



Vervoerregio
Amsterdam



1e

Bestuursrapportage 2024

Vastgesteld door de regiораad van 9 juli 2024



Inhoud

Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	8
Ontwikkelingen per programma	11
A. Programma Verkeer & Vervoer	12
Investeringsagenda Mobiliteit	13
Amsteltram	16
Grote projecten schaa sprong ov	17
Concessies	18
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	22
Activa GVB	24
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	26
Apparaatskosten	27
B. Programma Overhead	28
C. Programma Algemene dekkingsmiddelen	31
Ontwikkeling liquiditeiten	33
Bijlage 1: Afkortingenlijst	35
Colofon	37



Inleiding en samenvatting

Inleiding

Conform eerdere instemming van de regioraad brengt de Vervoerregio twee keer per jaar tussentijds verslag uit ten aanzien van de voortgang en voorziene afwijkingen op de vastgestelde begroting.

Met de tussentijdse bestuursrapportages informeert het DB de regioraad hierover en daardoor is de raad in de gelegenheid om op doelen en middelen te sturen. De ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om de begroting aan te passen. De bestuursrapportages fungeren daarmee ook als voorstellen voor begrotingswijzigingen, die de regioraad kan vaststellen en/of amenderen.

Met de huidige 1e bestuursrapportage wordt de begroting geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht.

Samenvatting

In 2024 richt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) zich op diverse thema's, waaronder duurzame investeringen in openbaar vervoer, verkeersveiligheid, doorfietsroutes, deelmobiliteit, spitsmijden en mobiliteit in relatie tot woningbouwopgaven.

Projecten zoals de Guisweg en de Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516 in Zaanstad zijn in een nieuwe fase beland of zitten in de uitvoering, gericht op het verbeteren van de doorstroming van openbaar vervoer en fietsverkeer, met aandacht voor omgevingsinpassing. Knelpunten zoals Amsterdam Lelylaan, Duivendrecht en Hoofddorp krijgen vergelijkbare aandacht. De vervanging van de Oude Haagse brug en de opening van de Zuiderzeeweg in Edam-Volendam dragen bij aan zowel veilige autoverbindingen als uitbreiding van het regionale fietsnetwerk. Verkeersveiligheid wordt vergroot door infrastructuurverbeteringen, gefinancierd via regionale projecten en de Rijksimpuls Verkeersveiligheid. Educatieve initiatieven zoals de Week van het Verkeer en het programma 'Doortrappen' dragen hieraan bij. De Vervoerregio investeert ook in duurzaamheid, inclusie en toegankelijkheid, bijvoorbeeld door het plaatsen van zonnepanelen, realisatie van laadinfrastructuur en het verbeteren van toegankelijkheid op knooppunten. De regio neemt een leidende rol in het bevorderen van doorfietsroutes, zoals al geïmplementeerd met gemeenten Haarlemmermeer en Edam-Volendam.

De Uithoornlijn blijft op schema voor een geplande exploitatiestart in juli, met voltooide testwerkzaamheden en opleidingen voor beheer- en exploitatiepersoneel.

Tegelijkertijd gaat de ontwikkeling van de Tijdelijke Eindh halte Amsteltram door.

Op 20 december 2022 stemde de regioraad in met een totale bijdrage van €370 miljoen aan de Nationale Alliantie, verdeeld over de begrotingsjaren 2024 tot 2034. Deze bijdrage ondersteunt projecten zoals Zuidasdok en het derde perron van station Amsterdam Zuid, evenals de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA). De Vervoerregio garandeert tevens €300 miljoen voor de aanschaf van benodigd metromaterieel en neemt het exploitatierisico voor haar rekening. Voor de ov-verbindingen OVAH en OVSA zijn respectievelijk samenwerkingsovereenkomsten getekend (voor OVSA zijn de voornemens deze 3 juli 2024 te tekenen) en worden aanbestedingen voor adviesdiensten uitgevoerd. De financiering voor Zuidasdok ov-terminal wordt momenteel behandeld binnen het Investeringsagenda Mobiliteit-programma, met mogelijke overheveling van middelen naar toekomstige begrotingen.

Er is in de (regionale) politiek veel aandacht voor het openbaar vervoer. Dankzij de Motie Bikker is vanuit het Rijk jaarlijks €300 miljoen extra vrijgemaakt om de kwaliteit te verbeteren en verschraling te voorkomen. De Vervoerregio ontvangt hiervan €85 miljoen, toegevoegd aan de BDU, voor doelen zoals het betaalbaar houden van het ov, het bereikbaar houden van publieke voorzieningen, duurzame investeringen en het verbeteren van de kwaliteit van het ov.

Een deel van de extra subsidie, €48 miljoen, wordt gereserveerd om de tariefstijging van 11,24% in 2024 te voorkomen. Voor de resterende €37 miljoen wordt een bestedingsvoorstel ontwikkeld voor de komende drie jaar (2024-2026). Er zijn zorgen over de financiële gevolgen van de herijking van het studentenreisproduct voor 2024.

Vervoerders worden echter gecompenseerd voor het verschil tussen de herijking en eerdere metingen.

Voor het subprogramma AMRI (Assetmanagement railinfrastructuur) is een meerjarige budgetreeks vastgesteld voor 2022-2034, met jaarlijks gemiddeld €150 miljoen (2024 prijspeil). Flexibiliteit in jaarlijkse toewijzingen is mogelijk binnen deze reeks, zolang het totaalbudget niet wordt overschreden. Tram- en metro-infrastructuur presteerden goed in het eerste kwartaal van 2024, behalve bij enkele kleine verstoringen en een aanzienlijke lekkage op de Noord-zuidlijn. GVB RIB onderzoekt dit voorval om ervan te leren, met aandacht voor klimaatadaptatie. Verbetering van de beschikbaarheid van liften en roltrappen is een lopend programma, gestart eind 2023. Ook zijn dieselwerk-locomotieven vervangen door elektrische varianten voor duurzaam onderhoud. Een transitieprogramma voor assetmanagement, conform ISO 55001, wordt uitgevoerd en naar verwachting eind 2024 afgerond. Onderbesteding in het beheerplan 2023 van GVB RIB leidde tot herverdeling van middelen over de meerjarenreeks, met instemming van het dagelijks bestuur voor het Beheerplan 2024 met een budget van €127 miljoen.

Strategische Activa, zoals rollend materieel, remises en garages, zijn cruciaal voor de uitvoering van de concessie Amsterdam. De Vervoerregio subsidieert de aanschaf, het groot onderhoud en de uitstroom van het rollende materieel, waaronder metro's, trams en elektrische bussen. Deze investeringen dragen bij aan doelstellingen zoals

bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit. De instroom van 30 nieuwe M7 metrovoertuigen verloopt volgens plan, waarbij de helft van de voertuigen al inzetbaar is. Voor trams wordt gewerkt aan een vlootstrategie om flexibeler te kunnen inspelen op veranderingen in de stad, met een mogelijke aanbesteding van de 17G tram. De bestelling van elektrische bussen, zoals EB 4 en EB 5 en 6, ondervindt vertraging, waardoor instroming pas tussen Q4 2024 en Q2 2025 wordt verwacht. Ondertussen blijft de Strategische Activa een onderdeel van het Concessiebesluit Amsterdam.

Gevolgen voor het saldo BDU

Bij de begroting 2024 was de verwachte stand van het saldo BDU eind 2024 € 125,3 miljoen. Daarin was nog geen rekening gehouden met overheveling van budgetten uit 2023. In de Jaarstukken 2023 wordt voorgesteld om € 45,4 miljoen aan onderbesteding in 2023 door te schuiven naar de begrotingen 2024 en later. Die onderbesteding is het gevolg van uitstel van uitvoering van (gedeelten van) projecten en vormt daarmee het beklemd deel van het saldo BDU eind 2023.

Met het vaststellen van de Jaarstukken 2023 bedraagt het saldo van de beschikbare BDU op 1 januari 2024 € 243,4 miljoen. Na de hiervoor genoemde aanpassingen in de begroting wordt over 2024 € 6,2 miljoen aan BDU-saldo toegevoegd aan het BDU-saldo op de balans. Daarmee komt het verwachte BDU-saldo eind 2024 uit op € 249,6 miljoen. Dat is voldoende om het bedrag voor mogelijke risico's af te dekken (zie de risicoparagraaf in de Jaarstukken 2023).

Begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage

Type Wijzigingen

1. Wijzigingen binnen het sub-programma

- ▶ Wanneer meer middelen nodig zijn wordt aangegeven waaruit de dekking komt;
- ▶ Wanneer minder middelen nodig zijn wordt aangegeven waar het geld heen gaat.

2. Wijzigingen tussen de sub-programma's

- ▶ Wanneer meer middelen nodig zijn wordt een voorstel voor de dekking gedaan;
- ▶ Wanneer minder middelen nodig zijn wordt voorgesteld waar het geld heen gaat.

De nummers 1 en 2 verwijzen naar de onderdelen die hierboven zijn genoemd.



Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Type wijziging
Overheveling budget Investeringsagenda (IA) Mobiliteit vanwege vertraging in de uitvoering van projecten naar 2024	+26,5	IA Mobiliteit	1
Indexatie Investeringsagenda Mobiliteit (uitgaande van 4%)	+4,4	IA Mobiliteit	1
Overheveling naar Amsteltram (Tijdelijke Eindhalte Amsteltram)	-1,7	IA Mobiliteit	2
Overheveling naar AMRI (Bijdrage “Beheerder aan tafel” programma Zuidas Dok en Afronding Aanbrengen Geleidelijken Noord/Zuidlijnstations)	-0,8	IA Mobiliteit	2
Strategisch Plan Verkeersveiligheid, deelmobiliteitshubs, SBaB Werkgeversaanpak Spreiden & Mijden	+2,7	IA Mobiliteit	1
Doorschuij naar latere jaren Uithoornlijn	-16,2	Amsteltram	1
Toevoeging tijdelijke eindhalte Amsteltram	+1,0	Amsteltram	2
LTI compensatie 2024	+47,6	Concessies	1
SOV compensatie	+10,8	Concessies	1
Indexatie concessie	+9,3	Concessies	1
Herijking contract Amstelland-Meerlanden, nieuwe verdeling over 2024-2032	-3,9	Concessies	1
Lagere lasten voor sociale veiligheid GVB	-1,5	Concessies	1
Bonusverlaging GVB	-1,4	Concessies	1
Doorschuij monitoringskosten 2023	+0,1	Concessies	1
Minderwerk Concessie Zaanstreek-Waterland	-7,3	Concessies	1
SPUK ZE subsidie actualisatie en te door belasten kosten concessie Zaanstreek-Waterland	+1,3	Concessies	1
Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is in 2024 een implementatieboete opgelegd.	+2,2	Concessies	1
Doorschuij lasten aansluiting laadinfrastructuur 2023	+0,7	Concessies	1
De Motie Bikker stelt naast de LTI compensatie ook geld beschikbaar tegen de verschraling van het ov	+37,6	Concessies	1
Doorschuij uitvoeringskosten	+0,2	Concessies	1

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma	Type wijziging
Actualisatie Ontwikkelingsfonds ov, herijking Amstelland-Meerlanden en actualisatie kasritme	-0,5	Concessies	1
Doorschuij door actualiseren planning ov-governance	-0,3	AMRI	1
Overdracht van het project S&C M7 van Activa naar AMRI	+3,0	AMRI	1
Doorschuij uit 2023	+3,0	AMRI	1
Doorschuij op basis van actualisatie Dagelijks Onderhoud Metro en Tram, MVP Metro en Tram, Strategisch beheer en overige kosten naar latere jaren.	-15,7	AMRI	1
Indexatie AMRI-contract	+5,0	AMRI	1
Budgetoverhevelingen voor “Beheerder aan tafel” en restpunten rondom wayfinding bij de Noord-Zuidlijn.	+0,8	AMRI	2
Budgetoverheveling restpunten Amstelveenlijn	+3,4	AMRI	2
Investerings in strategische activa dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur voor de EB 5&6	+2,6	Activa GVB	1
Investerings in strategische activa dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur voor de EB 5&6	+2,6	Activa GVB	2
Vertraging levering aanschaf EB 4 bussen	-1,2	Activa GVB	1
Herverdeling kapitaallasten investering M7	-0,5	Activa GVB	1
Doorschuij budget 2023	+3,6	Activa GVB	1
Indexatie Activa GVB naar prijspeil 2024	+2,0	Activa GVB	1
Actualisatie programmabegroting Samen Bouwen aan Bereikbaarheid & VENOM	-0,3	OSS	1
Actualisatie en correctie personele kosten	-0,1	Apparaatskosten V&V	1
Actualisatie en correctie personele kosten	+0,4	Overhead	1
Extra kosten Bedrijfsvoering door groeiende organisatie	+0,5	Overhead	1
Rentelasten	-2,1	Alg. dekkingsmiddelen	1
Totaal hogere lasten	+117,8		

Aan de batenkant per saldo € miljoen hogere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub) programma	Type wijziging
Strategisch Plan Verkeersveiligheid, deelmobiliteitshubs, SBaB Werkgeversaanpak Spreiden & Mijden	+2,7	IA Mobiliteit	1
SOV compensatie	+10,8	Concessies	1
Indexatie bijdrage voor het Schipholnet	+1,4	Concessies	1
Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is in 2024 een implementatieboete opgelegd.	+2,2	Concessies	1
Te door belasten kosten concessie Zaanstreek-Waterland	+0,4	Concessies	1
SPUK ZE subsidie actualisatie	+0,9	Concessies	1
Vertraging levering aanschaf EB 4 bussen	-1,2	Activa GVB	1
Actualisatie programmabegroting Samen Bouwen aan Bereikbaarheid & VENOM	-0,3	OSS	1
Spuk Motie Bikker	+84,5	Alg. dekkingsmiddelen	1
Indexatie BDU	+19,1	Alg. dekkingsmiddelen	1
Rente baten	+5,2	Alg. dekkingsmiddelen	1
Toevoeging balanssaldo BDU voorgaande jaren	-8,8	Alg. dekkingsmiddelen	1
Totaal hogere baten	+117,8		

Daar waar sprake is van een effect op toekomstige begrotingen (structurele effecten en schuif van/naar toekomstige jaren), zijn deze meegenomen in de Ontwerpbegroting 2025-2028, 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 2024 aan de regioraad gepresenteerd.





Financieel beeld

Tabel 1 Saldo Baten & Lasten 2024 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 (bij 1e Bestuursrapportage)
Lasten			
Algemene dekkingsmiddelen	4.626	2.536	-2.090
Overhead	13.249	14.205	956
Verkeer & Vervoer:			
Investeringsagenda Mobiliteit	110.651	141.814	31.162
Amsteltram	31.718	16.500	-15.218
Grote projecten schaa sprong ov	1.750	1.750	0
Concessies	125.472	220.614	95.142
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	143.931	143.051	-880
Activa GVB	42.905	51.980	9.075
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.368	8.108	-260
Apparaatskosten	11.826	11.719	-107
Totaal Verkeer & Vervoer	476.620	595.536	118.915
Totaal lasten	494.495	612.276	117.781
Baten			
Algemene dekkingsmiddelen:			
BDU jaarbijdrage	470.401	573.989	103.588
BDU saldo voorgaande jaren	2.563	-6.199	-8.763
Rentebaten	7.463	12.696	5.233
Overige baten	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	480.427	580.485	100.058
Overhead	202	208	5
Verkeer & Vervoer:			
Investeringsagenda Mobiliteit	0	2.713	2.713
Amsteltram	0	548	548
Concessies	8.297	24.011	15.714
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	3.000	3.203	203
Activa GVB	1.200	0	-1.200
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.368	1.108	-260
Apparaatskosten	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	13.865	31.583	17.718
Totaal baten	494.495	612.276	117.781
Saldo voor mutaties reserves	0	0	0
Mutaties reserves			
Toevoeging aan reserves	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0
Saldo mutaties reserves	0	0	0
Saldo resultaat	0	0	0



Tabel 2: Ontwikkeling saldo BDU in 2024 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024 (na 1e Bestuurs-rapportage 2024)
Beginstand saldo BDU		125.281	243.389
Beschikte jaarbijdrage		470.401	573.989
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		595.682	817.378
Inzet BDU in begrotingsjaar		-472.964	-567.789
Stand saldo BDU ultimo jaar	243.389	122.718	249.589
Hiervan beklemd:			
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	101.925	0	0
Benodigde buffer voor risico's	90.000	84.000	90.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	0
Deel BDU beklemd	191.925	84.000	90.000
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	127%	146%	277%

De toename van de het BDU-saldo t.o.v. de eindstand van de jaarrekening wordt verklaard door incidentele baten, zoals de ontvangen rente over het schatkistbankierensaldo. De structurele baten en lasten blijven in evenwicht in 2024.





Ontwikkelingen per programma

De begroting kent drie programma's: Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. Het programma Verkeer & Vervoer is opgesplitst in 8 subprogramma's. Per (sub)programma wordt de actualisatie/ bijstelling beschreven en toegelicht.



Programma Verkeer & Vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze (voorgenomen) mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit, waarbij het begrotingsprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten presenteert. Binnen het UPM verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert in de rol van opdrachtgever ook zelf projecten uit. Ieder jaar brengen we verslag uit en geven we uitleg over wat we hebben bereikt met onze plannen. We leggen uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft. Het UPM stellen we ieder jaar tegelijk met de begroting op en leggen we ter besluitvorming voor.

Thema's in het UPM in 2024 zijn onder meer duurzaam investeren in openbaar vervoer, verkeersveiligheid, doorfietsroutes, deelmobiliteit, spitsmijden en mobiliteit, gekoppeld aan de woningbouwopgaven. Investeringshebben meervoudige doelen, waarbij naast mobiliteit ook duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid belangrijk zijn. Al deze elementen komen terug bij projecten, zoals Guisweg én de Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516 in Zaanstad, waarvan de uitvoering in 2024 is gestart. Met meer ruimte en ongelijkvloerse kruisingen zonder stoplichten zorgen we ervoor dat het openbaar vervoer en fietsen beter kunnen doorrijden. Hierbij letten we ook goed op hoe dit past in de omgeving.

Een dergelijke aanpak hebben we ook op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan, Duivendrecht en Hoofddorp. Er wordt volop gewerkt aan het vervangen van de Oude Haagsebrug, het laatste onderdeel van de HOV Westtangent. In juni is de Zuiderzeeweg in Edam-Volendam geopend. Naast een veilige verbinding voor autoverkeer is er ook weer een kilometer aan het regionale fietsnetwerk toegevoegd. De eerste onderdelen van de Multimodale Knoop Schiphol (treinperons en aankomstpassage) zijn opgeleverd. De projecten Oranje Loper en de laatste deelprojecten van de Binnenring in Amsterdam gaan in 2024 in uitvoering. Kleine en impactvolle fietsmaatregelen zoals de verbetering van de fietsinfrastructuur in Purmerend op het Rijperweg en Westerweg of in Wormerland op de Nieuwe-weg. Ook de verbodbeleging van de fietsparkeerplekken op de R-net halte Ouderkerk aan de Amstel is afgerond.

Het vergroten van de verkeersveiligheid gebeurt onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig). We bekostigen daarvoor projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor is tevens de extra verkregen Rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeerskunde 2030 (SPV) beschikbaar. Het vergroten van de verkeersveiligheid doen we verder door educatie, campagnes en het programma 'Doortrappen'. Aan de Week van het Verkeer

van 11 t/m 15 maart hebben 70 scholen deelgenomen aan zo'n 240 educatieve verkeerslessen. En in het voorjaar zijn er activiteiten geweest in het kader van Doortrappen. Duizenden ouders worden fietsers zijn met onder andere demo's, fiets-apk's en fietsgroepen bewust gemaakt van de risico's op de fiets in het verkeer en kregen ze hulp om de eigen veiligheid te vergroten. De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem. Dat doen we onder meer door te investeren in zonnepanelen op de remise Lekstraat van het GVB. In het kader van het project HOV Amsterdam IJburg – Bijlmer ArenA wordt op IJburg laadinfrastructuur gerealiseerd. Dit wordt uitgevoerd als onderdeel van de 6e batch Zero-emissie bussen.

Met ons inclusiebeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden zijn het aanbrenge van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de ov-coach het versneld toegankelijk maken van bus- en tramhaltes. In de eerste helft van 2024 zijn onder meer quick-wins gerealiseerd op 40 bushalte, zoals het aanpassen van trottoirs en het aanbrenge van markeringen en geleidelijken. De Vervoerregio heeft ten aanzien van de MRA Doorfietsroutes een initiërende en pro-actieve rol. We hebben dit in 2024 al in praktijk gebracht met de gemeenten Haarlemmermeer en Edam-Volendam.



De 5 grootste projecten, waarover in de eerste helft van 2024 besluitvorming heeft plaatsgevonden:

- ▶ HOV Haarlemmermeer zuidwest (planstudie)
- ▶ Sprong over het IJ – Oostbrug (planuitwerking)
- ▶ HOV Sloterdijk – Amsterdam CS (planuitwerking)
- ▶ Cruciale Mijl, Tramstalling en Verbinding Zeeburgereiland (planuitwerking)
- ▶ Fietsenstalling Amsterdam CS zuidoost onder de sporen (realisatie, vanaf 2025)
- ▶ Projecten groter dan € 100 miljoen worden ook aan de regioaad voorgelegd. Van bovengenoemde projecten geldt dit voor Sprong over het IJ – Oostbrug, waarover in het najaar een voorstel volgt.

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	110.651	141.814	31.162
Totaal lasten	110.651	141.814	31.162
Bijdragen derden	-	1.263	1.263
BDU Absoluut	-	1.450	1.450
Totaal baten	-	2.713	2.713
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-110.651	-139.100	-28.449

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen afhankelijk van wegbeheerders, opdrachtnemers en externe factoren. Onder andere als gevolg van complexiteit in de voorbereiding en onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel komen projecten niet of minder tot uitgaven. De 5 grootste wijzigingen met financieel effect **binnen het subprogramma** in 2024 zijn:

- ▶ Uitbreiding Energievoorziening Metro A'dam (TEV 2024) (- € 3,1 miljoen)
- ▶ Verhogen Voltage Tramnet (- € 2,4 miljoen)
- ▶ Zuidasdok ov-terminal (- € 1,9 miljoen)

- ▶ Amsterdam Sloterdijk fietsenstalling (- € 1,7 miljoen)
- ▶ Rotondes Oranjesbaan – Amstelveen (- € 1,1 miljoen)

Hier staat tegenover dat ook projecten versneld tot uitgaven komen, bijvoorbeeld door werkzaamheden tegelijk uit te voeren. Ook gaan nieuwe projecten in uitvoering of zijn (aanvullende) verplichtingen aangegaan. De 5 grootste wijzigingen met financieel effect **binnen het subprogramma** in 2024 zijn:

- ▶ Oranje Loper (+ € 4,1 miljoen)
- ▶ SBaB Werkgeversaanpak Spreiden & Mijden (+ 1,8 miljoen)

- ▶ Realisatie extra lift dorpszijde station Duivendrecht (+ € 1,1 miljoen)
- ▶ Tramhaltes Mercatorplein (+ € 1,1 miljoen)
- ▶ Fiets Servicepunt Schiphol Noord (+ € 0,5 miljoen)

Qua opbrengsten is er naast de BDU in 2024 sprake van in totaal € 2,7 miljoen aan baten. Dit bestaat uit rijksbijdragen vanuit de specifieke uitkering Strategisch Plan Vekeersveiligheid (€ 0,8 miljoen), de specifieke uitkering voor deelmobiliteitshubs (€ 0,4 miljoen) en via de absolute BDU voor SBaB Werkgeversaanpak Spreiden & Mijden (€ 1,5 miljoen).

Het budget voor de Investeringsagenda 2024 was € 110,6 miljoen. De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Investeringsagenda Mobiliteit zijn:

- ▶ Zoals elk jaar het geval is, wordt het budget in de 1e bestuursrapportage bijgesteld met het niet-gerealiseerd budget uit het voorgaand jaar (€ 26,5 miljoen, waarvan € 15,4 miljoen bij 2e Bestuursrapportage en € 11,1 miljoen in de jaarverantwoording). Dit budget is niet vrij besteedbaar, maar gekoppeld aan lopende verplichtingen en wordt daarom toegevoegd aan de begroting 2024;
- ▶ De indexatie vanuit het Rijk op de begroting is voor 2024 naar verwachting 4% en wordt berekend over het bedrag uit de primitieve begroting (€ 4,4 miljoen).



De aanpassingen **tussen de subprogramma's** zijn:

- ▶ TEA (Tijdelijke Eindhalte Amsteltram) wordt overgeheveld naar het subprogramma Amsteltram (totaal € 5,5 miljoen, waarvan € 1,7 miljoen in 2024);
- ▶ Bijdrage "Beheerder aan tafel" programma Zuidas Dok wordt overgeheveld naar het subprogramma AMRI (€ 0,77 miljoen). Totaal meerjarig effect is € 2,3 miljoen tot en met 2026;
- ▶ Afronding Aanbrengen Geleidelijnen Noord/Zuidlijnstations wordt overgeheveld naar het subprogramma AMRI (€ 0,03 miljoen);
- ▶ De verwachte aanvullende baten voor 2024 waren in de primitieve begroting nog niet bekend en zijn nu begroot op € 2,7 miljoen, deze komen uit de absolute BDU-uitkering 2024 van het Rijk. De lasten van € 2,7 miljoen zijn gekoppeld aan individuele projecten in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De middelen uit SPV zijn in combinatie met een bijdrage uit de BDU toegekend aan diverse gemeentelijke verkeersveiligheidsprojecten. De eerste toekenning aan mobiliteitshubs volgt in het najaar van 2024. De middelen voor de SBaB Werkgeversaanpak zijn in combinatie met een bijdrage uit de BDU beschikt aan de provincie Noord-Holland.

Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase binnen het begrotingsprogramma een stelpost van € 5 miljoen. De verwachting is dat dit niet volledig wordt benut. Een bedrag van € 4 miljoen volstaat. Door de huidige ontwikkelingen en al aangegane juridische verplichtingen, is een verdere bijstelling van de begroting niet nodig. De verwachting is dat de uitgaven over 2024 op basis van een realistische prognose uiteindelijk rond de 140 miljoen uitkomen, waarmee de begroting 2024 (na wijziging) volstaat. De daadwerkelijke uitgaven liggen deels buiten de invloedssfeer van de Vervoerregio. 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 2024 verwachten wij u over de nieuwe inzichten te kunnen informeren en eventuele bijstellingen voor te stellen.



Amsteltram

Uithoornlijn

De Uithoornlijn loopt op schema om in juli van dit jaar in exploitatie te gaan. In januari is de indienststellingsvergunning voor de Uithoornlijn verleend. Daarnaast zijn de laatste reguliere uitvoering- en testwerkzaamheden en voorbereidingen afgerond en heeft medio februari de vervroegde ingebruikname plaatsgevonden. Daarna is het OTO-programma (oefenen-traineren-opleiden) van GVB gestart met het opleiden en oefenen van zowel de beheer- als de exploitatieorganisatie.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram – Parnassusweg

Op 20 juli 2023 heeft het DB besloten door te gaan met de uitwerking van Tijdelijke Eindhalte Amsteltram.

Voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp (VO) in een definitief ontwerp (DO) en RAW bestek, is opdracht verleend aan Movares. Momenteel wordt het DO getoetst door de stakeholders en zal naar verwachting ook het bestek begin juni definitief gemaakt worden.

Daarnaast is de inkoopstrategie bepaald; er wordt ingezet op het contracteren van een spoordeel en een civiel deel. Voor het spoordeel zijn eerste afspraken gemaakt met GVB om deze scope uit te werken en vervolgens te realiseren. Voor het civiele deel zal een meervoudig onderhandse

aanbesteding gehouden worden; opdrachtverstrekking is voorzien in het najaar 2024.

Budgettaire aanpassingen

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Amsteltram zijn:

Mede in verband met mogelijke restwerkzaamheden, eindafrekeningen met aannemers en GVB na de in gebruikname van de Uithoornlijn dit jaar, is een deel van het budget doorgeschoven. Hierbij rekening gehouden met het mogelijke gebruik van de risicoreservering binnen het subprogramma. Deze risicoreservering is project overstijgend en kan aangewend worden om bijvoorbeeld tegenvallers op te vangen bij de aanleg van de tijdelijke eindhalte aan de Parnassusweg. Het totaal budget voor Amsteltram wijzigt niet en blijft gelijk.

De aanpassingen **tussen de subprogramma's** zijn:

Op basis van het DB besluit in juli 2023 is het budget voor de Tijdelijke Eindhalte opgehoogd met 1,5 miljoen van € 4,0 miljoen naar € 5,5 miljoen en vervolgens in z'n geheel overgeheveld vanuit Investeringsagenda Mobiliteit naar het subprogramma Amsteltram waarvan € 1,0 miljoen in 2024 wordt ingezet.

Tabel 4 Baten en lasten Amsteltram (x € 1.000)

Amsteltram	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	-	-	-
Uithoornlijn	31.718	15.500	-16.218
Tijdelijke eindhalte	-	1.000	1.000
Totaal lasten	31.718	16.500	-15.218
Bijdragen derden	-	548	548
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	548	548
Saldo Amsteltram	-31.718	-15.952	15.766



Grote projecten schaalsprong ov

De regioaad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen in de Nationale Alliantie. Die is in de begrotingsjaren 2024 tot en met 2034 opgenomen. Naast de projecten Zuidasdok en derde perron station Amsterdam Zuid gaat het om bijdragen om de MIRT verkenningen naar de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (verlengen Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (onder andere Ringlijn) mogelijk te maken. Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio tevens het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en –opbrengsten). De Vervoerregio is ambtelijk opdrachtgever en kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenningen. Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio een financiële bijdrage.

Voor de ov-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (OVAH) is op 20 december 2023 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend tussen de Vervoerregio, het ministerie van IenW, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, NS, Schiphol en SADC. In het eerste kwartaal van 2024 heeft de aanbesteding van adviesdiensten plaatsgevonden. In het tweede kwartaal is de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de mili-

eu-effectrapportage (plan-MER) vrijgegeven voor inspraak en zijn zienswijzen ingediend. Naast deze 1e Bestuursrapportage 2024 wordt ook de eerste halfjaarrapportage voor de MIRT-Verkenning OVAH aan de regioaad aan geboden.

Voor de ov-verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centrum (OVSA) zijn de Vervoerregio, het ministerie van IenW en de gemeente Amsterdam voornemens op 3 juli 2024 een samenwerkingsovereenkomst te tekenen. De uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie van de gemeente Amsterdam heeft in de eerste helft van 2024 ook voor deze MIRT-Verkenning een zelfstandige onafhankelijke projectorganisatie ingericht. Deze stelt een projectplan op en bereidt de aanbesteding van adviesdiensten voor, die eind 2024 moet resulteren in een gunningsbeslissing.

De financiële bijdrage aan het lopende project Zuidasdok ov-terminal is momenteel onderdeel van het programma Investeringsagenda Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de gereserveerde extra bijdrage Zuidasdok en derde perron Amsterdam Zuid zijn voorzien volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen over te hevelen.

Nu de MIRT-Verkenningen van start zijn gegaan, is er meer inzicht in de verwachte meerjarige uitgaven en in het lopende begrotingsjaar ten opzichte van de begro-

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

Grote projecten schaalsprong OV	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuurs- rapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Bijdrage projecten	1.750	1.750	-
Exploitatiekosten	-	-	-
Totaal lasten	1.750	1.750	-
Bijdragen derden	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	-	-
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-1.750	-1.750	-

ting 2024. Op basis van een realistische prognose is geen bijstelling nodig.

In de begroting 2024 is een bedrag van € 1,75 miljoen opgenomen. In de 1e Bestuursrapportage is op basis van een realistische prognose van de uitgaven voor de MIRT-Verkenning OVSA geen bijstelling nodig. In de SOK voor de MIRT-verkenning OVAH is vastgelegd dat de kosten voor deze MIRT-verkenning worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio financiert de uitgaven voor. Dit is niet in de begroting opgenomen, maar wordt als vordering op de balans gezet. Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid zijn in 2024 geen uitgaven voorspeld.

Concessies

Het regionale openbaar vervoer heeft vanuit de politiek veel aandacht gekregen. De Motie Bikker leidde ertoe dat er jaarlijks € 300 miljoen extra naar het openbaar vervoer gaat om de kwaliteit van het ov te verbeteren en verschraving te voorkomen. De Vervoerregio ontvangt hiervan € 85 miljoen dat toegevoegd wordt aan de BDU. Deze extra subsidie boven op de BDU kunnen we inzetten voor het:

- ▶ Openbaar vervoer betaalbaar te houden voor de reiziger en de overheid
- ▶ Bereikbaar houden van publieke voorzieningen
- ▶ Beschikbaar houden van aanbod, investeren in duurzaamheid en innovatie
- ▶ Verbeteren van kwaliteit waardoor het ov betrouwbaarder wordt, de sociale veiligheid verbeterd en de klanttevredenheid verhoogd.

Landelijk is afgesproken om de tariefstijging van 11,24% in 2024 voor de reizigers te voorkomen. Van de €85 miljoen extra BDU wordt € 48 miljoen jaarlijks gereserveerd voor het voorkomen van de tariefstijging. Er blijft vervolgens € 37 miljoen over om te investeren in het openbaar vervoer. Een voorstel voor de besteding van de Bikker gelden voor de eerste drie jaar (2024-2026) wordt nu uitgewerkt.

De exploitatiebudgetten worden opgehoogd met de tariefcompensatie. De overige Bikker

geldten worden na het besluit van de regioraad opgenomen daar waar het geld besteed wordt. Op dit moment staat het budget nog volledig binnen het subprogramma concessies.

Het Ministerie van Onderwijs (OCenW) koopt ieder jaar openbaar vervoer in voor alle studenten in Nederland. Om de drie jaar wordt het Studenten ov contract herijkt. Voor 2024 dreigde door de herijking de vervoerders samen bijna € 300 miljoen minder te ontvangen vanuit OCenW. De metingen zijn gehouden in een periode dat er door de covid-19 pandemie studenten nog veel online les hadden. In de Tweede Kamer is de motie Krul aangenomen. Dit leidde ertoe dat vervoerders voor 2024 het verschil tussen het oude bedrag en de herijking vergoed krijgen door het ministerie van IenW. Ook is afgesproken een nieuwe meting te houden, waar de herijking vanaf 2025 op gebaseerd gaat worden. Voor 2024 worden vervoerders niet gekort, voor 2025 en 2026 is het wel de verwachting dat er gekort wordt. Voor 2024 wordt dit bedrag aanvullend opgenomen in de begroting aangezien dit via de Vervoerregio aan de vervoerders verstrekt wordt.

In het algemeen zien we dat de vervoerders geanticipeerd hebben op de personeelstekorten en hebben zij een vervoerplan opgesteld dat past bij de capaciteit van het personeel. Minderwerk wordt in rekening gebracht conform de contractafspraken. Aan het einde van het jaar kan het zo zijn dat we weer minderwerk in rekening moeten

brengen. Dit vloeit dan terug naar het Ontwikkelfonds openbaar vervoer.

Amstelland-Meerlanden

De aanpassing van het lijnennet naar aanleiding van de komst van Uithoornlijn vanaf 21 juli 2024 loopt volgens planning. Connexxion is na de goedkeuring van het Vervoerplan 2024 deel II door het dagelijks bestuur aan de slag gegaan met het maken van de nieuwe dienstregeling en de roosters. Connexxion heeft zich de afgelopen periode maximaal ingezet om nieuw personeel te werven. Dit begint zich nu langzaam uit te betalen. Momenteel zien we een stijgende lijn in aanname van nieuw personeel.

Wij zijn zeer tevreden dat na goed overleg met Connexxion de herijking van het contract tussen Connexxion en de Vervoerregio op ambtelijk niveau is afgerond. De voorgestelde aanpassing van de concessie Amstelland-Meerlanden gaat in juli 2024 naar het Dagelijks Bestuur ter bekrachtiging. Dit is later dan gepland, maar heeft financieel geen gevolgen. Hiermee komt er weer groei in het aanbod van openbaar vervoer in de concessie Amstelland-Meerlanden. Daarnaast zijn er geen aparte afspraken meer nodig over de invoering van 30km in Amsterdam en de Uithoornlijn.

Amsterdam

GVB rijdt sinds 8 december 2023 volgens het vervoerplan 2024-I. Ondanks de inspanningen voor de werving van nieuw personeel blijft het bij bus en tram vanwege perso-

neelsgebrek in het eerste kwartaal moeilijk om altijd de volledige dienstregeling te rijden. De rituitval wordt met GVB verrekend. De voorbereidingen voor de start van de Uithoornlijn op 21 juli zijn in volle gang, waaronder bijvoorbeeld de training van trambestuurders op dit nieuwe traject. Vanuit Uithoorn zijn reizigers straks in ongeveer 30 minuten op station Amsterdam Zuid. Op verschillende haltes van de route bestaat de mogelijkheid tot overstap van en naar de buslijnen van Connexxion. Voor het geval dat de tram een verstoring heeft en niet kan rijden stelt GVB een tramvervangend vervoerplan op.

GVB en Vervoerregio volgen gedurende 2024 de procedurestappen van de Inbestedingsleidraad om te komen tot een nieuwe concessie Amsterdam. De geplande startdatum van de nieuwe concessie is 15 december 2024.

Zaanstreek-Waterland

De concessie Zaanstreek-Waterland is niet van start gegaan zoals iedereen dat vooraf gewenst had. EBS kan de aangeboden dienstkilometers voor het jaar 2024 niet volledig rijden door de afschalingen rondom het herstelplan en omleidingen vanwege werkzaamheden aan de Prins Hendrikkade. Naar verwachting rijdt EBS met een aangepaste dienstregeling tot 1 september 2024. De niet gereden kilometers worden ingehouden als minderwerk en toegevoegd aan het ontwikkelfonds ov.

Vanwege de stroeve start van de concessie Zaanstreek-Waterland is een boete van € 2,2 miljoen opgelegd aan EBS. De opgelegde boete heeft onder andere betrekking op het niet kunnen rijden met zero emissie bussen en de vele rituitval in de eerste maand. De Vervoerregio Amsterdam is voornemens het volledige bedrag van de boete te compenseren aan de reizigers. EBS kan nog bezwaar aantekenen tegen de boete. Zodra er zekerheid bestaat over de hoogte van de boete, zullen wij bepalen hoe de reiziger wordt gecompenseerd.

Ontwikkelfonds ov

Het ov-herstelbudget heet sinds de begroting van 2024 ontwikkelfonds ov. Hieruit worden verschillende projecten voor het ov bekostigd. Deze post op de begroting is tijdens de covid-19 pandemie opgenomen, omdat exploitatiebudget overbleef en geen bonussen werden uitgekeerd. Het doel van dit budget was om het geld dat bestemd was voor het openbaar vervoer en niet is besteed, wel weer te investeren in het openbaar vervoer. Denk bijvoorbeeld aan de bijdrage aan de vervroegde invoering van ov-pay in Waterland, de noodconcessies Zaanstreek-Waterland, de tariefacties 2023 en 2024, de aanvullende bijdrage van de Vervoerregio aan de transitievergoeding ov (TVOV).

In 2023 is niet al het geld voor het Ontwikkelfonds ov uitgegeven vandaar dat deze middelen opnieuw zijn geprioriteerd. De komende jaren worden de volgende projecten opgepakt uit dit budget:

Tabel 6: Ontwikkelfonds ov (x €1000)

Jaar	Onderdeel	Bedrag
2024	Concessie Amsterdam	€ 20.080
2024-2032	Amstelland-Meerlanden herijking	€ 8.000
Subtotaal	Opgenomen bij de specifieke concessie	€ 28.080
2024	Tariefactie	€ 3.500
2024	Zonnepanelen GVB	€ 3.400
2025-2027	Extra ZE bussen	€ 11.000
2024/2025	S&C onderzoeken	€ 700
2024-2027	Energie, laadinfra en duurzaamheid	€ 6.400
2025-2035	Flexvervoer Amsterdam	€ 1.120
Subtotaal	Projecten in Ontwikkelfonds ov	€ 26.120
2025	Minderwerk Zaanstreek-Waterland 2024	€ 7.259
Subtotaal	Nog aanwezig in Ontwikkelfonds ov 2024-2027	€ 33.379
Totaal		€ 61.459

De bedragen voor de concessie Amsterdam 2024 en de Amstelland-Meerlanden herijking zijn in de begroting toegevoegd aan de concessiebedragen van de desbetreffende concessies. Voor de overige projecten zijn de bedragen over de jaren verdeeld op basis van de huidige planning. Als er sprake is van minderwerk of boetes binnen een concessie wordt dat toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov zoals het minderwerk 2024 binnen de concessie Zaanstreek-Waterland.

Bij de komende bestuursrapportages wordt verslag gedaan van de bestedingen binnen het Ontwikkelfonds ov en de projecten die worden opgepakt.

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

Concessies	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Amstelland-Meerlanden	51.801	61.791	9.990
Amsterdam (Exploitatie)	20.902	61.187	40.285
Waterland	-	-	-
Zaanstreek	-	-	-
CVV en buurtbussen	67	68	1
Ontwikkelfonds ov	9.720	9.200	-520
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	665	665
R-net Uitvoeringskosten	-	204	204
Zaansteek/Waterland (v.a. 2024)	42.981	49.872	6.891
Motie Bikker (nog te verdelen nav besluitvorming)	-	37.627	37.627
Totaal lasten	125.472	220.614	95.142
Bijdragen derden	8.297	12.626	4.328
BDU Absoluut	-	-	-
SPUK bijdragen (TVOV + Bikker)	-	11.385	11.385
Totaal baten	8.297	24.011	15.714
Saldo Concessies	-117.174	-196.602	-79.428

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Investeringsagenda Mobiliteit zijn:

- ▶ In 2024 is er sprake van LTI compensatie voor alle concessies vanuit de Motie Bikker. Dit betekent dat de lasten voor de concessies toenemen, voor Amstelland-Meerlanden € 6,5 miljoen, voor Amsterdam € 36,8 miljoen en voor Zaanstreek-Waterland € 4,3 miljoen. Dit bedrag wordt volledig gedekt door een extra uitkering vanuit de rijksoverheid en is daarmee budgetneutraal voor de Vervoerregio. De baten zijn opgenomen bij de algemene dekkingsmiddelen;
- ▶ In 2024 is er sprake van SOV compensatie voor alle concessies vanuit de Motie Krul. Dit betekent dat de lasten voor de concessies toenemen, voor Amstelland-Meerlanden € 2,2 miljoen, voor Amsterdam € 6,6 miljoen en voor Zaanstreek-Waterland € 2 miljoen. Dit bedrag wordt volledig gedekt door een extra uitkering vanuit de rijksoverheid en is daarmee budgetneutraal voor de Vervoerregio. De baten, € 10,8 miljoen, zijn opgenomen bij dit subprogramma;
- ▶ Voor de concessie Amstelland-Meerlanden is er sprake van extra lasten door de indexatie naar voorlopig prijspeil 2024 van € 5,2 miljoen conform de concessieafspraken. Daarnaast is de bijdrage voor het Schipholnet geïndexeerd dit geeft € 1,4 miljoen hogere baten;
- ▶ De concessie Amstelland-Meerlanden is herijkt om het contract na de covid

periode weer in economisch evenwicht te krijgen. Daardoor is er een nieuwe verdeling over de resterende concessiejaren 2024-2032 gemaakt. Hierdoor schuiven € 3,9 miljoen aan lasten naar latere jaren;

- ▶ Binnen de concessie Amsterdam is er sprake van lagere lasten van € 1,5 miljoen voor sociale veiligheid omdat GVB een personeelstekort heeft en niet de volledige subsidie kan gebruiken. Daarnaast is het bedrag beschikbaar voor de bonus verlaagd met € 1,4 miljoen omdat er vanuit het ontwikkelfonds ov afspraken over het resultaat 2024 zijn gemaakt;
- ▶ De monitoringskosten voor de concessie Zaanstreek-Waterland zijn voor 2024 € 0,3 miljoen. Dit komt voor € 0,2 miljoen uit het monitoringsbudget van de concessie Amsterdam en € 0,1 miljoen uit de doorschuif vanuit de jaarrekening 2023;
- ▶ Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is er sprake van extra lasten door de indexatie naar voorlopig prijspeil 2024 van € 4,1 miljoen conform de concessieafspraken;
- ▶ Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is er sprake van lagere lasten door minderwerk voor € 7,3 miljoen. Dit zijn de kilometers die niet gereden worden door de werkzaamheden aan de Prins Hendrikkade en de afschalingen rondom het herstelplan. Dit bedrag wordt conform de afspraken aan het Ontwikkelfonds ov toegevoegd. Het definitieve bedrag wordt in 2025

vastgesteld. In de ontwerpbegroting 2025 is het voorlopige bedrag toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov en het is daarmee een budgetneutrale wijziging;

- ▶ Binnen de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de bedragen voor de SPUK ZE subsidie geactualiseerd dit geeft in 2024 € 0,9 miljoen hogere lasten en baten. Dit effect is budgetneutraal. Ook de door te belasten kosten zijn geactualiseerd. Dit geeft € 0,4 miljoen hogere lasten en baten dit effect is budgetneutraal;
- ▶ Voor de concessie Zaanstreek-Waterland is in 2024 een implementatieboete van € 2,2 miljoen opgelegd die ten goede aan de reiziger moet komen. Dit geeft hogere lasten en baten, het effect is budgetneutraal;
- ▶ De aansluiting voor de laadinfrastructuur in Zaanstad wordt in 2024 afgerond. De lasten van € 0,7 miljoen zijn vanuit 2023 doorgeschoven;
- ▶ De Motie Bikker stelt naast de LTI compensatie ook geld beschikbaar tegen de vershraling van het ov. Deze lasten zijn aan het subprogramma toegevoegd voor € 37,6 miljoen. De baten die deze uitgave dekken zijn opgenomen bij de algemene dekkingsmiddelen;
- ▶ Voor de uitvoeringskosten R-Net zijn vanuit de jaarrekening 2023 € 0,2 miljoen aan lasten doorgeschoven om lopende opdrachten af te ronden;
- ▶ Het ontwikkelfonds ov is geactualiseerd voor de periode 2024-2027. Hierin

is de doorschuif van € 19,3 miljoen uit de jaarrekening 2023 toegevoegd, de bijdrage aan de herijking Amsteland-Meerlanden van € 8 miljoen is verplaatst naar die concessie en het actuele kasritme van de overige projecten is geactualiseerd waardoor € 11,8 miljoen naar latere jaren is geschoven. In 2024 staan er na actualisatie € 0,5 miljoen minder lasten begroot.



Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

Goed functionerende, veilige en duurzame tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in de concessie Amsterdam. Alle werkzaamheden die nodig zijn om de infrastructuur te onderhouden vallen binnen het subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI). Hierin valt al het dagelijks onderhoud, de vervangingsprojecten en de aansturing. Ook het onderhoud aan het Signalling & Control (S&C) valt hierbinnen. De Vervoerregio is risicodragend opdrachtgever en GVB Infra B.V. (GVB RIB) de opdrachtnemer. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur GVB RIB aangewezen als beheerder zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls).

De Vervoerregio heeft voor dit subprogramma een meerjarenreeks voor de periode 2022 – 2034 afgesproken. Dit gaat jaarlijks gemiddeld over ongeveer € 150 miljoen. Binnen deze meerjarenreeks kan, al naar gelang de uitvoeringssnelheid van de onderhoudswerkzaamheden, tussen de jaren worden geschoven. Dit kan zolang de totale bijdrage van deze meerjarenreeks niet wordt overschreden.

De prestaties van de tram- en metro-infrastructuur zijn over het eerste kwartaal van 2024 goed. Slechts enkele verstoringen hebben tot kleine hinder voor de ov-reiziger geleid, met uitzondering van de significante verstoring op de Noord-zuidlijn door een gesprongen waterleiding. Dit was het gevolg van werkzaamheden door derden in een

nabijgelegen park. Vervoerregio heeft GVB RIB gevraagd om dit voorval te onderzoeken met als doel om ervan te leren, met name in het licht van klimaatadaptatie.

De beschikbaarheid van enkele liften is lager dan gewenst. Eind 2023 heeft GVB RIB een programma gestart om de beschikbaarheid van de liften & roltrappen te verbeteren. Binnen dit programma wordt onder andere het onderhoud aan de liften verbeterd, wordt er geïnvesteerd in een strategische voorraad, vindt er een pilot plaats met extra informatievoorziening en worden de beschikbaarheidsnormen aangescherpt.

Als onderdeel van verduurzaming heeft GVB RIB twee dieselmotorkomootieven vervangen door elektrische varianten met accu's. Deze locomotieven worden gebruikt bij werkzaamheden waarbij de stroomvoorziening, de derde rail, afgeschakeld is. Dit draagt bij aan duurzaam onderhoud en de arbeidsomstandigheden van de medewerkers. Met name bij het uitvoeren van werkzaamheden in de tunnels.

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. De implementatie verloopt sinds de 2e helft 2023 weer goed en de verwachting is dan ook dat dit transitieprogramma eind 2024 wordt afgerond. GVB

RIB is voornemens om zich in 2025 te laten certificeren.

In het jaarverslag 2023 heeft GVB RIB een onderbesteding op de uitgaven van het beheerplan 2023 gerapporteerd. Dit is te verklaren door het niet gebruiken van de post onvoorzien en kasverschuivingen binnen de vervangingsprogramma's van zowel metro als tram. GVB RIB heeft aangegeven dat deze verschuiving geen hinder voor de reiziger heeft opgeleverd maar mogelijk wel impact heeft op het risicoprofiel van komende jaren. De intensieve gesprekken die de Vervoerregio met GVB RIB hierover heeft gevoerd, beweegt de financiële kasbeheersing van AMRI de goede kant op. Maar dit vraagt nog steeds aandacht. De hierdoor vrijgekomen middelen zijn over de meerjarenreeks verdeeld zodat deze beschikbaar zijn voor de uitvoering van de vertraagde projecten.

Het dagelijks bestuur heeft ingestemd met het Beheerplan 2024 AMRI en daarmee opdracht gegeven ter hoogte van € 127 miljoen op voorlopig prijspeil 2024 voor alle assetmanagementwerkzaamheden in 2024. Deze werkzaamheden verlopen vooralsnog volgens plan, hierdoor is geen bijstelling op het reguliere werk nodig.



Tabel 8: Baten en lasten Assetmanagement railinfrastructuur AMRI (x € 1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Dagelijks onderhoud metro	39.404	46.236	6.832
Dagelijks onderhoud tram	19.531	22.163	2.632
MVP Tram	21.220	17.000	-4.220
MVP Metro	22.366	16.821	-5.545
Strategisch beheer AMRI	12.291	13.723	1.432
Overige kosten AMRI	20.888	13.252	-7.635
OV-Governance	850	400	-450
Bijdrage WLS	180	280	100
AMRI S&C	7.200	13.176	5.976
Totaal lasten	143.931	143.051	-880
Bijdragen derden	3.000	3.203	203
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	3.000	3.203	203
Saldo AMRI	-140.931	-139.848	1.082

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** AMRI zijn:

- ▶ Voor 2024 is de voorlopige BDU indexatie van 4% voor de AMRI-overeenkomst toegevoegd. Dit is budgetneutraal voor de begroting van de Vervoerregio omdat de baten van de Vervoerregio ook met dit percentage worden verhoogd. Dit gaat om € 5 miljoen extra lasten in 2024;
- ▶ De uitgaven binnen de AMRI overeenkomst zijn aangepast aan de jaarrekening 2023, beheerplan 2024 en kaderbrief 2025. Daarmee zijn het Dagelijks Onderhoud Metro en Tram, MVP Metro en Tram, Strategisch beheer en overige kosten geactualiseerd. Gezamenlijk geeft dit een verschuiving van € 15,7 miljoen naar latere jaren. Conform de afspraken binnen de AMRI-overeenkomst is dit over de totale looptijd van de overeenkomst budgetneutraal. Dit betreft een actualisatie van de budgetten, er is voor 2024 geen sprake van lagere uitgaven binnen de benodigde werkzaamheden.
- ▶ De bijdragen van derden zijn geactualiseerd en vallen in 2024 € 0,2 miljoen hoger uit. Dit komt doordat er vorig jaar € 0,6 miljoen eerder ontvangen is voor S&C en dat we dit jaar € 0,8 miljoen krijgen van de Gemeente Amsterdam voor toekomstig extra onderhoud bij het project De Entree;
- ▶ Voor de ov-governance en bijdrage Wls is de doorschuif vanuit 2023 verwerkt en zijn de bedragen geactualiseerd. Hierdoor is er in totaal sprake van € 0,3 miljoen lagere lasten;

- ▶ Voor AMRI S&C is de doorschuif uit de jaarrekening 2023 verwerkt. Daardoor stijgen de lasten met € 3 miljoen.

De aanpassingen **tussen de subprogramma's** zijn:

- ▶ Aan de AMRI-overeenkomst zijn restpunten van de Amstelveenlijn toegevoegd. Deze scope zou binnen het project Amsteltram worden uitgevoerd maar is nu overgedragen aan GVB ter uitvoering. Dit gaat om € 3,4 miljoen aan lasten. Deze werkzaamheden zijn in 2022 al uit het subprogramma Amsteltram gehaald maar nu pas toegevoegd omdat GVB eerst moest bepalen of het nog nodig was en wat de actuele kostenraming was. Dit proces is afgerond en daarom voegen we de kosten nu toe. Daarnaast zijn de werkzaamheden voor de 'Beheerder aan tafel' bij het project Zuidasdok toegevoegd dit gaat om € 0,77 miljoen. Ook zijn een aantal kleine restpunten rondom wayfinding bij de Noord/Zuidlijn toegevoegd voor € 0,03 miljoen. Deze bedragen zijn toegevoegd aan het totaalbudget voor de AMRI-overeenkomst;
- ▶ Voor AMRI S&C is de overdracht van het project S&C M7 van Activa naar AMRI verwerkt volgens de besluiten bij de 2de Burap 2023. Dit zorgt voor € 3 miljoen extra lasten in 2024. Beide mutaties waren al gedekt en zijn daarmee op de totaalbegroting van de Vervoerregio budgetneutraal.

Activa GVB

Strategische Activa zijn nodig om de concessie Amsterdam uit te kunnen voeren. Het gaat hierbij onder andere om rollend materieel, remises en garages. De Vervoerregio is subsidieverlener voor de aanschaf, het groot onderhoud en de uitstroom van het rollende materieel, zoals metro's, trams en elektrische bussen. De investeringen in strategische activa dragen bij aan verschillende doelstellingen van de Vervoerregio zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit.

Metro

De instroom 30 nieuwe M7 metrovoertuigen loopt. Inmiddels is de helft van de voertuigen inzetbaar. Ook is er inmiddels afscheid genomen van de S1/S2 vloot. Van de S3/M4 vloot wordt afscheid genomen wanneer alle M7's beschikbaar zijn. Zoals opgenomen in de begroting van 2024 is er tot Q3/Q4 de mogelijkheid om maximaal 30 extra M7 metrovoertuigen te bestellen. In 2024 leggen GVB en Vervoerregio een besluit hierover voor aan de regioraad. De onderhoudswerkzaamheden aan metrovoertuigen loopt nog volgens planning.

Tram

Inmiddels rijden alle 15G voertuigen al een tijd in de dienstregeling. GVB en Vervoerregio zijn inmiddels begonnen met de uitwerking van de door het dagelijks bestuur vastgestelde vlootstrategie tram. Hierin wordt toegewerkt naar meerdere gelijke deelvlotten zodat er flexibeler inge-

speeld kan worden op veranderingen in de stad. Zoals opgenomen in de begroting 2024 wordt aan dit besluit de eerste invulling gegeven door de mogelijke aanbesteding van de 17G tram (ter vervanging van de helft van de combinovoertuigen). GVB en Vervoerregio verwachten eind 2024/begin 2025 een voorstel voor te kunnen leggen aan het dagelijks bestuur.

Bus

De bestelling van elektrische bussen is een ander belangrijk onderdeel binnen strategische activa. EB4 is in productie bij VDL, maar heeft vertraging opgelopen waardoor de bussen pas tussen Q4 2024 en Q2 2025 instromen. Navolgende bestellingen lopen hierdoor helaas ook vertraging op. Zo heeft het dagelijks bestuur in 2023 het besluit genomen om EB5 en 6 te bestellen ter vervanging van de laatste dieselbusvoertuigen. In 2024 geven GVB en Vervoerregio invulling aan dit besluit.

Strategische Activa maakt onderdeel uit van het Concessiebesluit Amsterdam en is daarmee onderdeel van de inbesteding die momenteel loopt. Doordat het Meerjaren investeringsplan Strategische Activa 2024-2037 (MJIP) van GVB niet voldoet aan de verwachtingen van de Vervoerregio en niet aansluit op de door de Vervoerregio beschikbaar gestelde budgetten wordt het MJIP niet vastgesteld. Het gevolg hiervan is dat voor Activa de bedragen gelijk zijn gehouden. Alleen de al bekende mutaties voor 2024 zijn verwerkt.

Tabel 9: Baten en lasten Activa GVB (x € 1.000)

Activa GVB	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	42.905	51.980	9.075
Totaal lasten	42.905	51.980	9.075
Bijdragen derden	1.200	-	-1.200
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	1.200	-	-1.200
Saldo Activa GVB	-41.705	-51.980	-10.275

De primitieve begroting 2024 is € 41,7 miljoen, maar door nieuwe inzichten bij investeringen, doorschuif uit 2023, doorschuif van de SPUK voor de EB4 en indexatie, komt de begroting nu uit op € 52,0 miljoen. Dat is een mutatie van € 10,3 miljoen, het gaat om de volgende aanpassingen:

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma Activa GVB** zijn:

- ▶ Een van de investeringen in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur voor de EB5&6. Hiervoor zijn twee laadlocaties begroot voor een bedrag van €5,2 miljoen. De helft van het bedrag, €2,6 miljoen, voor EB5&6

wordt gedekt vanuit de BDU;

- ▶ Voor de aanschaf van de EB4 is er een specifieke uitkering (SPUK) aangevraagd van €1,2 miljoen, maar vanwege de latere levering van de EB4 bussen kan het bedrag nog niet worden beschikt aan GVB. De verwachting is dat dit in 2025 en verder plaatsvindt en daarom zijn de baten en lasten van €1,2 miljoen doorgeschoven;
- ▶ De toevoeging van de doorschuif uit de jaarrekening 2023 van €3,6 miljoen. Het bedrag bestaat uit € 1,9 miljoen aan projecten dit niet beschikt zijn, maar meegenomen worden in komende investeringsvoorstellen van GVB Activa. Het ander gedeelte betrof de doorschuif van € 1,7 miljoen rentelasten;
- ▶ Vanaf 2024 en verder wordt er een

indexatie toegepast op de uitgaven van Activa GVB, dit jaar is dat 4% en dat is ongeveer € 2,0 miljoen. Dit is nodig om kostenstijgingen binnen projecten op te vangen. Deze indexatie wordt volledig gedekt uit de algemene BDU indexatie en is daarmee budgetneutraal voor de Vervoerregio.

De aanpassingen **tussen de subprogramma's** zijn :

- ▶ Een van de investeringen in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadinfrastructuur voor de EB5&6. Hiervoor zijn twee laadlocaties begroot voor een bedrag van € 5,2 miljoen. De helft van het bedrag, € 2,6 miljoen, is overgeheveld vanuit de Investeringsagenda mobiliteit naar Activa GVB;
- ▶ Binnen Activa GVB was voor de investering S&C M7 nog een bedrag opgenomen van €13,5 miljoen verspreidt over de gehele afschrijvingsperiode. Dit project is in 2023 overgeheveld naar het subprogramma AMRI daarbij is € 10,5 overgegaan en een risicoreservering van € 3,0 miljoen bij Activa GVB blijven staan. Door die verandering valt de begroting 2024 € 0,5 miljoen lager uit.

Vanwege het lopende inbesteding proces en het niet accepteren van het MJIP 2024 is er onzekerheid over de hoogte van de investeringen in 2024 en verder. Er is voor gekozen

om daarom niet alle bedragen te actualiseren maar alleen de bekende mutaties te verwerken. Bij de tweede bestuursrapportage 2024 is er een beter beeld van de realisatie 2024 en het effect daarvan op latere jaren. De huidige verwachting is dat de realisatie lager uitkomt dan de nu opgenomen begroting.



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 beslisinformatie nodig. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we metingen, onderzoeken en evaluatiestudies 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.

Het totale saldo voor het sub-programma blijft ongewijzigd. Echter door het verschui-

ven van baten/lasten binnen het penvoerderschap ontstaan hier wel begrotingswijzigingen in overeenstemming met het BBV.

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Onderzoek, Studie en Samenwerking zijn:

- ▶ Het Directeurenoverleg van MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) heeft onlangs ingestemd met een lagere programmabegroting dan eerder voorzien. Hierdoor vallen de programmakosten jaarlijks lager uit voor € 0,47 miljoen. Een deel van dit bedrag is voor € 0,06 miljoen toegevoegd aan MRA Smart Mobility om de extra kosten van de Bijdrage Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility te dekken. Het restant van € 0,41 miljoen is aan OSS overige projecten toegevoegd.
- ▶ De afname van de baten van 0,26 miljoen door een lagere partnerbijdrage bij MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is verwerkt als een lagere toevoeging voor OSS overige projecten van 0,26 miljoen. De eigen bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam in de samenwerking blijft gelijk.

Tabel 10: Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking (x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	592	473	-119
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.000	529	-471
MRA Smart Mobility	780	836	56
MRA Spoordossier	200	200	-
OSS overige projecten	5.796	6.070	274
Totaal lasten	8.368	8.108	-260
MRA verkeersmodel VENOM	298	179	-119
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	450	309	-141
MRA Smart Mobility	460	460	-
MRA Spoordossier	160	160	-
OSS overige projecten	-	-	-
Totaal baten	1.368	1.108	-260
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-7.000	-

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 Expertisecentrum Projecten.

In het huidige jaar is een analyse uitgevoerd op de formatie en benodigdheden binnen Verkeer & Vervoer en Overhead. Het resultaat van deze analyse heeft aangetoond dat, op totaal niveau, er geen afwijkingen zijn ten opzichte van de vastgestelde formatie zoals uiteengezet in de begroting 2024-2027, welke is beschreven in de paragraaf bedrijfsvoering. Echter, binnen de personele kostenstructuur heeft een administratieve wijziging plaatsgevonden tussen de directe personele kosten en inhuurkosten, alsook tussen Verkeer & Vervoer en Overhead.

Bij het opstellen van de begroting 2024 heeft een indexering plaatsgevonden op basis van het principeakkoord uit 2022 en de verwachte onderhandelingen in 2023. De daadwerkelijke verhogingen wijken af van deze initiële verwachtingen. Na zorgvuldige berekeningen zijn de verschillen vastgesteld, resulterend in een indexering van € 0,2 miljoen voor de apparaatskosten V&V.

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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	10.104	10.543	439
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.722	1.176	-546
Totaal lasten	11.826	11.719	-107
Bijdragen derden	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-
Totaal baten	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-11.826	-11.719	107





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 erop in te zetten. Het secundaire proces vindt plaats bij Directie, Managers teams, Staf en de teams Bestuur & Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

Tabel 12: Baten en lasten Overhead (x € 1.000)

Overhead	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Materiële kosten:			
Bestuur & Ondersteuning	157	157	-
Communicatie	185	185	-
Bedrijfsvoering	3.601	4.107	506
Financiën	235	235	-
Personele kosten:			
Directe personeelslasten	7.237	7.865	628
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.834	1.656	-178
Totaal lasten	13.249	14.205	956
Baten overhead	202	208	5
Totaal baten	202	208	5
Saldo Overhead	-13.046	-13.997	-951

De budgettaire aanpassingen **binnen het subprogramma** Overhead zijn:

De primitieve begroting 2024 van Bedrijfsvoering is € 3,6 miljoen. Maar door de groei van de formatie, vereiste en gewenste verbeteringen van interne processen en de indexatie, komt de begroting voor Bedrijfsvoering nu uit op € 4,1 miljoen. Dat is een mutatie van ongeveer € 0,5 miljoen. Daarbij gaat het om de volgende aanpassingen. Tussen de subprogramma's:

1. Organisatie-ontwikkeling

- ▶ E-HRM. ESS/MSS-software (Employee Self Service / Manager Self Service) biedt werknemers en leidinggevenden de mogelijkheid om zelf personeelszaken te regelen. Dit bijdraagt aan het verminderen van de administratieve lasten. In de uitvoering komen we nu in fase 4: de digitalisering van brieven.
- ▶ Centralisering Procesmanagement. Binnen de sterk gegroeide organisatie is de kennis van interne processen steeds meer verdeeld, met mogelijke kwetsbaarheid tot gevolg. In dit kader bevorderen we de aandacht voor procesmanagement en zorgen we voor inrichting van de administratieve organisatie.
- ▶ Frauderisico-analyse. Voor de interne beheersing laten we een analyse uitvoeren.
- ▶ De kosten voor uitwerking en projectbegeleiding van de bovenstaande punten worden voor 2024 geraamd op incidenteel € 0,05 miljoen boven het

bestaande budget en komen uit het BDU-saldo.

2. HR

- ▶ Werving en selectie. Het vertrek van twee topfunctionarissen (directeur en concerncontroller) vraagt extra inspanningen op het gebied van werving en selectie in een specifiek segment van de markt. De incidentele kosten hiervoor worden geraamd op € 0,05 miljoen en komen uit het BDU-saldo
- ▶ Door onze grotere formatie ten opzichte van 2023 en eerder, stijgen de verzekeringskosten structureel met € 0,05 miljoen. Deze worden gedekt uit het BDU-saldo.

3. Informatie en communicatie

Door de groei van de organisatie en de eisen van de overheid op het gebied van digitalisering en informatiebeveiliging, blijkt steeds meer dat we te maken hebben met een applicatielandschap waarbij programma's niet (goed) op elkaar aansluiten en beheer te complex is. Voor onze huidige leverancier verwachten we door de groei van onze formatie ten opzichte van 2023 en eerder al structureel € 0,3 miljoen hogere kosten. We zijn bezig met de nieuwe aanbesteding van onze ICT-diensten waarmee we het beheer structureel op orde te krijgen. De dekking komt uit het BDU-saldo.

Toenemende kosten voor verzekeringen en diverse kleinere kostensoorten bedragen € 0,05 miljoen en zijn structureel. Deze komen uit het BDU-saldo.

Personeelskosten Overhead

Net als beschreven bij de apparaatskosten Verkeer & Vervoer is een analyse uitgevoerd op de formatie en benodigdheden binnen Overhead. Het resultaat van deze analyse heeft aangetoond dat er in totaal geen afwijkingen zijn in de vastgestelde formatie zoals weergegeven in de begroting 2024-2027 in de paragraaf bedrijfsvoering. Wel is er een administratieve wijziging geweest in de directe personele kosten, de inhuurkosten, en bij Verkeer & Vervoer en Overhead.

Bij het opstellen van de begroting 2024 is ook een indexering gedaan op basis van het principeakkoord uit 2022 en de verwachte onderhandelingen in 2023. De daadwerkelijke verhogingen wijkt af van deze initiële verwachtingen. Na zorgvuldige berekeningen zijn de verschillen vastgesteld met als resultaat een indexering van € 0,1 miljoen.





Programma Algemene dekkings- middelen

Programma

Algemene dekkingsmiddelen

Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen voor 2024. Zij bestaan uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU), uit rentebaten op de bussenleningen, schatkistbankieren en de marktconformiteitstoeslag 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) ontvangt. Over 2024 ontvangen we € 473,7 miljoen. Voorlopig gaan we daarnaast uit van 4% indexatie, wat neerkomt op € 19,1 miljoen. Waarschijnlijk wordt in juni 2024 bekend hoeveel de indexatie werkelijk bedraagt. Extra en van tevoren vastgestelde bestedingen (geoordeelde bedragen) die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU, zijn opgenomen bij het subprogramma IA mobiliteit (€ 3,0 miljoen). In 2024 verantwoordt we hier ook de specifieke uitkering van de Motie Bikker (€ 85,2 miljoen). Vanaf 2025 zal dit bedrag structureel in de Brede Doeluitkering worden opgenomen.

Lasten

De rentelasten zijn lager doordat EBS nog niet haar gehele lening heeft opgenomen en de Vervoerregio hierdoor minder heeft geleend bij de BNG dan in de primitieve begroting was begroot.

Baten

De mutatie van € 103,6 miljoen bestaat uit de volgende posten:

SPUK Motie Bikker	€ 84,5 miljoen
Indexatie BDU (4%)	€ 19,1 miljoen

De rentebaten stijgen door het opnemen van de rente die de Vervoerregio ontvangt over het saldo dat zij aanhoudt in het schatkistbankieren. Deze was uit voorzichtigheid niet opgenomen in de primitieve begroting. Dit is een plus van € 7,2 miljoen. Tegenover deze plus staat de daling als gevolg van de nog niet getrokken lening door EBS. In plaats van in 2023 zullen deze pas in de loop van dit jaar gaan worden opgenomen. Dit leidt tot lagere rente baten van € 2,0 miljoen. Totaal verwachten we dus € 5,2 miljoen hogere baten.

De post BDU voorgaande jaren is het saldo van alle mutaties van de programma's Verkeer en Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. In de primitieve begroting moest er € 2,6 miljoen worden onttrokken aan de balanspost Vooruitontvangen BDU. In deze 1e Burap verwachten we € 6,2 miljoen te kunnen toevoegen aan het eind van 2024 als dekking voor lasten in volgende jaren.

Tabel 13: Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024 (na 1e Bestuursrapportage 2024)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2024 bij 1e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-
Rentelasten	4.626	2.536	-2.090
Totaal lasten	4.626	2.536	-2.090
BDU jaarbijdrage	470.401	573.989	103.588
BDU saldo voorgaande jaren	2.563	-6.199	-8.763
Rentebaten	7.463	12.696	5.233
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-
Totaal baten	480.427	580.485	100.058
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	475.801	577.950	102.148



Ontwikkeling
liquiditeiten

Ontwikkeling liquiditeiten

De Vervoerregio presenteert financiële cijfers volgens het stelsel van baten en lasten. Bovendien biedt de Vervoerregio subsidies, zoals busleningen, en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Hierdoor lopen de resultaten niet altijd synchroon met de kasstromen (liquiditeiten).

Volgens de huidige prognose zal de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2024 uitkomen op € 195,6 miljoen positief,

met het gehele jaar een positief saldo. Deze prognose is gebaseerd op een voorzichtige schatting van uitgaven en ontvangsten.

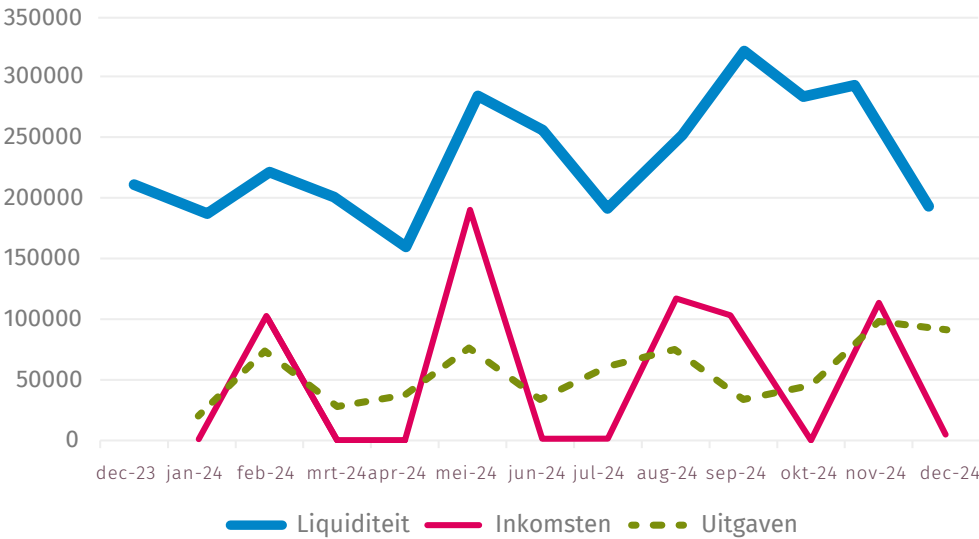
De beginstand van de liquiditeiten in de kolom 'Begroting 2024 na de 1e Bestuursrapportage 2024' is gelijk aan de werkelijke eindstand uit de Jaarrekening 2023. Een nauwkeurige monitoring van de liquiditeitsontwikkeling is essentieel om

te waarborgen dat er altijd voldoende liquiditeit beschikbaar is voor lopende uitgaven. Uit ervaring blijkt dat pas later in het jaar voldoende inzicht ontstaat in de daadwerkelijke uitgaven van het laatste kwartaal door eerder uitgestelde projecten waardoor de uitgaven vertraging oplopen.

Tabel 14 Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024 na 1e Bestuursrapportage 2024	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari	49.767	216.725	166.958
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	13.316	9.989	-3.327
Overige inkomsten	475.616	631.918	156.302
Overige uitgaven	-497.826	-663.025	-165.199
Af te sluiten leningen			
Eindstand liquide middelen	40.873	195.607	154.734

Grafiek 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling per maand in 2024 (x € 1.000)





Bijlage 1: Afkortingenlijst

Bijlage 1 : Afkortingenlijst

AMRI	Assetmanagement Railinfrastructuur	GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)	HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid-Hoofddorp)
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)	IA	Investeringsagenda
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro	OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	OV	Openbaar Vervoer
IenW	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)	RIB	Railinfra BV
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie	SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
ISO	International Standardization Organization	SISA	Single Input Single Audit
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer	SGO (CAO)	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
MRA	Metropoolregio Amsterdam	NS	Nederlandse Spoorwegen
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking	SPUK	Specifieke uitkering
OV	Openbaar Vervoer	UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
P&C	Planning & Control	AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
RIB	Railinfrabedrijf (onderdeel van GVB Infra B.V.)	OVSA	OV-verbindingen Sloterdijk-Amsterdam Centrum
S&C	Signalling & Control	OVAH	OV-verbindingen Amsterdam Haarlemmermeer
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid	SOK	Samenwerkingsovereenkomsten
TVOV	Transitievergoeding openbaar vervoer	STOMP	Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	EBS	Egged Bus Systems
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)	CAO	collectieve arbeidsovereenkomst
Wls	Wet Lokaalspoor	MJIP	Meerjaren Investeringsplan
Woo	Wet open overheid		
ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)		
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)		





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Debby Lieuw-On
Wiebke Wilting
Tineke Kooistra

Vormgeving

Studio 10, Amsterdam

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

Amsterdam, juni 2024©