra	0	0	0
Acitva GVB	0	400	400
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.999	2.233	234
Apparaatskosten	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	35.392	45.136	9.744
Totaal baten	534.137	598.895	64.758
Saldo voor mutaties reserves	0	-222	-222
Mutaties reserves			
Toevoeging aan reserves	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	222	222
Saldo mutaties reserves	0	222	222
Saldo resultaat	0	0	0

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 voor deze bestuursrapportage € 46 mln. De effecten op het saldo BDU dat op de balans komt te staan, is in tabel 2 weergegeven.

Ten aanzien van de onttrekking reserves wordt het restant saldo van de boetegelden (gevormd in 2020) gebruikt ter dekking van het project OV-coach. Dit conform eerdere besluitvorming.

De kolom 'Gewijzigde begroting 2022 (na de 1e Bestuursrapportage 2022)' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de in deze bestuursrapportage opgenomen begrotingswijzigingen. Hierna worden die mutaties per subprogramma toegelicht.

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

Ontwikkeling saldo BDU	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Verschil
Beginstand saldo BDU	123.754	187.142	63.388
Beschikte jaarbijdrage	426.749	435.347	8.597
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	550.504	622.489	71.985
Inzet BDU in begrotingsjaar	-496.569	-551.583	-55.014
Stand saldo BDU ultimo jaar	53.934	70.906	16.972

Ten aanzien van de vastgestelde begroting gaan we € 55 mln meer uitgeven (voornamelijk vanuit de onderbesteding uit 2021) maar met een hogere beginstand (+ € 63 mln) en de indexatie BDU (+€ 9 mln) leidt dit toch tot een hoger eindsaldo BDU van € 17 mln. Dit saldo BDU geeft echter het beeld dat er genoeg geld is om nog meer te programmeren. Dit is niet het geval. Ten aanzien van ons weerstandsvermogen houden we rekening met een bedrag van € 66 mln. Dit wil zeggen dat als alle geïnventariseerde risico's zouden materialiseren, het saldo BDU snel richting de 0 gaat. Daarmee blijft de echte vrije ruimte van de Vervoerregio 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/ bijstelling beschreven en toegelicht.



Programma Verkeer & Vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

Binnen de Investeringsagenda wordt gewerkt aan mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV, de fiets en/of de auto als de verkeersveiligheid verbeteren en het vervoerssysteem beter toegankelijk maken. Zo werken we aan nieuwe en verbeterde verbindingen in de regio, waardoor fietsers sneller, veiliger en comfortabeler op hun plaats van bestemming komen. Ook zorgen we voor extra stallingsplekken met meer comfort en (betaal)gemak, zodat er een steeds aantrekkelijker alternatief ontstaat voor de auto. Dit geldt ook voor nieuwe snelle en betrouwbare verbindingen met het openbaar vervoer. Met gerichte investeringen in knooppunten brengen we functies dicht bij elkaar en creëren we voor de reiziger een soepele overstap binnen het openbaar vervoerssysteem of tussen OV en fiets. Aandacht voor verkeersveiligheid door bijvoorbeeld het scheiden van verkeersstromen is een integraal onderdeel van iedere ontwerpopgave.

Verwachte bijdrage 2022

Projecten die bijdragen aan de doelstellingen van de Investeringsagenda Mobiliteit en al in 2022 zijn gerealiseerd, zijn onder andere Automatische toegang- en betaalsystemen in 7 fietsenstallingen in Amsterdam, de aanlanding van het IJpleinveer, Fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen in Westpoort en de fietsverbinding door de knoop A4-A9. Verder verwachten we dit jaar een aantal projecten grotendeels te kunnen

afronden, zoals De Entree bij Amsterdam Centraal, de Spoorpassage Diemen en de HOV Aalsmeer-Schiphol Zuid. Tot slot hebben we nog een aantal grotere opgaven onderhanden, zoals ZuidasDok OV-terminal, Knooppunt Lelylaan en de Multimodale Knoop Schiphol. Nadere uitwerking en duiding van de opgaven en resultaten staan uitgewerkt in de update van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Governance

In het kader van de nieuwe OV-Governance heeft de vervoerregio de rol van opdrachtgever uitgebreid met infrastructuurprojecten voor eigen rekening en risico op basis van de wet Lokaal Spoor. Op die manier kunnen we in 2022 onder andere tramhaltes beter toegankelijk maken voor de reiziger en het systeem van energievoorziening meer robuust, waarmee de betrouwbaarheid van de reis per tram en metro wordt vergroot.

Actoren van buitenaf en de voortgang van onze bijdrage

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen grotendeels afhankelijk van de wegbeheerders en externe factoren. Op dit moment is er sprake van personeelstekorten en, als gevolg van mondiale ontwikkelingen, prijsstijgingen en vertraagde leverantie van diverse materialen. Een aantal projecten zal om verschillende redenen naar verwachting in 2022 niet tot

uitgaven leiden, onder andere Bereikbaarheid Waterland N247, HOV Schiphol Rijk-Schiphol Oost, HOV Westtangent Oude Haagseweg/Ringvaartbrug en Binnenring in Amsterdam. Dit heeft tot gevolg dat de reiziger langer moet wachten op betere bereikbaarheid met als risico dat deze kiest voor andere vervoerwijzen of bestemmingen.

Speerpunten programma Mobiliteit

'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'

In samenwerking met overheden en OV gerelateerde organisaties in de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk werken wij aan de bereikbaarheid van de Metropool.

We werken momenteel aan omvangrijke opgaven, die zijn vertaald in MIRT-studies en -uitwerkingen als; Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area'), en die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Deze studies moeten leiden tot investeringen waarmee de reiziger zich in de toekomst op een optimale manier kan verplaatsen van, naar en binnen de Vervoerregio.

'Inclusieve mobiliteit'

De Vervoerregio zorgt dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden zijn: het realiseren van toegankelijke haltes en de inzet van de



OV-coach die mensen helpt mensen bij het zelfstandig reizen met het OV.

Verwachte bijdrage 2022

In de eerste maanden van 2022 is onder andere de nieuwe Haltebuddy app geïntroduceerd en wordt dit speerpunt verder gecontinueerd.

'Verkeersveiligheid'

Het aantal verkeersslachtoffers vertoont landelijk een dalende trend, maar onze regio blijft enigszins achter. Na op een laag pitje te hebben gestaan door de lock-down maatregelen, zijn campagnes en educatie weer op gang gekomen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) in 2020 al € 8 mln aan cofinanciering beschikbaar heeft gesteld voor de gemeenten van de Vervoerregio als cofinanciering voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Verwachte bijdrage 2022

Dit speerpunt is in 2022 weer opgepakt door onder meer het faciliteren van educatie op basisscholen en campagnes om oudere fietsers zo lang mogelijk op een veilige manier aan het verkeer te laten deelnemen en de inzet in het oplossen van de meest urgente veiligheidsknelpunten, de zogenaamde black-spots.

Het budget voor de Investeringsagenda 2022 is (€ 153 mln). Jaarlijks wordt het budget tijdens de behandeling van deze bestuur rapportage bijgesteld met het niet-gerealiseerd budget en toegekende Rijksbijdrage uit voorgaande jaren (€ 30 mln). De indexatie vanuit het Rijk op de begroting is voor 2022 5,2% (€8 mln).

Doorkijk naar 2023 en 2024

Het huidige budget (na vaststelling) 2022 (€ 191 mln) is in contrast met het beschikbare al geïndexeerde budget voor 2023 (€ 108 mln) en 2024 (€ 105 mln). Deze daling, samen met de aangeane verplichtingen en actoren van buitenaf worden een uitdaging voor de Vervoerregio.

Door de huidige ontwikkelingen (actoren van buitenaf) en al aangeane juridische verplichtingen (toezeggingen en overeenkomsten) is een overige bijstelling van de begroting nog te prematuur. De Vervoerregio zet in op het adequate monitoren van de voortgang van de realisatie van het programma. Tijdens de 2e Bestuursrapportage verwachten wij u onderbouwd te kunnen informeren.

Tabel 3: Baten en lasten Investeringsagenda Mobiliteit (x € 1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	152.851	179.510	26.659
Totaal lasten	152.851	179.510	26.659
Bijdragen derden	-	7.364	7.364
BDU Absoluut	-	326	326
Totaal baten	-	7.690	7.690
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-152.851	-171.820	-18.969



Amsteltram

Amstelveenlijn:

Afgelopen kwartaal is besloten de tijdelijke eindhalte Amsteltram te realiseren aan de Parnassusweg volgens de Heavy variant. Het oorspronkelijke plan voor een halte bij de Eduard van Beinumstraat blijkt achteraf veel duurder uit te vallen en complexer te liggen in de fasering van de Zuidasdok.

Op de korte termijn wordt de huidige halte Strawinskylaan (light variant) ook aangepast door de perrons te verbreden en het comfort op de overstaproute te verbeteren.

Naar aanleiding van diverse schouwen van de Reizigers Adviesraad (RAR) is een aantal verbeterpunten door de Vervoerregio toegevoegd aan de restpuntenlijst. Het betreft onder andere herpositionering van de DRIS-panelen, toevoegen hekken op het perron als valbeveiliging, verbeteren van de rolstoeltoegankelijkheid en de Wayfinding (bewegwijzering van/naar de halte).

De meeste verbeterpunten zijn inmiddels doorgevoerd. Voor de rolstoeltoegankelijkheid is nog geen definitieve oplossing gevonden voor met name de niet elektrische rolstoelen met kleine voorwielletjes. In overleg met GVB wordt gezocht naar optimalisaties in het nieuwe 15G materieel en de infrastructuur.

Uithoornlijn:

Uit de nadere detaillering van het ontwerp van de hal op het opstel terrein is gebleken, dat de eerste raming van GVB voor de hal en voorzieningen was onderschat en hoger uitvalt. Daarnaast is sprake van voortschrijdend inzicht in de totale oplossing op het opstel terrein waardoor vanuit veiligheids-overwegingen het aardingsconcept moest worden aangepast. Door bovengenoemde ontwikkelingen is de investeringsraming door de projectorganisatie herijkt en is de raming € 3,25 mln hoger geworden. Het effect van dekking uit onvoorzien betekent dat de risicoreservering niet robuust genoeg is bij de start van de uitvoeringswerkzaamheden van de Uithoornlijn. Aangezien de uitvoering van de hal in 2022, 2023 en een deel in 2024 plaatsvindt, zal het genoemde bedrag in de begroting over de genoemde jaren worden uitgespreid.

De Arbeidsinspectie heeft begin dit jaar nieuwe wetgeving aangekondigd waarin de mogelijke gezondheidsrisico's van de traditionele toegepaste kwartshoudende ballast worden aangepakt. Dit jaar wordt een besluit genomen over de bronaanpak of het nemen van afschalingsmaatregelen. Bronaanpak betekent kwartsloze ballast gebruiken of een andere technische oplossing zoeken (betonnen baan) wat zorgt voor een significante vertraging en hogere kosten voor het project. Afschalingsmaatregelen



Uithoorn

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

Amsteltram	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	2.000	3.313	1.313
Uithoornlijn	45.388	46.738	1.349
Totaal lasten	47.388	50.050	2.662
Bijdragen derden	27.293	28.670	1.377
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	27.293	28.670	1.377
Saldo Amsteltram	-20.096	-21.380	-1.285

houdt in dat we wel blijven werken met kwartshoudende ballast, maar maatregelen nemen om de medewerkers en omgeving te beschermen.

Amstelveenlijn:

De verbeterpunten en toegezegde wijzigingen aan de RAR vallen € 410K hoger uit. De kosten voor de afwerking van de opgedragen wijzigingen van de wisselbesturing zijn € 312K hoger. Het laatste restwerk en diverse afrekeningen met GVB en restant VAT kosten bedraagt € 591K. Deze kosten worden binnen het budget van het sub-programma Amsteltram opgelost.

Uithoornlijn:

Indexatie van het budget met 5,2% (IBOI) zorgt voor een verhoging van € 2,31 mln en de aanvulling van het budget ten behoeve van de werkzaamheden aan de hal op het opstel terrein is € 350K.

Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en sluiten van de metroring staan nog steeds hoog op de bestuurlijke agenda. Als deelnemer aan een nationale alliantie van zeven partijen gaan we voor het realiseren van beide ambities. Hiervoor heeft de Vervoerregio een bedrag van € 225 mln gereserveerd. Door de lange doorlooptijd en de besluitvorming voor deze projecten voorziet de Vervoerregio niet direct grote uitgaven in 2022. Daarom wordt de begroting voor

dit jaar naar beneden bijgesteld en wordt dit bedrag via de begroting 2023 weer toegevoegd aan de meerjarenreeks.

Tabel 5: Baten en lasten Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring (x € 1.000)

Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Bijdrage aanleg	10.000	500	-9.500
Exploitatiekosten	-	-	-
Totaal lasten	10.000	500	-9.500
Bijdragen derden	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	-	-
Saldo Noord/Zuidlijn en Metroring	-10.000	-500	9.500



Concessies

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

In de concessies monitoren we via diverse informatiebronnen of de vervoerder zich houdt aan de afspraken zoals opgenomen in de concessiedocumenten. Ook geven we binnen de bestaande concessies waar

mogelijk invulling aan de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit. De Vervoerregio zet samen met de vervoerders de schouders onder het opstellen van een herstelplan waarin zij met ondersteuning van het Rijk de reiziger een passend en betaalbaar OV bieden. Ook is als voorwaarde voor de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) 2022 met het Rijk afgesproken dat de concessies in 2022 worden herijkt voor de periode 2023 en verder. Dit proces wordt nu vormgegeven.

Door invulling te geven aan de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit en scherp te sturen op de concessies, dragen we bij aan de ambitie om de regio Amsterdam de best bereikbare stedelijke regio van Nederland te laten worden.

Op 14 april 2022 heeft het Kabinet besloten om de BVOV door te trekken tot en met eind 2022. Op dit moment is het nog onbekend hoeveel de aanvraag vanuit de diverse

concessiehouders zal zijn. Bij de 2de bestuursrapportage zal de eventuele begrotingswijziging opgenomen worden. Deze heeft voor de begroting van de Vervoerregio geen effect, omdat de BVOV rechtstreeks wordt doorgestort aan de vervoerder(s).

Om onder andere het opschalen van het vervoer als gevolg van reizigersgroei mogelijk te maken is het herstelbudget gevormd. Extra kosten die worden gemaakt en die niet onder de BVOV vallen, komen in aanmerking voor vergoeding door Vervoerregio. Op deze manier bieden we de nodige flexibiliteit ter uitbreiding op het bestaande vervoerplan.



Concessie Amsterdam

In 2021 zijn nieuwe afspraken gemaakt tussen alle partners die betrokken zijn bij de sociale veiligheid in en om het OV. De Vervoerregio heeft initiatief genomen om deze afspraken vast te leggen in een nieuw Veiligheidsarrangement Amsterdam (gesloten tussen de vervoerders, gemeente

Amsterdam, politie, OM en de Vervoerregio) en een convenant (gesloten tussen Vervoerregio en gemeente Amsterdam). Beide documenten zullen in 2022 formeel vastgesteld worden.



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

Concessies	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelland Meerlanden	46.093	48.354	2.261
Amsterdam (Exploitatie)	15.697	19.798	4.101
Waterland	19.820	21.756	1.937
Zaanstreek	13.161	14.532	1.371
CVV en buurtbussen	125	103	-22
Covid-OV-herstelbudget	22.275	23.858	1.583
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.147	1.147
R-net Uitvoeringskosten	200	200	-
Zaanstreek/Waterland(v.a. 2024)	-	-	-
Totaal lasten	117.371	129.748	12.377
Bijdragen derden	6.100	6.143	43
BDU Absoluut	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	-	-	-
Totaal baten	6.100	6.143	43
Saldo Concessies	-111.271	-123.605	-12.334

- Voor de concessies Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek zijn de hogere bedragen een gevolg van het toepassen van de geldende indexering;
- Voor Amsterdam is het niet uitgegeven bedrag ter hoogte van € 6 mln t.a.v. het herstelbudget/transitie herijking toegevoegd aan jaarschijf 2022;
- De in de primitieve begroting opgenomen bonus van € 1.4 mln bij concessie Amsterdam is, door het niet toepassen van de bonus-regeling in 2022, toegevoegd aan het Covid OV-herstelbudget.
- De nog uit te voeren werkzaamheden voor het aanleggen van energievoorzieningen voor laadinfra in concessie ZaWa bedragen € 1.1 mln en worden gedekt uit de onderbesteding van 2021

Beheer en Onderhoud rail infrastructuur

De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Voor het subprogramma is een meerjarenreeks opgesteld voor de periode 2022 – 2034. Er is voor de duur van dit subprogramma jaarlijks (gemiddeld) € 115 mln beschikbaar voor het beheer & onderhoud (inclusief vervangingsprojecten). Binnen deze meerjarenreeks kan al naar gelang de uitvoeringssnelheid van het beheer & onderhoud, en in grotere mate het vervangingsonderhoud dat verlangt, tussen de jaren worden geschoven. Dit mag zolang de totale geïndexeerde bijdrage, welke de Vervoerregio heeft gereserveerd voor de periode 2022 – 2034, niet wordt overschreden.

De verwachting is dat door gestegen grondstofprijzen er druk komt te liggen op de meerjarenreeks. De Vervoerregio streeft ernaar om deze stijging binnen de meerjarenreeks op te vangen. Dit is mede ingegeven door de verwachting dat de stijging van de grondstofprijzen niet structureel is maar tijdelijk van aard.

In 2022 zal Resultaatverantwoordelijke eenheid (RvE) MET de verantwoording over het jaar 2021 indienen. Wanneer deze verantwoording ontvangen is zal naar verwachting een overschrijding van € 30 mln t.o.v. het beschikbaar gestelde budget naar voren komen. Tezamen met de onderschrij-

ding van € 30 mln die blijkt uit de afrekening over de jaren 2018 tot en met 2020 die in maart 2022 is ontvangen zal er per saldo een gering overschot op de voormalige BORI/MVP budgetten voortkomen. Dit overschot op het budget zal later toegevoegd worden aan het AMRI-budget. Veelal betreft dit doorgeschoven projecten die op een later tijdstip uitgevoerd worden. In de tweede Bestuursrapportage zal hierover gerapporteerd worden.

- Het proces van kasverschuivingen in de meerjarenreeks, als gevolg van veranderd kasritme van beheer & onderhoud (incl.

vervangingsprojecten), loopt via het proces rond de jaarlijkse kaderbrief aan GVB RIB (schetst de kaders voor GVB RIB voor het aankomende jaar vanuit de Vervoerregio) en het proces rond het jaarlijkse beheerplan vanuit GVB RIB (dit is het antwoord op de kaderbrief);

- In 2022 is een opdracht gegeven aan GVB RIB van € 126 mln. Dit bedrag wordt nu opgenomen in de begroting.
- Daarnaast is er nog een budget opgenomen van € 2 mln ten aanzien van ICT – transitiekosten waarover de Vervoerregio en GVB RIB nog in gesprek zijn. Hiervoor is nog geen opdracht verstrekt aan GVB RIB

maar houdt de Vervoerregio dit geld gereserveerd in 2022. Als deze kosten niet voor rekening komen van de Vervoerregio wordt dit, in lijn met de kasschuif, toegevoegd aan het AMRI-budget.

- In augustus 2022 verwachten wij de afrekening over het jaar 2021. De prognose is dat hieruit een extra subsidieaanvraag komt vanuit MET voor een bedrag van € 30 mln zoals hierboven aangegeven is. De begrotingswijziging die hieruit voortkomt zal in de tweede bestuursrapportage aan u voorgelegd worden.
- De nadere afspraken met de Gemeente Amsterdam kunnen de meerjarenreeks nog beïnvloeden. Dit betreft de financiële vergoeding voor het uitvoeren van het beheer & onderhoud voor delen van het metro- en tramsysteem, zoals stations en civiele kunstwerken, welke in beginsel voor rekening van de Gemeente Amsterdam worden uitgevoerd. Dit zal dus de meerjarenreeks verhogen. De verwachting is dat deze gesprekken eind 2022 zijn afgerond

Tabel 7: Baten en lasten Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur (x € 1.000)

Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Beheer & Onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma metro (MVP)	144.611	160.052	15.441
Totaal lasten	144.611	160.052	15.441
Bijdragen derden	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-144.611	-160.052	-15.441



Activa GVB

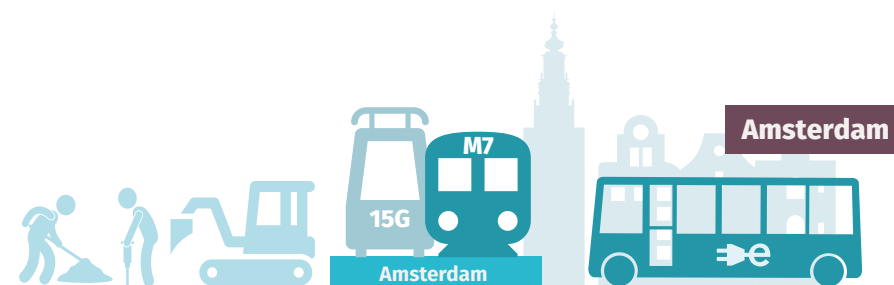
Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te kunnen voeren. Dit gaat om bijvoorbeeld rollend materieel, maar ook remises, garages en diverse systemen. In dit kader subsidieert de Vervoerregio een aantal grote materieelbestellingen die GVB uitvoert. Het nieuwe materieel bestaat uit trams, metro's en elektrische bussen. Deze bestellingen dragen bij aan de doelstellingen die de Vervoerregio heeft op het vlak van verminderen van CO2 uitstoot en het verbeteren van reizen.

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest omvangrijk. Er zijn 30 M7 metro's en 72 trams besteld. De eerste 15G-trams worden sinds december 2020 ingezet op de Amstelveenlijn en de instroom van de voertuigen vordert gestaag. In april 2022 is de 72e en laatste tram geleverd in Amsterdam. De performance van de 15G trams is in termen van inzetbaarheid voor de exploitatie nog niet op het gewenste niveau. GVB werkt samen met de leverancier aan dit probleem. De verwachting is dat in de loop van 2022 de performance verbetert.

De eerste nieuwe M7-metro is in het derde kwartaal van 2021 in Amsterdam aangekomen, waarna gestart is met testen.

In 2022 zijn ook een tweede en derde voertuig in Amsterdam aangekomen, nog steeds in het kader van testen en toelating. Het is de bedoeling dat het eerste voertuig in de tweede helft van 2022 ingezet kan worden in de dienstregeling, waarna geleidelijk ook de andere 29 voertuigen instromen.

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



Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de investering in de daarvoor benodigde laadapparatuur. Op 29 maart 2022 heeft het dagelijks bestuur een beschikking verleend

voor de vierde batch elektrische bussen van 85 voertuigen.

In overeenstemming met de onderbesteding uit de jaarrekening 2021, is een groot deel van dit bedrag opgenomen binnen de jaarreeks 2022. De jaarreeks is opgebouwd uit de bevoorschottingsaanvraag van GVB en de nog te betalen posten vanuit het S&C ICT Programma. Het betreft hier een bijdrage in de kapitaallasten.

De bijdragen derden betreft de eerste schijf van de aanvraag specifieke uitkering ZE-bussen (SPUK ZE) voor de 4e tranche elektrische bussen in Amsterdam. De totale SPUK-bijdrage hiervoor bedraagt € 1,2 mln.

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

Activa GVB	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaal-lasten en investeringsbijdragen	30.673	47.407	16.735
Totaal lasten	30.673	47.407	16.735
Bijdragen derden	-	400	400
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	400	400
Saldo Activa GVB	-30.673	-47.007	-16.335

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities heeft de Vervoerregio (beslis)informatie nodig. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we (monitorings)

onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig maar in de meeste gevallen samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator.

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

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	525	536	11
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.550	1.550	-
MRA Smart Mobility	740	900	160
MRA Spoordossier	250	250	-
OSS overige projecten	5.934	5.997	63
Totaal lasten	8.999	9.233	234
MRA verkeersmodel VENOM	300	333	33
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	1.005	-
MRA Smart Mobility	494	654	160
MRA Spoordossier	200	200	-
OSS overige projecten	-	41	41
Totaal baten	1.999	2.233	234
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-7.000	-



Vooralsnog worden alle plannen die in de begroting 2022 voor de verschillende onderzoeken, studies, samenwerkingen, abonnementen en lidmaatschappen zijn opgenomen ook daadwerkelijk in dit jaar uitgevoerd en/of opgeleverd. Een bijstelling van de begroting 2022 is dus niet nodig.

Het totale saldo voor het sub-programma blijft ongewijzigd. Echter door het verschuiven van baten/lasten binnen het penvoerderschap ontstaan hier wel begrotingswijzigingen in overeenstemming met het BBV. Deze worden hierboven gepresenteerd.

Apparaatskosten

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces (de teams Gebieden en Programma's, Beleid, Projecten, Projectbegeleiding, Beheer Contracten en Concessies, Kennis en Ontwikkeling). De overheadfuncties (Directie, Teammanagement, Bedrijfsvoering, Financiën en Strategie, Bestuur en Communicatie) zijn verantwoord in het programma Overhead.

De begrotingswijziging wordt veroorzaakt door

- ▶ Een toepassing van de CAO-indexatie (+337K)
- ▶ Een overheveling van budget ten aanzien van de transitieplannen OV-Governance naar het sub-programma Beheer & Onderhoud Railinfra. Dit omdat op deze wijze het project *Transitieprogramma OV-Governance* ook budgettair in totaliteit gevolgd kan worden

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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	8.408	8.745	337
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	2.570	2.122	-448
Totaal lasten	10.978	10.867	-111
Bijdragen derden	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.978	-10.867	111





Programma Overhead

Met het groeien van de Vervoerregio in personele omvang neemt ook de druk op de begrotingsposten Bedrijfsvoering toe. Daarbij is merkbaar dat open-gestelde vacatures steeds moeilijker worden ingevuld, hetgeen een toenemende druk op het Wervings-budget geeft.

Programma Overhead

In de tweede helft van 2022 moet de uithuizing van de Jodenbreestraat en de verhuizing naar de nieuwe kantoorlocatie in Amsterdam Noord plaatsvinden. Daarbij zijn de nodige fricties waarneembaar in de vorm van dubbele uitgaven op het gebied van Servicekosten en energieverbruik.

De uitvoering van de begroting Bedrijfsvoering ligt op minimaal hetzelfde niveau als de ambities die voor dit jaar zijn gesteld. De begrotingswijziging is als volgt opgebouwd:

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

Overhead	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Materiële kosten:			
Bestuur & Ondersteuning	157	157	-
Communicatie	290	290	-
Bedrijfsvoering	2.921	3.167	247
Financiën	196	196	-
Personele kosten:			
Directe personeelslasten	5.434	5.652	218
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.703	1.722	19
Totaal lasten	10.700	11.184	484
Baten overhead	140	140	-
Totaal baten	140	140	-
Saldo Overhead	-10.560	-11.044	-484

Bedrijfsvoering

- ▶ Door de krapte op de arbeidsmarkt en het verloop bij kritische functies moet er extra ingezet worden op werving & selectie. Hiervoor laat de Vervoerregio zich ondersteunen. De bijstelling bedraagt € 60k, waarvan €30k een structureel karakter heeft.
- ▶ In aanloop naar de verhuizing naar de nieuwe locatie breekt er een periode aan waarbij dubbele huisvestingskosten onvermijdelijk zijn. De bijstelling bedraagt € 65K
- ▶ Een nieuwe locatie betekent ook nieuwe werkplekken die gebruiksklaar gemaakt dienen te worden. Hiervoor is een bijstelling nodig van € 20K. Dit is incidenteel
- ▶ Overige bijstellingen zijn de bijstelling premie arbeidsongeschiktheidsbijdrage, Arbokosten en organisatieontwikkeling ter hoogte van € 110K waarvan € 45K (arbo) structureel is.

Directe Personeelslasten

- ▶ Dit betreft een bijstelling voor de CAO-indexatie





Programma Algemene dekkingsmiddelen

Programma Algemene dekkingsmiddelen

De Vervoerregio ontvangt haar algemene inkomsten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). In 2022 ontvangt de Vervoerregio € 435 mln aan inkomsten. In deze bestuursrapportage is uitgegaan van een voorlopige indexatie van 2%. In juni/juli ontvangen we de brief van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en zullen de definitieve indexaties verwerkt worden in de 2e bestuursrapportage.

Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikte bijdrage BDU, wordt het meerdere of mindere onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU. Deze blijft beschikbaar om in latere jaren uit te geven. Zoals hiervoor bij het financieel beeld op bladzijde 5 al is aangegeven, betekenen de begrotingsaanpassingen in deze bestuursrapportage dat € 55 mln meer van het ultimo 2021 beschikbare saldo BDU wordt onttrokken om aan de begroting 2022 toe te voegen. Eind 2022 resteert dan nog € 70 mln aan saldo BDU.

De rente was zowel aan de baten- als aan de lastenkant opgenomen. De inkomsten zijn contractueel vastgelegd in de busleningen van vervoerders EBS en Connexxion. Daarnaast ontvangt de Vervoerregio een marktconformiteitstoeslag voor de garantstelling op de aflossing en rentelasten van de leningen die GVB Activa heeft afgesloten voor de aanschaf van strategische activa (vooral tram- en metrostellen).



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

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-
Rentelasten	566	566	-
Totaal lasten	566	566	-
BDU jaarbijdrage	426.749	435.347	8.597
BDU saldo voorgaande jaren	69.820	116.237	46.416
Rentebaten	2.036	2.036	-
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-
Totaal baten	498.605	553.619	55.014
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	498.039	553.053	55.014



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 bussenleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten).

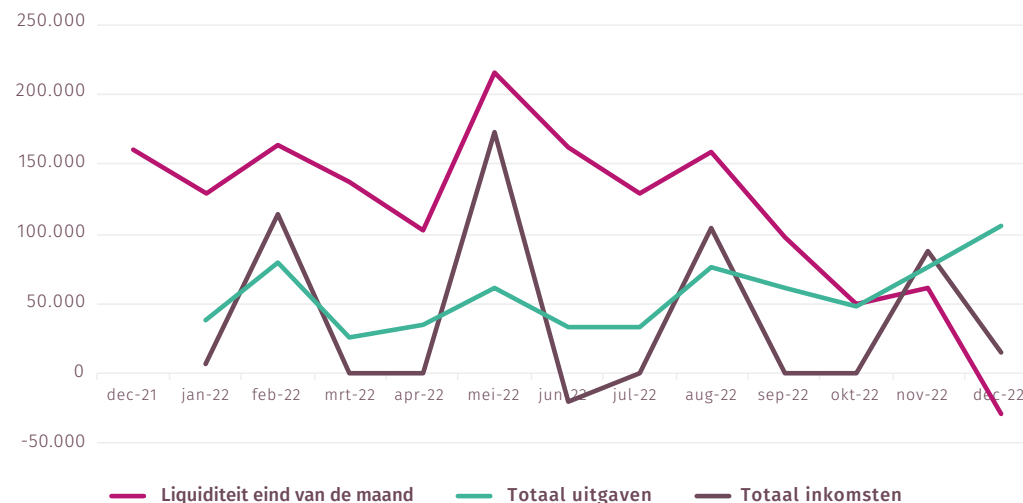
Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2022 uit op € 29,3 mln negatief, waar in de begroting 2022 een liquiditeit van € 4,7 mln positief werd geraamd. Het negatieve saldo ontstaat in de loop van het laatste kwartaal. Dit saldo is gebaseerd op een voorzichtige raming van uitgaven en ontvangsten, waarbij het verschil wordt veroorzaakt doordat een ontvangst van € 27,0 mln van eind 2022 nu wordt verwacht in het 1e kwartaal van 2023. Het is de verwachting dat de liquiditeit in

de loop van het eerst half jaar van 2023 weer positief wordt. Een scherpe monitoring van de liquiditeitsontwikkeling is noodzakelijk om tijdig 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 daadwerkelijk uitgaven in het laatste kwartaal omdat projecten worden doorgeschoven en daarmee de uitgave achterblijven. De besluitvorming voor het aangaan van lening moet altijd aan de regioraad te worden voorgelegd.

Tabel 13 Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage 2022	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2022	66.755	161.247	94.492
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	6.316	6.796	480
Overige inkomsten	464.317	474.365	10.048
Overige uitgaven	-532.677	-671.694	-139.017
Af te sluiten leningen			
Eindstand liquide middelen	4.711	-29.286	-33.997

Liquiditeitsontwikkeling per maand 2022 na 1e Bestuursrapportage (bedragen x € 1.000)





Bijlage 1 : Afkortingenlijst

Bijlage 1 : Afkortingenlijst

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





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Arjen Vos
Debby Liew-On
Caroline Schenkus
Gemeente Amsterdam
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, juli 2022 ©