



Vastgesteld door de regiораad van 11 juli 2023

Bestuursrapportage 2023



Inhoud

Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	7
Ontwikkelingen per programma	10
A Programma Verkeer & Vervoer	11
Investeringsagenda Mobiliteit	12
Amsteltram	14
Grote projecten schaa sprong OV	15
Concessies	16
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	18
Activa GVB	20
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	21
Apparaatskosten	22
B Programma Overhead	23
C Programma Algemene dekkingsmiddelen	25
Ontwikkeling liquiditeiten	27
Bijlage 1 : Afkortingenlijst	29
Colofon	31



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Voor u ligt de 1e Bestuursrapportage 2023 van de Vervoerregio Amsterdam. We werken door aan de ontwikkelingen die vorig jaar zijn ingezet. Zo hebben we met de actie voor het openbaar vervoer veel inwoners bereikt die gratis kaartjes konden bestellen. De projectorganisatie en het MIRT-onderzoek voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (doortrekken Noord/Zuidlijn) krijgen vorm. Het herstellfonds, dat tot en met 2028 onderdeel van de begroting is, wordt ingezet voor de vervoersplannen om het OV-aanbod op peil te houden. Wel zorgt de schaarste op alle vlakken (personeel, energie, middelen) er nog steeds voor dat we niet voluit aan de slag kunnen en we de komende jaren volop uitdagingen tegen zullen komen.

Recente ontwikkelingen

Langzamerhand stabiliseren de gevolgen van het Covid-19-virus zich. Daarmee kunnen we met iets meer zekerheid plannen voor de toekomst maken. Omdat de reizigersopbrengsten nog steeds achterblijven bij de verwachtingen van voor de pandemie, is de financiële ruimte hiervoor echter gering. De huidige scenario's gaan ervan uit dat op zijn vroegst in 2025 het aantal reizigers weer op het oude niveau van 2019 ligt. Het Rijk vergoedt dit jaar nog een deel van de achterblijvende opbrengsten, maar vanaf 2024 lijkt de ondersteuning van het Rijk teneinde. Het aanbod van openbaar vervoer blijft op het huidige niveau van 90% gehandhaafd. De Vervoerregio onderzoekt met de vervoerders welke structurele oplossingen voor het netwerk haalbaar zijn.

De forse prijsstijgingen van energie en van bouwmaterialen lijken af te nemen. Voor onze infrastructuurprojecten heeft dit tot gevolg dat wij een deel van het bestaande budget in zullen zetten om prijsstijgingen binnen lopende projecten het hoofd te kunnen bieden. De financiële ruimte daarvoor ontstaat, omdat ook gemeenten projecten uitstellen of schrappen.

Met de onlangs vastgestelde 1e Begrotingswijziging 2023 zijn veel voorgenomen ontwikkelingen in de begroting verwerkt. In deze bestuursrapportage worden enkele begrotingswijzigingen voorgesteld die het gevolg zijn van recente ontwikkelingen.

Allereerst nemen we budgettair (vrijwel) neutrale aanpassingen op (effect € 60,6 miljoen, vrijwel alle uit onderbesteding 2022):

1. De overheveling van niet bestede budgetten uit 2022 naar 2023 (zie daarvoor ook de Jaarstukken 2022).
2. De ophoging van baten en lasten naar prijspeil 2023 en enkele aanpassingen in baten en lasten gelijktijdig.
3. De Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV), die we voor 2/3e deel van het Rijk ontvangen en aan de vervoerders doorbetalen. De Vervoerregio draagt 1/3e deel bij, die uit het herstellbudget OV wordt betaald.

Daarnaast hebben we aanvullingen op de eerdere begroting 2023 (effect € 20,2 miljoen):



4. Extra begrotingsposten voor de overdracht van het Signalling & Control (S&C) systeem van de gemeente Amsterdam, waarmee we onze rol als systeemeigenaar van de railinfrastructuur compleet kunnen maken. Gemeente Amsterdam draagt een deel bij.
5. Aanpassing van de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa).
6. Met de uitvoering van de MIRT-verkenning voor de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (doortrekken van de Noord/Zuidlijn) maken we in 2023 een start met de grote projecten om een schaa sprong in het OV te maken.
7. Tot slot is de oude afspraak met het Rijk uit het BO MIRT van 2018 geëffectueerd, waarin was overeengekomen dat de regio € 35 miljoen zou bijdragen aan de Zuidasdok. Onlangs hebben gemeente Amsterdam en Vervoerregio afgesproken dat beide partijen 50% hiervan bijdragen.

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.

Gevolgen voor het saldo BDU

Bij de 1e Begrotingswijziging 2023 was de verwachte stand van het saldo BDU eind 2023 € 104,9 miljoen. Daarin was nog geen rekening gehouden met overheveling van budgetten uit 2022. In de Jaarstukken 2022 wordt voorgesteld om € 99,5 miljoen aan onderbesteding in 2022 door te schuiven naar de begrotingen 2023 en 2024. Die onderbesteding is het gevolg van uitstel van uitvoering van (gedeelten van) projecten en vormt daarmee het beklemd deel van het saldo BDU eind 2022.

Met het vaststellen van de Jaarstukken 2022 bedraagt het saldo van de beschikbare BDU op 1 januari 2023 € 250,9 miljoen. Na de hiervoor genoemde aanpassingen in de begroting wordt over 2023 € 130,6 miljoen aan BDU-saldo ingezet bovenop de BDU die we in 2023 ontvangen. Daarmee komt het verwachte BDU-saldo eind 2023 uit op € 120,3 miljoen. Dat is voldoende om het bedrag voor mogelijke risico's af te dekken (zie de risicoparagraaf in de Jaarstukken 2022).

Begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage

De nummers 1 t/m 7 verwijzen naar de onderdelen die hierboven zijn genoemd.

Aan de lastenkant per saldo € 134,3 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma	Type wijziging
Overheveling budget Investeringsagenda (IA) Mobiliteit vanwege vertraging in de uitvoering van projecten naar 2023	+19,7	IA Mobiliteit	1
Indexatie Investeringsagenda Mobiliteit (uitgaande van 4%)	+4,1	IA Mobiliteit	2
Overheveling naar AMRI (betreft projecten t.b.v. S&C die oorspronkelijk binnen de Investeringsagenda Mobiliteit waren opgenomen)	-8,8	IA Mobiliteit	4
Amsteltram indexatie en doorschuif uit 2022	+3,6	Amsteltram	1, 2
Update kasritme OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (doortrekken Noord/Zuidlijn), uitvoering MIRT-verkenning in 2023-2024	+0,8	Grote projecten schaalsprong OV	6
Bijdrage Zuidasdok (BO MIRT afspraak uit 2018)	+19,2	Grote projecten schaalsprong OV	7
Deel budget aanleg aansluiting elektra nieuwe standplaats ZaWa al in 2022 uitgegeven	-0,3	Concessies	5
TVOV (het Rijk draagt 2/3e deel van het begrote tekort 2023 bij, voor het 1/3e deel bijdrage van de Vervoerregio is geen wijziging nodig omdat dit reeds is opgenomen in het herstelbudget dat bij Concessies is opgenomen)	+32,6	Concessies	3

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma	Type wijziging
Overheveling restbudget herstelplan OV (in concessie Amsterdam)	+4,6	Concessies	1
Indexatie concessies	+4,1	Concessies	2
Naar voren halen van incidentele subsidies concessie Zaanstreek-Waterland (uit begroting toekomstige jaren)	+5,1	Concessies	5
Doorschuif uit 2022	+30,0	AMRI	1
Aanpassing Beheer & Onderhoud in meerjarenreeks AMRI-contract	-25,6	AMRI	1
Indexatie AMRI-contract	+4,8	AMRI	2
S&C, budgetoverhevelingen, waaronder € 1,0 miljoen voor beheer en onderhoud vanaf 1 mei 2023 (met een structurele doorwerking van € 2,0 miljoen per jaar).	+10,9	AMRI	4
Overheveling vanuit onderbesteding 2022	+25,9	Activa GVB	1
Lagere kosten voor samenwerkingsprojecten OSS	-0,7	OSS	2
Bedrijfsvoering (huisvesting, werving en ICT)	+0,6	Overhead	2
Apparaatskosten (salarissen en inhuur) – effect CAO-stijging en indexatie inhuur	+1,1	Overhead en Apparaatskosten Verkeer en Vervoer	2
Apparaatskosten (salarissen en inhuur)	+2,8	Overhead en Apparaatskosten Verkeer en Vervoer	1
Lagere rentelasten busleningen	-0,2	Algemene Dekkingsmiddelen	2
Totaal hogere lasten	+134,3		

Aan de batenkant per saldo € 53,5 miljoen hogere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma	Type wijziging
Verwachte indexatie BDU 2023 4% (aanneame)	+17,6	Algemene Dekkingsmiddelen	2
Lagere rentebaten busse-leningen	-0,2	Algemene Dekkingsmiddelen	2
Bedrijfsvoering – doorbelaste huur	+0,2	Overhead	1
Doorschuiven Specifieke Uitkering Verkeersveiligheid 2022	+2,9	IA Mobiliteit	1
TVOV (zie ook tabel hiervoor bij de lasten)	+32,6	Concessies	3
Bijdrage gemeente Amsterdam aan kosten S&C	+1,1	AMRI	4
Lagere bijdragen voor samenwerkingsprojecten OSS	-0,7	OSS	2
Totaal hogere baten	+53,5		

Daar waar sprake is van een effect op toekomstige begrotingen (structurele effecten en schuif van/naar toekomstige jaren), zijn deze meegenomen in de Ontwerpbegroting 2024-2027, 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 de meest actuele inzichten. Gedurende het jaar, wanneer de uitvoering van programma's & projecten verder gevorderd is, worden overige bijstellingen in kaart gebracht en via de 2e Bestuursrapportage 2023 aan de regioraad gepresenteerd.





Financieel beeld

Financieel beeld

De sluitpost van de begroting is het deel van het BDU-saldo opgebouwd in voorgaande jaren dat in 2023 wordt ingezet. Het bedrag dat daarvoor nodig is, staat in tabel 1 op de regel 'BDU-saldo voorgaande jaren' en bedraagt € 130,6 miljoen.

De effecten op het saldo BDU dat eind van het jaar 2023 beschikbaar is, wordt in tabel 2 weergegeven.

De kolom 'Primitieve begroting 2023' verwijst naar de oorspronkelijk in oktober 2022 vastgestelde Begroting 2023.

De kolom 'Gewijzigde begroting 2023 (na de 1e Bestuursrapportage 2023)' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de in deze bestuursrapportage opgenomen begrotingswijzigingen.

In het onderdeel 'Ontwikkelingen per programma' worden die mutaties per subprogramma toegelicht.



Tabel 1 Saldo Baten & Lasten 2023 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 (bij 1e Bestuursrapportage)
Lasten				
Algemene dekkingsmiddelen	522	522	280	-242
Overhead	11.132	11.486	13.558	2.071
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	105.648	140.469	155.477	15.008
Amsteltram	35.717	39.265	42.967	3.702
Grote projecten schaa sprong OV	1.000	1.000	20.950	19.950
Concessies	94.063	120.710	166.838	46.128
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	116.699	146.167	166.220	20.054
Activa GVB	26.897	29.306	55.252	25.946
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	9.110	9.110	8.363	-747
Apparaatskosten	10.373	10.232	12.594	2.362
Totaal Verkeer & Vervoer	399.506	496.258	628.661	132.403
Totaal lasten	411.161	508.266	642.499	134.232
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen				
BDU jaarbijdrage	435.714	443.633	461.198	17.565
BDU saldo voorgaande jaren	-36.929	49.849	130.632	80.783
Rentebaten	1.992	1.992	1.750	-242
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	400.777	495.474	593.580	98.106
Overhead	140	50	202	152
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	2.700	5.609	2.909
Amsteltram	1.615	1.615	1.692	78
Concessies	6.318	6.318	38.952	32.634
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	0	0	1.100	1.100
Activa GVB	200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	2.110	2.110	1.363	-747
Apparaatskosten	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	10.243	12.743	48.717	35.974
Totaal baten	411.161	508.266	642.499	134.232
Saldo voor mutaties reserves	0	0	0	0
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0
Saldo mutaties reserves	0	0	0	0
Saldo resultaat	0	0	0	0

Tabel 2: Ontwikkeling in de balans van het saldo BDU in 2022 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaar-rekening 2022	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Begrotingswijziging 2023)	Begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)
Beginstand saldo BDU		70.906	154.781	250.892
Beschikte jaarbijdrage		435.714	443.633	461.198
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		506.620	598.414	712.091
Inzet BDU in begrotingsjaar		-398.785	-493.482	-591.830
Stand saldo BDU ultimo jaar	250.892	107.835	104.932	120.260
Hiervan beklemd:				
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	118.349	0	18.800	18.800
Benodigde buffer voor risico's	42.000	66.000	84.000	42.000
Deel BDU beklemd	160.349	66.000	102.800	60.800
Dekkingspercentage weerstandsvormogen versus risico's	156%	163%	102%	198%

Ten aanzien van de vastgestelde begroting gaan we € 98,4 miljoen meer uitgeven (voornamelijk vanuit de onderbesteding uit 2022). Met een hogere beginstand van het saldo BDU (+ € 96,1 miljoen) en de verwachte indexatie 2023 over de BDU (+ € 17,6 miljoen) leidt dit uiteindelijk tot een hoger saldo BDU eind 2023 van € 15,3 miljoen.

Het verwachte saldo BDU eind 2023 van € 120,3 miljoen geeft het beeld dat er genoeg geld is om nog meer te programmeren. Het dagelijks bestuur adviseert daarin echter zeer terughoudend te zijn. Allereerst is nog € 18,8 miljoen bestemd voor uitgaven in 2024. Daarnaast houden we rekening

met een bedrag van € 42 miljoen als benodigd weerstandsvormogen. Dit bedrag is gebaseerd op de risicoanalyse uit februari 2023, die is opgenomen in de Jaarstukken 2022. Als alle geïnventariseerde risico's zich zouden voordoen, is het saldo BDU eind 2023 net iets minder dan € 60 miljoen. Gelet op de geringe vrije ruimte in de jaren tot en met 2033 is het verstandig dit saldo niet verder te bestemmen.

De risicobuffer in de 1e Begrotingswijziging 2023 bedroeg € 84 miljoen. Deze buffer omvatte 2 jaar. Omdat deze bestuursrapportage halverwege 2023 wordt vastgesteld, kijken we voor de benodigde risicobuffer slechts 1 jaar vooruit.





Ontwikkelingen per programma

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



Programma Verkeer & Vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

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

Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als Guisweg. In het voorjaar van 2023 is het definitieve voorkeursalternatief vastgesteld. Hiermee is de planstudiefase afgerond en het project promoveert 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. Op de oude spoorwegovergang Ouddiemerlaan hebben enkele dodelijke ongevallen plaatsgevonden. Bovendien zou de overweg ruim een half uur

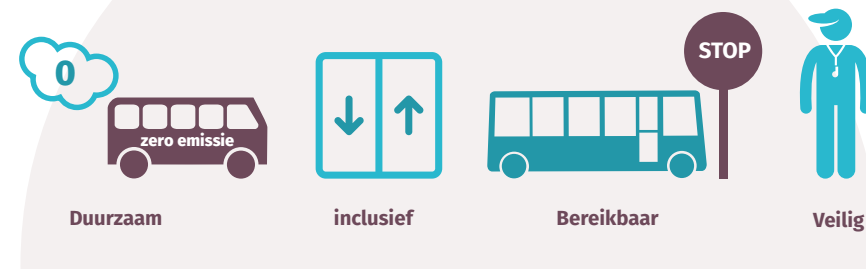
per uur gesloten zijn in verband met de toegenomen treinfrequentie tussen Schiphol en Almere. Met de nieuwe onderdoorgang is een (verkeers)veilige en beschikbare verbinding gerealiseerd tussen Diemen Centrum en Diemen Noord. Op knooppunt Amsterdam Centraal zijn begin 2023 twee grote fietsparkeervoorzieningen geopend (onder het Stationsplein en de IJboulevard) met in totaal 11.000 stallingsplekken. In januari 2023 is de (Tijdelijke) Veerverbinding Sluisbuurt tussen Sporenburg en Zeeburgereiland in Amsterdam geopend, waarmee dagelijks circa 1.500 fietsers per dag comfortabel tot 5 minuten sneller aan de overkant zijn. In maart is de heringerichte Koninginneweg in Amsterdam zuid in gebruik genomen, met bredere fietsstroken en verbeterde doorstroming van tram 2 in een veilig 30km/u regime.

In het kader van het project HOV Amsterdam IJburg – Bijlmer ArenA wordt op IJburg laadinfrastructuur gerealiseerd door GVB. Dit wordt uitgevoerd als onderdeel van de 6e batch Zero-emissie bussen.

Het vergroten van de verkeersveiligheid doen we onder meer door educatie, campagnes en het programma 'Doortrappen'. Aan de Week van het Verkeer van 13 t/m 17 maart hebben 70 basisscholen deelgenomen aan in totaal 300 educatielessen. En in het voorjaar zijn er met inmiddels 159 partners activiteiten geweest in het kader van Door-

trappen. Online en offline zijn duizenden ouder wordende fietsers bewust gemaakt van de risico's op de fiets in het verkeer en kregen ze hulp om de eigen veiligheid te vergroten. Tot slot verbeteren we de infrastructuur (Duurzaam Veilig), en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drem-pels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor was in 2021 en 2022 bovendien een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van € 8 miljoen beschikbaar. Hiervoor zijn begin 2023 de eerste projecten gerealiseerd. Een nieuwe tranche van € 3 miljoen is inmiddels toegekend. De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap.

Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen en in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbren-gen 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 Versnelingsopgave Haltetoegankelijkheid zijn in de eerste helft van 2023 drie tramhaltes toegankelijk gemaakt. Met de herinrichting van de Koninginneweg, is ook de laatste straathalte van Amsterdam in de Zeilstraat, vervangen voor een voor iedereen toegankelijke halte.



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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	105.648	140.469	155.477	15.008
Totaal lasten	105.648	140.469	155.477	15.008
Bijdragen derden	-	2.700	5.609	2.909
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	2.700	5.609	2.909
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-105.648	-137.769	-149.868	-12.099

Een aantal projecten kampt met vertraging, zoals de aanleg van de Oranje Loper en de fietsenstalling op station Sloterdijk in Amsterdam, de HOV Noordwijk-Schiphol en de N247 in Waterland. Dit wordt onder andere veroorzaakt door complexiteit in de voorbereiding, gestegen kosten en beperkte beschikbaarheid van menskracht. Daar staat tegenover dat bijvoorbeeld het project Machineweg in Aalsmeer en kleine fiets- en verkeersveiligheidsopgaven sneller tot uitgaven komen.

Het budget voor de Investeringsagenda 2023 was € 140,5 miljoen. De aanpassingen zijn:

- ▶ Zoals elk jaar het geval is, wordt het budget in de 1e bestuursrapportage bijgesteld met het niet-gerealiseerd budget uit het voorgaand jaar (€ 19,7 miljoen). Dit budget is niet vrij besteedbaar,

maar gekoppeld aan lopende verplichtingen en wordt daarom toegevoegd aan de begroting 2023.

- ▶ De indexatie vanuit het Rijk op de begroting is voor 2023 naar verwachting 4% en wordt berekend over het bedrag uit de primitieve begroting (4% over € 105,6 miljoen is € 4,2 miljoen).
- ▶ Het project Signalling & Control metro Amsterdam is in gebruik genomen, maar bevat nog enkele restpunten, die in 2023 worden gerealiseerd. Deze restpunten worden onder het AMRI-contract door GVB uitgevoerd. Het hieraan gekoppelde budget van in totaal € 8,8 miljoen wordt overgeheveld naar het begrotingsprogramma AMRI (Assetmanagement Railinfrastructuur).

Door de huidige ontwikkelingen en al aangegane juridische verplichtingen is een verdere bijstelling van de begroting nog te prematuur. De verwachting is dat de uitgaven over 2023 uiteindelijk tussen € 120 en 150 miljoen uitkomen, waarmee de begroting 2023 (na wijziging) volstaat. Deze uitgaven sorteren een vliegwieleffect. Gezamenlijk met de partners wordt naar verwachting een totale investering van circa € 300 miljoen gerealiseerd. De Vervoerregio monitort de voortgang van de realisatie van het programma. In de 2e Bestuursrapportage 2023 verwachten wij u over de nieuwe inzichten te kunnen informeren.



Amsteltram

Amstelveenlijn:

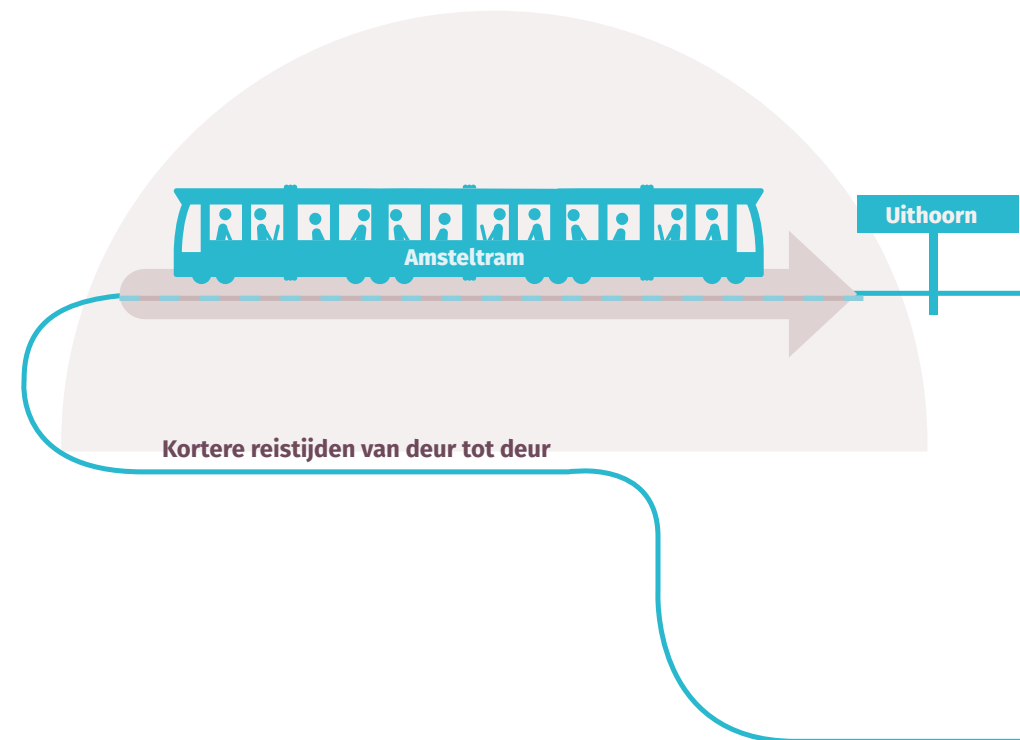
De werkzaamheden aan de halte Strawinsky-laan (light variant) om de perrons te verbreden zijn tijdig en succesvol uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2023. De laatste kleine restpunten worden begin mei 2023 uitgevoerd, daarna volgt successievelijk de ingebruikname eind mei en de formele inbeheername eind juli door GVB.

Uithoornlijn:

We zijn er trots op dat we het project zoals het er nu naar uit ziet, op planning en binnen budget realiseren. De Uithoornlijn loopt op schema om zomer 2024 in exploitatie te nemen. In de uitvoeringsplanning zit nog voldoende buffers om de vertragingen op te vangen. Mede dankzij een open en positieve houding van partijen om gezamenlijk tot oplossingen te komen verloopt de samenwerking goed.

Het project levert 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, circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten op termijn.

De drie belangrijke risico's die impact kunnen hebben op tijd en geld betreffen de tijdige realisatie van de Hal op het opstel terrein, de beschikbare capaciteit van personeel en het landelijk personeelstekort (met name op installatie technici) en diefstal en vandalisme waarbij schade wordt aangebracht aan nog niet in gebruik genomen infrastructuur.



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

Amsteltram	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	-	1.053	1.053	-
Uithoornlijn	35.717	38.212	41.914	3.702
Totaal lasten	35.717	39.265	42.967	3.702
Bijdragen derden	1.615	1.615	1.692	78
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	1.615	1.615	1.692	78
Saldo Amsteltram	-34.101	-37.650	-41.275	-3.625

Grote projecten schaalsprong OV

Het project MIRT-Verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (doortrekken Noord/Zuidlijn) bevindt zich in de opstartfase van de Verkenning. In deze fase vindt onder ambtelijk opdrachtgeverschap van de Vervoerregio dagelijkse aansturing plaats van de projectorganisatie, die belegd is bij de directie Bijzonder Projecten van gemeente Amsterdam. De samenwerking (governance) met de projectpartners wordt nader uitgewerkt in een Samenwerkings-overeenkomst. De nadere invulling van de gedelegeerde opdrachtgeversrol, namens de acht betalende partijen, vindt samen met

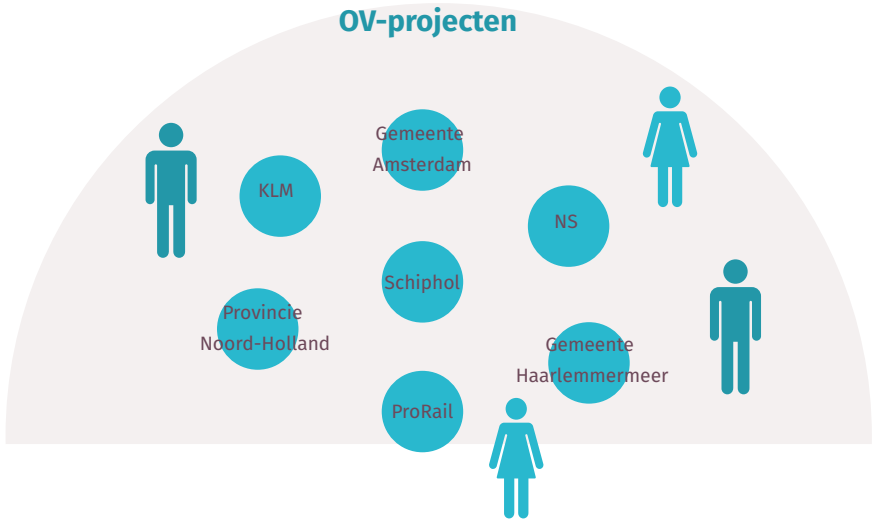
het ministerie van IenW plaats. Daarna start in Q2 de analysefase van de Verkenning.

Voor de MIRT-Verkenning OV-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum is in het eerste kwartaal gestart met het opstellen van het Startdocument. Na vaststelling van dit document start de formele Verkenning, naar verwacht na het zomerreces.

Voor de Zuidasdok een derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio een financiële bijdrage maar is geen trekker van de realisatie. De inhoudelijke voortgang is nog niet in beeld.

Tabel 5: baten en lasten Grote projecten schaalsprong OV

Grote projecten schaalsprong OV	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotings- wijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Vast te stellen Begrotings- wijziging 2023 bij 1e Bestuurs- rapportage
Bijdrage projecten	1.000	1.000	20.950	19.950
Exploitatiekosten	-	-	-	-
Totaal lasten	1.000	1.000	20.950	19.950
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-1.000	-1.000	-20.950	-19.950



De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een extra bijdrage van € 145 miljoen waarmee de totale bijdrage van de Vervoerregio in de Nationale Alliantie nu € 370 miljoen bedraagt.

In 2023 zijn twee bedragen toegevoegd aan de begroting:

- € 19,2 miljoen voor de uitwerking van de afspraak die bij het BO MIRT in 2018 is gemaakt met het Rijk, waarin de regio heeft toegezegd € 35 miljoen bij te zullen dragen aan het project Zuidasdok. Gemeente Amsterdam en Vervoerregio zijn overeen gekomen deze kosten 50/50 te verdelen. Met de ophoging naar prijspeil 2023 komt de bijdrage van de Vervoerregio op € 19,2 miljoen uit.

- Uit de meerjarenbegroting is € 0,75 miljoen naar voren gehaald, zodat een start gemaakt kan worden met de MIRT-verkenning voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, waar in 2023 € 1,75 miljoen beschikbaar is vanuit de Vervoerregio.

Concessies

De rijksoverheid heeft een Transitievergoeding OV beschikbaar gesteld voor 2023. Het negatieve resultaat van de vervoerders als gevolg minder reizigersopbrengsten, doordat reizigers o.a. vaker thuis werken na de Covid-19-pandemie, worden hiermee deels gedekt. Hierdoor is het mogelijk om het vervoeraanbod op een gelijkwaardig niveau te houden voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Als onderdeel van de bestuurlijke afspraak gemaakt in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad stelt ook de Vervoerregio voor 2023 extra middelen beschikbaar.

Deze transitievergoeding is ook hard nodig. Het reizigersherstel ligt namelijk nog steeds onder het niveau van voor de Covid-19-pandemie. Dit was bij het opstellen van de begroting bekend. In de eerste maanden van 2023 is het reizigersherstel opgelopen naar een niveau van circa 85% in april ten opzichte van pré-covid. We zien een ander reisgedrag: dinsdag en donderdag zijn echt drukker ten opzichte van de andere werkdagen. Vooralsnog wordt niet verwacht dat we in 2025 terug zijn op het niveau van 2019.

De stakingen In de eerste 3 maanden van dit jaar in het streekvervoer dragen daar ook niet aan bij. Ongeveer 50% van het personeel legde het werk neer voor meerdere dagen. Dit heeft effect gehad op de op-

brengsten van de vervoerders en het sneller herstel van het aantal reizigers. Inmiddels zijn het personeel en de streekvervoerders een nieuwe CAO overeengekomen.

Hoewel financieel oplossingen gevonden zijn voor het op peil houden tot een niveau van 85 a 90% van het OV is het toch niet altijd mogelijk de dienstregeling te rijden zoals de Vervoerregio en de vervoerders zouden willen. Ziekteverzuim en krapte op de arbeidsmarkt leiden ertoe dat de vervoerders de dienstregeling verder moeten afschalen. Dit om de reiziger een betrouwbaar openbaar vervoer te blijven bieden. De dienstregeling wordt actief gemonitord en besproken met de vervoerders. Hierbij betaalt de Vervoerregio minder als het aanbod onder de afgesproken dienstregeling komt.

De nieuwe samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland start op 10 december 2023. De Vervoerregio werkt samen met EBS hard aan de implementatie van deze concessie. Dit loopt tot nu toe goed en we liggen op schema om meteen bij start van de concessie te starten met een volledige Zero-emissie busvloot. In dat kader worden een aantal werkzaamheden en subsidies al in 2023 opgestart. De grote opgave is ook in deze concessie het personeelsprobleem.



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

Concessies	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelland Meerlanden	47.745	51.363	61.796	10.434
Amsterdam (Exploitatie)	10.771	17.171	50.658	33.487
Waterland	21.756	23.102	29.402	6.300
Zaanstreek	13.532	14.366	13.745	-621
CVV en buurtbussen	103	103	150	47
Covid-OV-herstelbudget	-	13.450	5.000	-8.450
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.000	725	-275
R-net Uitvoeringskosten	156	156	156	-
Zaanstreek/Waterland (v.a. 2024)	-	-	5.205	5.205
Totaal lasten	94.063	120.710	166.838	46.128
Bijdragen derden	6.143	6.143	6.143	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Transitievergoeding OV	175	175	32.809	32.634
Totaal baten	6.318	6.318	38.952	32.634
Saldo Concessies	-87.745	-114.392	-127.886	-13.493

- ▶ De concessies zijn geïndexeerd naar het voorlopige prijspeil 2023 en geactualiseerd op basis van de aan de vervoerder afgegeven beschikkingen. De impact hiervan is € 4,1 miljoen euro, dit op basis van de bestaande concessieafspraken.
- ▶ De voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland heeft gedeeltelijk al in 2022 plaats gevonden en de lasten zijn daarom met € 0,3 miljoen naar beneden bijgesteld;
- ▶ Voor 2023 is er vanuit de rijksoverheid een Transitievergoeding OV beschikbaar. De bedragen voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden zijn aan de baten en lasten kant toegevoegd voor € 32,6 miljoen. Dit is een budget neutrale wijziging.
- ▶ De eigen bijdrage aan de TVOV regeling is opgenomen voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Dit gaat om 1/3 van het in aanmerking komende tekort. Deze bijdrage is gedekt uit de binnen het Herstelfonds OV concessies beschikbare middelen voor 2023 en 2024. Dit is voor de meerjarenbegroting van de Vervoerregio een budget neutrale wijziging. Voor 2023 is daardoor € 4,6 miljoen extra aan lasten opgenomen, deze waren opgenomen in 2024.
- ▶ De post voor het herstelbudget OV is verlaagd doordat de kosten aan de specifieke concessies zijn gekoppeld voor € 8,5 miljoen, dit is een budget neutrale wijziging.
- ▶ Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is een aantal incidentele subsidies, € 5,1 miljoen, naar voren gehaald in verband met de start van het dienstregelingjaar in december 2023. Dit is voor de meerjarenbegroting van de Vervoerregio een budget neutrale wijziging. Daarnaast is er € 0,1 miljoen opgenomen voor monitoring, dit is een budget neutrale wijziging tussen de concessies.

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

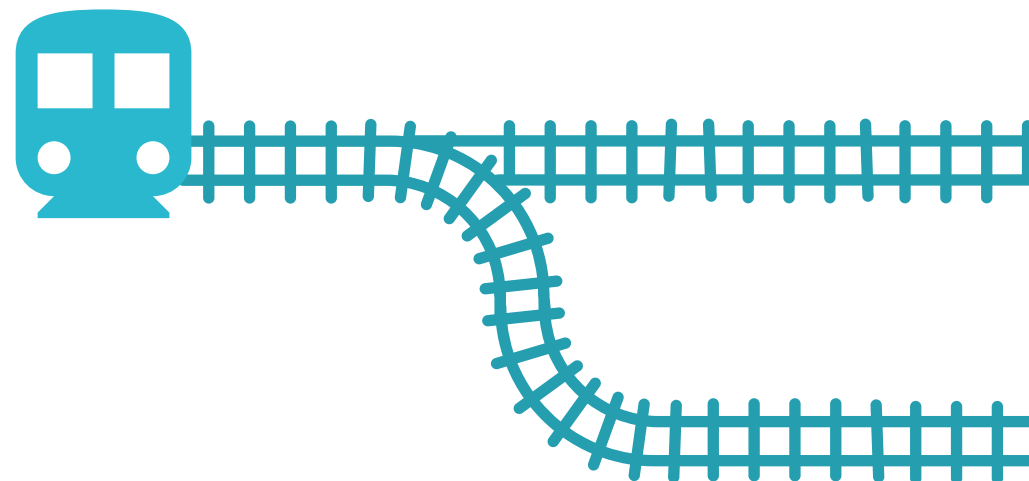
De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Voor het subprogramma is een meerjarenreeks opgesteld voor de periode 2022 – 2034. Er is voor de resterende jaren van dit subprogramma jaarlijks gemiddeld € 141 miljoen op prijspeil 2023 beschikbaar voor het beheer en onderhoud. Dit is inclusief vervangingsprojecten en S&C (Signalling & Control). Binnen deze meerjarenreeks kan al naar gelang de uitvoeringssnelheid van het dagelijks beheer en het vervangingsprogramma tussen de jaren worden geschoven. Dit kan zolang de totale bijdrage, welke de Vervoerregio heeft gereserveerd voor de periode 2022 – 2034, niet wordt overschreden. Binnen de AMRI werkzaamheden is de Vervoerregio risicodragend opdrachtgever, GVB Infra B.V. opdrachtnemer en het daaronder vallend Railinfrabedrijf (RIB) de aangewezen beheerder zoals omschreven in de Wet Lokaal-spoor (Wls).

De prestaties van de tram en metro infrastructuur waren in het eerste kwartaal van 2023 goed. Slechts enkele verstoringen hebben tot kleine hinder voor de OV-reiziger geleid. In het tweede kwartaal heeft wel een significante verstoring van drie dagen van de Noord/Zuidlijn plaatsgevonden. Dit als gevolg van meerdere defecten met

dezelfde oorsprong in het energiesysteem. Dit gaf een risico op aanzienlijke materiële schade waardoor GVB RIB als beheerder volgens de Wls besloten heeft om een deel van de exploitatie stil te leggen. Vervoerregio heeft GVB RIB gevraagd om dit voorval te onderzoeken met als doel om ervan te leren en dergelijke hinder in de toekomst te voorkomen.

De Vervoerregio en GVB RIB zijn bezig met de uitvoering van een transitieprogramma om assetmanagement te introduceren. De richtlijnen voor deze werkwijze zijn omschreven in de internationale norm ISO 55001: Asset Management. Binnen de Vervoerregio en GVB RIB zijn stappen gezet om deze werkwijze te introduceren. De implementatie loopt echter wel wat achter op de oorspronkelijk beoogde planning. Vervoerregio en GVB RIB zijn in gesprek om dit bij te sturen.

In het jaarverslag 2022 heeft GVB RIB een significante onderbesteding op de uitgaven van het beheerplan 2022 gerapporteerd. Dit komt met name door kasverschuivingen binnen het vervangingsprogramma Tram naar 2021 en naar latere jaren en door een trage start van het vervangingsprogramma Metro. GVB RIB heeft aangegeven dat deze verschuiving geen hinder voor de reiziger heeft opgeleverd maar mogelijk wel impact



op het risicoprofiel van komende jaren. De Vervoerregio voert intensieve gesprekken met GVB RIB om er op te sturen dat GVB de financiële kasbeheersing van AMRI op orde krijgt. De hierdoor beschikbare middelen zijn over de meerjarenreeks verdeeld. Het dagelijks bestuur heeft ingestemd met het beheerplan 2023 AMRI en daarmee een opdracht ter hoogte van € 118,5 miljoen op prijspeil 2022 voor alle assetmanagement-werkzaamheden in 2023 verstrekt. Deze werkzaamheden verlopen voorsnog volgens plan, hierdoor is ook geen bijstelling op het reguliere werk nodig. Voor de S&C werkzaamheden 2023 zal nog een extra opdracht volgen.

De Vervoerregio heeft het opdrachtgeverschap van het S&C systeem in mei 2023

Tabel 7: Baten en lasten Assetmanagement Railinfrastructuur (x € 1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Dagelijks Onderhoud Metro	38.231	40.849	40.599	-250
Dagelijks Onderhoud Tram	18.806	18.678	18.678	-
MVP Tram	20.433	20.813	20.813	-
MVP Metro	21.536	20.818	20.818	-
Strategisch Beheer AMRI	12.413	13.479	12.929	-550
Overige kosten AMRI	4.500	30.750	40.608	9.859
OV-Governance	600	600	715	115
Bijdrage WLS	180	180	180	-
AMRI S&C	-	-	10.880	10.880
Totaal lasten	116.699	146.167	166.220	20.054
Bijdragen derden	-	-	1.100	1.100
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	1.100	1.100
Saldo AMRI	-116.699	-146.167	-165.120	-18.954

overgenomen. Dit opdrachtgeverschap is binnen AMRI belegd. De eerste indicatie is dat de inbedding van dit systeem in de reguliere AMRI werkzaamheden kostenverhogend zal zijn. Dit ligt ook in lijn met de oorspronkelijke uitgangspunten. De Vervoerregio gaat deze kosten de komende jaren monitoren.

- De BORI/MVP vaststelling over 2021 gaat dit jaar plaatsvinden. Dit zijn de werkzaamheden die nog onder de oude governance structuur zijn uitgevoerd door de gemeente Amsterdam. Zoals bij de jaarrekening 2022 aangegeven schuift hierdoor € 30 miljoen door naar 2023, dit heeft geen impact op de totaal beschikbare middelen van de Vervoerregio;

- Voor afrondende werkzaamheden vanuit het OV-Governance traject is € 0,1 miljoen doorgeschoven vanuit 2022 naar 2023;
- Voor 2023 is uitgegaan van een voorlopige indexatie van 4%, hiervoor is € 4,8 miljoen in de begroting opgenomen. Dit wordt gedekt uit de stijging van de BDU bijdrage met een gelijk bedrag.
- De toevoeging van het S&C programma inclusief het afronden van de lopende projecten zorgt voor € 10,9 miljoen extra uitgaven in 2023. Hiervan is € 8,8 miljoen gedekt vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit en € 1,1 miljoen uit een externe bijdrage. Daarnaast is € 1 miljoen een toevoeging voor beheer en onderhoud vanaf 1 mei 2023, die nog niet in de begroting was meegenomen. Deze kosten zijn structureel, vanaf 2024 wordt € 2 miljoen in de begroting opgenomen.
- Voor de AMRI overeenkomst is € 24,7 miljoen van de onderbesteding 2022, verdeeld over de komende jaren van de overeenkomst, 2024-2034. De verdeling wordt bij het beheerplan 2024 verder concreet gemaakt.
- Binnen de AMRI posten is in 2023 sprake van € 0,8 miljoen aan saldo neutrale verplaatsingen tussen Dagelijks Onderhoud Metro, Strategisch beheer AMRI en Overige kosten AMRI.



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 zowel trams, metro's als elektrische bussen. Deze bestellingen dragen bij aan de doelstellingen van de Vervoerregio op het vlak van verminderen van CO2 uitstoot en het verbeteren van reizen.

Metro

De instroom van de nieuwe M7 voertuigen ging in februari 2023 van start en loopt volgens schema. De 30 nieuwe voertuigen stromen geleidelijk in. In het contract met de leverancier is een optie opgenomen voor het bestellen van maximaal 30 M7 metrovoertuigen. Dit kan tot uiterlijk oktober 2024. GVB en de Vervoerregio zijn een onderzoek gestart naar de nut en noodzaak van extra metrovoertuigen in het Amsterdamse netwerk. In 2023 wordt onderzocht hoeveel voertuigen er maximaal besteld moeten worden om ruimte in de begroting van 2024 te maken voor de levering van extra voertuigen. Om dit in perspectief te plaatsen werken GVB en de Vervoerregio tegelijkertijd aan een vlootstrategie Metro die inzicht geeft hoe de partijen de komende jaren willen sturen op de metrovloot. De

onderhoudswerkzaamheden metro verlopen momenteel volgens de planning van het vastgestelde Meerjaren Investeringsplan. De activiteiten binnen het metrodomein resulteren vooralsnog niet in een wijziging op de begroting.

Bus

In het kader van duurzaamheid zijn de Vervoerregio en GVB bezig met het volledig elektrificeren van busvloot. Alle oude dieselbusvoertuigen worden in batches vervangen door nieuwe elektrische bussen, wat gemoeid gaat met nieuwe installaties om de bussen te kunnen laden. In 2023 worden de laatste bussen en laadinfra besteld. De verwachting is dat hier in Q2/Q3 2023 een besluit over wordt genomen. GVB gaat hiervoor een lening aan met garantstelling van de Vervoerregio. Dit heeft vooralsnog geen budgettaire consequenties. In de 2e Bestuursrapportage 2023 komen we hierop terug.

Tram

Inmiddels zijn alle 15G-trams inzetbaar op het huidige netwerk. De inzetbaarheid voor de exploitatie van de 15G trams is nog niet op het gewenste niveau. GVB werkt samen met de leverancier aan dit probleem. De verwachting is dat de inzetbaarheid in de loop van 2023 verbetert. De vlootstrategie tram, die aangeeft hoe GVB en de Vervoerregio willen sturen op de tramvloot, is in december 2022 vastgesteld door het dagelijks bestuur. Uit de vloot-

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

Activa GVB	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	26.897	29.306	55.252	25.946
Totaal lasten	26.897	29.306	55.252	25.946
Bijdragen derden	200	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	200	-	-	-
Saldo Activa GVB	-26.697	-29.306	-55.252	-25.946

strategie volgt dat er in 2023 een besluit genomen moet worden over een vervangingsinvestering voor een deel van de Combino-vloot. GVB en de Vervoerregio zijn in het kader daarvan gesprekken gestart over een mogelijke nieuwe trambestelling met als doel de start van een aanbesteding in 2023. De onderhoudswerkzaamheden Tram verlopen volgens de planning van het vastgestelde Meerjaren investeringsplan. De activiteiten binnen het tramdomein resulteren vooralsnog niet in een wijziging op de begroting.

► Zoals aangegeven in de jaarstukken van 2022 is een bedrag van € 22,0 miljoen doorgeschoven van 2022 naar 2023.

► Het bedrag van de begroting 2023 bestaat uit dit doorgeschoven bedrag, alsook het totale bedrag zoals aangevraagd door GVB ten aanzien van de bijdrage in de kapitaallasten voor de reeds gedane investeringen. Voor investeringen binnen Activa GVB heeft de Vervoerregio een beschikking afgegeven en draagt zij over de afschrijvingsduur van dit materiaal bij in de kapitaallasten. Dit bedrag is in totaal € 3,9 miljoen hoger dan in de begroting was opgenomen. Dit komt onder andere door het afronden van gedeeltes van het S&C programma.

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.

Vooralsnog worden de in de begroting opgenomen plannen, projecten en samenwerkingen volgens plan uitgevoerd. Een aanzienlijk deel van de uitgaven uit het OSS-budget zijn jaarlijkse bijdragen aan samenwerkingsverbanden zoals het landelijke Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV) maar ook het regionale samenwerkingsverband voor duurzame mobiliteit MRA Elektrisch. Deze wijzigen in de regel niet tijdens de looptijd, zeker niet financieel. Wel laat ook hier de oplopende inflatie zich gelden – zowel adviesbureaus die worden ingehuurd om onderzoeken uit te voeren, als enkele samenwerkingsplatforms beginnen zich te roeren op de oplopende kosten en mogelijke indexatie. Op dit moment leidt dit echter dus nog niet tot aanpassingen in het budget.



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

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	592	592	592	-
MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid	1.550	1.550	868	-682
MRA Smart Mobility	780	780	780	-
MRA Spoordossier	250	250	200	-50
OSS overige projecten	5.938	5.938	5.923	-15
Totaal lasten	9.110	9.110	8.363	-747
MRA verkeersmodel VENOM	445	445	298	-147
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	1.005	445	-560
MRA Smart Mobility	460	460	460	-
MRA Spoordossier	200	200	160	-40
OSS overige projecten	-	-	-	-
Totaal baten	2.110	2.110	1.363	-747
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-7.000	-7.000	-

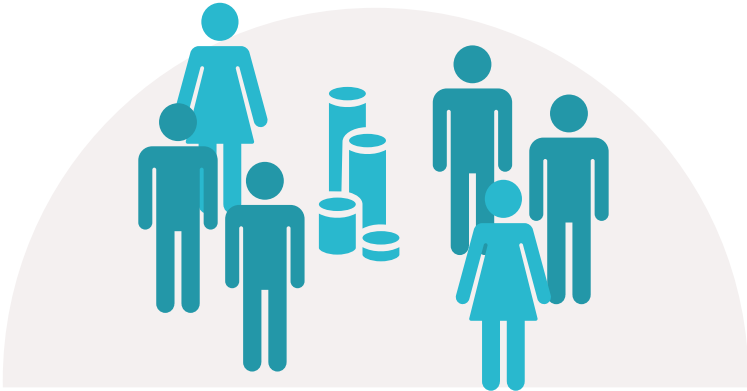
Het totale saldo voor het sub-programma blijft ongewijzigd. Echter door het verschuiven van baten/lasten binnen het penvoerderschap ontstaan hier wel begrotingswijzigingen in overeenstemming met het BBV. Deze worden hierboven gepresenteerd.

Apparaatskosten

Met het subprogramma Apparaatskosten beogen we de activiteiten die de Vervoerregio in het primaire proces uitvoert, goed te stroomlijnen door de geschikte personele kwaliteiten er op in te zetten. Het primaire proces vindt plaats in de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertise-centrum Projecten.

Het budget voor de personele lasten van het primair proces voor 2023 bedroeg € 10,2 miljoen (1e Begrotingswijziging 2023). Dit wordt verhoogd met een indexatie van € 0,7 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,7 miljoen op als doorschuif van het niet bestede budget in 2022, waarmee de personele capaciteit beter in lijn is met de inzet voor de nieuwe opgaven van de Vervoerregio. De begroting voor dit onderdeel voor 2023 wordt daarmee € 12,6 miljoen.

Het is ons de afgelopen maanden gelukt om ondanks de krappe arbeidsmarkt veel vacatures op te vullen. Momenteel zijn nog slechts 3 vacatures niet ingevuld, terwijl wij dit jaar al met 20 nieuwe medewerkers een arbeidsovereenkomst hebben afgesloten.



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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	8.745	8.604	9.104	500
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.628	1.628	3.490	1.862
Totaal lasten	10.373	10.232	12.594	2.362
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.373	-10.232	-12.594	-2.362





Programma Overhead

Programma Overhead

Met de middelen voor personele kosten in het programma Overhead willen we de activiteiten van het primaire proces aansturen en optimaal ondersteunen, door de geschikte personele kwaliteiten er op in te zetten. Het secundaire proces vindt plaats bij Directie, Managers teams, Strategie en de teams Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

Binnen Bedrijfsvoering heeft de vertraagde ingebruikname van de nieuwe locatie geleid tot dubbele huisvestingskosten. De constante druk op het budget Wervingskosten resulteert in een incidentele uitbreiding voor 2023, plus een structurele uitbreiding voor de ontwerpbegroting. Deze twee posten plus enkele kleine bijstellingen leiden tot een voorgestelde verhoging 2023 van € 0,3 miljoen voor Bedrijfsvoering. Bij Financiën zijn een tweetal aanbestedingen de oorzaak van de aanvraag tot een structurele begrotingsbijstelling (verhoging) van € 0,03 miljoen.

Het budget voor de personele lasten van het secundair proces voor 2023 bedroeg € 7,6 miljoen (1e Begrotingswijziging 2023). Dit wordt verhoogd met een indexatie van € 0,5 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,0 miljoen op als doorschuif van het niet bestede budget in 2022, waarmee de personele capaciteit beter in lijn is met de inzet voor de nieuwe opgaven van de Vervoerregio. De begroting voor dit onderdeel voor 2023 wordt daarmee € 9,1 miljoen.

Bij de baten is de huuropbrengst van de MRA opgenomen. De Vervoerregio verhuurt een deel van de locatie aan de MRA.



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

Overhead	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Materiële kosten:				
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	-
Communicatie	185	185	185	-
Bedrijfsvoering	3.221	3.371	3.941	570
Financiën	196	196	235	39
Personele kosten:				
Directe personeelslasten	5.652	5.856	6.237	381
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.722	1.722	2.803	1.081
Totaal lasten	11.132	11.486	13.558	2.071
Baten overhead	140	50	202	152
Totaal baten	140	50	202	152
Saldo Overhead	-10.992	-11.436	-13.355	-1.919



Programma Algemene dekkingsmiddelen

Programma Algemene dekkingsmiddelen

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2023 willen behalen. Zij bestaan uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU), uit rentebaten op de bussenleningen en de marktconformiteitstoelage die wij aan GVB Activa berekenen voor de garantstelling op hun leningen.

De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ont-

vangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Over 2023 ontvangen we € 443,5 miljoen. Voorlopig gaan we daarnaast uit van 4% indexatie, wat neerkomt op € 17,6 miljoen. Waarschijnlijk wordt in juni 2023 bekend hoeveel de indexatie werkelijk bedraagt.

Additionele en geoormerkte bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU, zijn opgenomen in het programma Verkeer & Vervoer.

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

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 1e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	522	522	280	-242
Totaal lasten	522	522	280	-242
BDU jaarbijdrage	435.714	443.633	461.198	17.565
BDU saldo voorgaande jaren	-36.929	49.849	130.632	80.783
Rentebaten	1.992	1.992	1.750	-242
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	400.777	495.474	593.580	98.106
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.255	494.952	593.300	98.348

We houden intensief contact met het ministerie over afstemming van de bedragen, en het proces van indexatie. De prijsstijgingen op de kosten die wij voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur in de afgelopen perioden hebben betaald en nog moeten betalen, worden onvoldoende gecompenseerd door de indexatie die wij op de BDU ontvangen. Dat betekent dat we in 2023 in moeten leveren op onze buffers en in de toekomst steeds minder op mobiliteitsgebied kunnen doen. Omdat de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin en OV in het bijzonder betekent, zijn wij het gesprek met het ministerie aangegaan om voldoende middelen te krijgen voor de opgave die we hebben. Vooralsnog heeft dit niet tot concrete resultaten geleid.

Voor het afsluiten van de bussenleningen voor de concessie ZaWa zijn wij in 2023 leningen aangegaan. Deze lening sluiten wij door aan de vervoerder EBS tegen vrijwel dezelfde condities. Deze zullen in de 2e Bestuursrapportage worden verwerkt.

De rentelasten zijn aangepast op basis van de geactualiseerde financieringsbehoefte.

► Voor de algemene BDU-inkomsten 2023 hebben wij in december 2022 de beschikking ontvangen. Deze wijkt nauwelijks af van het in de 1e Begrotingswijziging 2023

opgenomen bedrag. Daarnaast verwachten we in juni 2023 ook een beschikking voor de indexatie over de periode maart 2022 tot en met maart 2023. Daarvoor is in deze bestuursrapportage een voorzichtige schatting van € 17,6 miljoen (4%) opgenomen.

► Een tekort aan inkomsten aanvullen met het opgebouwde saldo van de BDU die we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben uitgegeven. Daarmee maken we de begroting sluitend. Dat leidt in deze bestuursrapportage tot een aanpassing van € 98,3 miljoen. Dat bedrag betreft voor het merendeel uitgaven die in 2022 waren begroot, maar toen niet zijn uitgegeven omdat projecten zijn vertraagd of nog niet waren afgerekend. Dat betekent dat die kosten in 2023 tot uitgave komen.

► Aan de batenkant staan verder de ontvangen rente, inclusief de marktconformiteitstoelage die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. In deze bestuursrapportage is de rente en marktconformiteitstoelage geactualiseerd voor de lopende bussenlening en de garantstelling.



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 2023 uit op € 60,5 miljoen positief en laat het gehele jaar een positief saldo zien. Dit is gebaseerd op een voorzichtige raming van uitgaven en ontvangsten.

De beginstand van de liquiditeiten in de kolom 'Begroting 2023 na de 1e Bestuursrapportage 2023' is de werkelijk

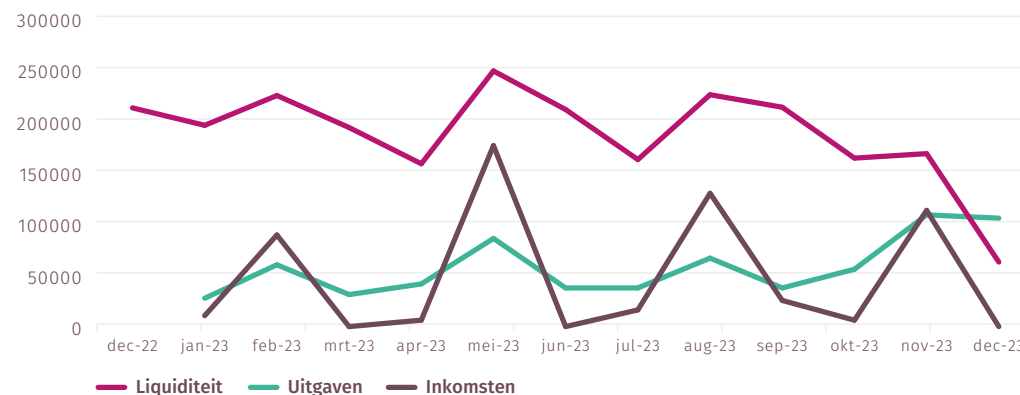
eindstand uit de Jaarrekening 2022. Een scherpe monitoring van de liquiditeitsontwikkeling is noodzakelijk om tijdig over voldoende liquiditeit te kunnen blijven beschikken voor de lopende uitgaven. De ervaring leert dat pas in de loop van het jaar voldoende inzicht ontstaat over de daadwerkelijk uitgaven in het laatste kwartaal omdat projecten worden doorgeschoven en daarmee de uitgaven achterblijven.

Tabel 13: Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose Bedragen x € 1.000	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023 na 1e Begrotings- wijziging 2023	Begroting 2023 na 1e Bestuurs- rapportage 2023	Verschil 1e Bestuurs- rapportage ten opzichte van 1e Begrotings- wijziging 2023
Beginstand liquide middelen 1 januari 2023	-29.286	24.875	210.813	185.938
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	10.807	10.807	6.802	-4.005
Overige inkomsten	475.089	508.517	538.328	29.811
Overige uitgaven	-416.871	-509.760	-695.431	-185.671
Af te sluiten leningen				
Eindstand liquide middelen	39.739	34.439	60.511	26.072

Grafiek 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2023 (x € 1.000)

Liquiditeitsontwikkeling per kwartaal 2023-2024
(bedragen x € 1.000)





Bijlage 1 : Afkortingenlijst

Bijlage 1 : Afkortingenlijst

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg	OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
AMRI	Assetmanagement Railinfrastructuur	OV	Openbaar Vervoer
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)	P&C	Planning & Control
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)	RIB	Railinfrabedrijf (onderdeel van GVB Infra B.V.)
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	S&C	Signalling & Control
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro	SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	TVOV	Transitievergoeding openbaar vervoer
IenW	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)	UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie	VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
ISO	International Standardization Organization	Wls	Wet Lokaalspoor
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer	Woo	Wet open overheid
MRA	Metropoolregio Amsterdam	ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Arjen Vos
Debby Lieuw-On
Wiebke Wilting

Vormgeving

Vorm de Stad, Amsterdam

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

Amsterdam, juli 2023 ©