



Vastgesteld in de regioraad van 20 december 2022

2e Bestuursrapportage 2022



Inhoud

Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	7
Ontwikkelingen per programma	10
A Programma Verkeer & Vervoer	11
Investeringsagenda Mobiliteit	12
Amsteltram	13
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring	14
Concessies	15
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI (voorheen BORI/MVP))	16
Activa GVB	17
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	18
Apparaatskosten	19
B Programma Overhead	20
C Programma Algemene dekkingsmiddelen	23
Ontwikkeling liquiditeiten	25
Bijlage 1 : Afkortingenlijst	27
Colofon	29



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

Op 5 juli 2022 heeft de regioraad de 1e bestuursrapportage vastgesteld. Hierin is de voortgang van de vastgestelde begroting 2022 beschreven. Na dit besluit zorgden verschillende ontwikkelingen voor een afwijking of begrotingsbijstelling. In deze 2e bestuursrapportage leest u welke ontwikkelingen dit zijn. Met de aanpassingsvoorstellen begroten we in 2022 € 41,1 miljoen meer kosten, € 126,1 miljoen meer baten en schuift € 90,1 miljoen door naar komende jaren. Deze aanpassingen betekenen dat € 5,1 miljoen minder vrije begrotingsruimte na 2022 beschikbaar is.



Recente ontwikkelingen

Beschikbaarheidsvergoeding OV

De beschikking Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) over 2022 bedraagt € 121 miljoen. Deze bijdrage is in de baten (ontvangst van het Rijk) en lasten (doorbetaling aan de vervoerders) in deze bestuursrapportage verwerkt. Het Rijk heeft de ondersteuning van de vervoerders verlengd voor 2023. De bestaande BVOV wordt in 2023 omgezet naar een Transitievergoeding OV (TVOV). Deze regeling compenseert minder dan de BVOV. We verwachten echter dat – met het doorschuiven van het restant van het Covid-19-herstelbudget uit 2022 naar volgend jaar – in 2023 voldoende geld beschikbaar is om in overleg met de vervoerders het OV-aanbod op een voor de reiziger acceptabel niveau te houden.

Prijsstijgingen

De trend van prijsstijgingen die al bij de 1e bestuursrapportage te zien was, heeft zich doorgezet. Hogere prijzen voor energie en materialen hebben invloed op de uitvoering van projecten en in de concessies. Hoe dat effect heeft op de begroting wordt op verschillende momenten duidelijk. Voor de concessies houden we in deze bestuursrapportage

rekening met een hogere afrekening van de concessievergoedingen voor het jaar 2022. Die wordt bepaald door de landelijke afspraken waarbij de indexcijfers van december 2022 leidend zijn. Op basis van het voorlopige prijsniveau van september 2022 stellen wij een verhoging van de begroting 2022 van € 5,8 miljoen voor.

Indexatie

Voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022 hebben we voldoende middelen in de begroting 2022 om aan onze juridische verplichtingen, inclusief prijsindexatie, te voldoen. Wel kan dit zorgen voor extra druk op het budget voor 2023.

In deze bestuursrapportage doen wij voorstellen om de begroting bij te stellen op basis van de definitieve indexatie over de Brede Doeluitkering (BDU) die de Vervoerregio heeft ontvangen van het Rijk. Bij de 1e bestuursrapportage werd rekening gehouden met 2%. Inmiddels is duidelijk dat de index op 3,85% is vastgesteld, waardoor we ook meer budget toe kunnen wijzen aan de Investeringsagenda Mobiliteit en het AMRI-contract dat onder BORI/MVP is opgenomen, omdat die nu niet met 2% maar met 3,85% worden geïndexeerd.

Doorschuiven budgetten

Tot slot stellen we begrotingswijzigingen voor die een voorschot nemen op de jaarcijfers. Op dit moment is al duidelijk dat een deel van de budgetten voor de Investeringsagenda Mobiliteit, het OV-herstelbudget en het AMRI-contract in 2022 niet helemaal opgemaakt worden. Dat komt, omdat een deel van de geplande projecten of projectfasen naar 2023 doorschuiven, dan wel (herstelbudget) niet in 2022 nodig is.

Met het doorschuiven van deze budgetten naar 2023 verwachten we – ondanks de prijsstijgingen – met de begroting 2022 dichter bij de werkelijke realisatie van de jaarcijfers 2022 uit te komen.

Gevolgen voor het saldo BDU

Bij de 1e bestuursrapportage 2022 werd aangegeven dat € 116 miljoen van het totale beschikbare BDU-saldo van € 187 miljoen zou worden ingezet voor de activiteiten in 2022. Met de opgenomen begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage wordt die inzet verlaagd naar € 32 miljoen, waarmee het BDU-saldo aan het eind van het jaar naar verwachting € 155 miljoen is.

Een deel van dit bedrag is bestemd voor verplichtingen die na 2022 tot een uitgave leiden. Dit deel van de BDU dat vast ligt bedraagt € 90 miljoen. Het vrije deel van het BDU-saldo komt daarmee op € 65 miljoen. Dit is net voldoende om de noodzakelijke risicobuffer van € 66 miljoen af te dekken. De mogelijke risico's leest u terug in de risicoparagraaf uit de vastgestelde Jaarstukken 2021.

De aanpassingen in deze bestuursrapportage presenteren we hierna in drie categorieën. De begrotingswijzigingen worden onder 'Ontwikkelingen per programma' toegelicht. De aanpassingen zijn tot stand gekomen vanuit de meest actuele inzichten. De begroting met deze wijzigingen wordt in de jaarstukken 2022 gebruikt om de realisatie tegen af te zetten. Afwijkingen worden dan toegelicht.

1. Wijzigingen die effect op onze (meerjarige) financiën hebben (negatief effect in 2022 € 5,3 miljoen):

Aan de lastenkant € 5,6 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Kosten aanbesteding Zaanstreek-Waterland	+0,2	Concessies
Lagere uitvoeringskosten R-net	-0,2	Concessies
Verwachte nacalculatie concessies vanwege indexatie 2022 (op basis van index september)	+5,8	Concessies
Hogere kosten telecommunicatie en organisatieontwikkeling	+0,1	Overhead - bedrijfsvoering
Lagere verwachte rentekosten	-0,3	Algemene dekkingsmiddelen

En € 0,3 miljoen hogere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Hogere verwachte rentebaten	+0,3	Algemene dekkingsmiddelen

2. (Vrijwel) budgetneutrale wijzigingen in 2022 (positief effect € 0,2 miljoen):

Aan de lastenkant € 128,7 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Indexatie Investeringsagenda Mobiliteit (was 2%, wordt 3,85%)	+2,8	IA Mobiliteit
Betaling BVOV aan vervoerders (zie ook bij baten)	+121,0	Concessies
Indexatie 2022 Beheer & Onderhoud Railinfra (3,85%)	+4,9	Beheer & onderhoud railinfra

Aan de batenkant € 128,9 miljoen meer:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Indexatie BDU 2022 naar 3,85% (was 2%)	+7,9	Algemene dekkingsmiddelen
Beschikking BVOV 2022 van I&W	+121,0	Concessies



3. Wijzigingen in 2022 vanwege aanpassingen in de fasering van de uitvoering (positief effect in 2022 € 90,1 miljoen):

Voorstel is om deze bedragen naar de begroting 2023 en verder door te schuiven.

Aan de lastenkant € 93,2 miljoen lagere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Overheveling budget Investerings-agenda (IA) Mobiliteit van 2022 naar 2023 vanwege vertraging in de uitvoering van projecten	-30,0	IA mobiliteit
Aanpassing kasritme, indexatie en afrekening (verschuiving naar 2023 en 2024)	-1,4	Amsteltram
Verlaging concessiekosten vanwege verlenging BVOV over periode september-december 2022 (voorstel: bedrag blijft beschikbaar voor herstelbudget OV 2023-2024)	-10,8	Concessies
Vervallen begroting bonus concessie Amstelland- Meerlanden (voorstel: bedrag blijft beschikbaar voor herstelbudget OV 2023-2024)	-0,7	Concessies
Overheveling budget t.a.v. aanleg aansluiting elektra nieuwe standplaats Zaanstad-Waterland naar 2023	-1,0	Concessies
Overheveling restbudget COVID-19-herstelbudget 2022 naar 2023-2024	-16,6	Concessies
Aanpassing Beheer & Onderhoud in meerjarenreeks AMRI-contract: doorschuiven naar 2023 van verwachte onderbesteding 2022	-25,0	Beheer & onderhoud railinfra
Aanpassing kasritme investeringen aan opgave GVB (doorschuiven naar periode 2023 tot en met 2026)	-7,7	Activa GVB
Apparaatskosten – doorschuiven onbenut inhuurbudget uit 2021	+1,0	Overhead en apparaatskosten V&V

En € 3,1 miljoen lagere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € miljoen	(sub)programma
Aframen Rijksbijdrage SPUK Verkeersveiligheidsmaatregelen	-2,7	IA Mobiliteit
Specifieke Uitkering ZE – Bussen 4e Tranche Amsterdam – toewijzing verschuift naar 2024	-0,4	Activa GVB

Eventuele effecten op toekomstige begrotingen (structurele effecten en doorschuiven van/naar toekomstige jaren) worden meegenomen in de 1e Begrotingswijziging 2023, die in de eerste helft 2023 aan de regioraad wordt aangeboden.

Investering nieuw kantoor

In de begroting 2022 was aangegeven dat eind 2022 ons huidige huurcontract van acht jaar afloopt. Het nieuwe kantoor houdt rekening met de groei van de Vervoerregio en de (mede door Covid-19) andere manier van werken. In het huisvestingsplan is de nodige aandacht geschonken aan het 'hybride werken'. In de begroting 2022 was nog geen keuze gemaakt om zelf in de inrichting te investeren (casco oplevering) of de verhuurder te laten investeren (turn key).

Voor de vormgeving en inrichting van het nieuwe kantoor heeft de Vervoerregio een totaal bedrag van € 3,45 miljoen nodig. Met de verhuurder is over de gehele huurperiode een korting afgesproken van € 1,76 miljoen. Per saldo blijft de investering hiermee onder het in de begroting 2022 genoemde bedrag van circa € 2,0 miljoen. De raad wordt in deze bestuursrapportage gevraagd het investeringskrediet vast te stellen.

Investerings-krediet	Bedrag	Afschrijving 2023	Afschrijving 2024	Afschrijving 2025	Afschrijving 2026
Huisvesting	€ 3.454.500	€ 311.062	€ 311.062	€ 311.062	€ 311.062





Financieel beeld

Financieel beeld

De sluitpost van de begroting is wat we toevoegen of onttrekken aan het BDU-saldo dat we uit voorgaande jaren beschikbaar hebben en op de balans staat. Het bedrag dat voor die sluitpost nodig is, staat in tabel 1 op de regel 'BDU-saldo voorgaande jaren'. Dit is voor deze bestuursrapportage € 32,4 miljoen. De effecten op het saldo BDU dat op de balans komt te staan, is in tabel 2 weergegeven.

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

De kolom 'Gewijzigde begroting 2022 (na de 2e Bestuursrapportage 2022)' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage. Hierna worden die mutaties per subprogramma toegelicht.



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

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten				
Algemene dekkingsmiddelen	566	566	300	-266
Overhead	10.700	11.184	12.373	1.189
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	152.851	179.510	152.344	-27.166
Amsteltram	47.388	50.050	48.625	-1.425
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring	10.000	500	500	0
Concessies	117.371	129.748	227.450	97.702
Assetmanagement Railinfrastructuur	144.611	160.052	140.015	-20.037
Acitva GVB	30.673	47.407	39.742	-7.665
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.999	9.233	9.233	0
Apparaatskosten	10.978	10.867	10.767	-100
Totaal Verkeer & Vervoer	522.871	587.367	628.676	41.309
Totaal lasten	534.137	599.117	641.349	42.232
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen				
BDU jaarbijdrage	426.749	435.347	443.265	7.919
BDU saldo voorgaande jaren	69.820	116.237	32.362	-83.875
Rentebaten	2.036	2.036	2.300	264
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	498.605	553.619	477.927	-75.692
Overhead	140	140	140	0
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	7.690	4.990	-2.700
Amsteltram	27.293	28.670	28.660	-10
Concessies	6.100	6.143	127.178	121.035
Assetmanagement Railinfrastructuur	0	0	0	0
Acitva GVB	0	400	0	-400
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.999	2.233	2.233	0
Apparaatskosten	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	35.392	45.136	163.061	117.924
Totaal baten	534.137	598.895	641.128	42.232
Saldo voor mutaties reserves	0	-222	-222	0
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	222	222	0
Saldo mutaties reserves	0	222	222	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	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Verschil 1e Bestuursrapportage t.o.v. 2e Bestuursrapportage
Beginstand saldo BDU	123.754	187.142	187.142	0
Beschikte jaarbijdrage	426.749	435.347	443.265	7.919
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	550.504	622.489	630.408	7.919
Inzet BDU in begrotingsjaar	-496.569	-551.583	-475.627	75.956
Stand saldo BDU ultimo jaar	53.934	70.906	154.781	83.875

Ten aanzien van de begroting na de 1e Bestuursrapportage 2022 gaan we € 76 miljoen minder uitgeven (voornamelijk als gevolg van doorschuiven van budgetten naar 2023). Met de eerdere prognose van de beginstand van € 71 miljoen en de ophoging van de indexatie BDU (+€ 8 miljoen) leidt dit tot een verwacht saldo BDU eind 2022 van € 155 miljoen. Dit saldo BDU geeft het beeld dat er genoeg geld is om nog meer te programmeren. Dit is echter niet het geval, want een groot deel van de niet benutte middelen in 2022 komen in 2023 en latere jaren tot uitgaven. € 90 miljoen vormt het beklemd deel van het BDU-saldo, waarmee het voor de risicobuffer beschikbare deel € 65 miljoen Bedraagt. Dat

is net voldoende voor het berekende noodzakelijke weerstandvermogen ad € 66 miljoen. Dit wil zeggen dat als alle geïnventariseerde risico's zouden materialiseren, het saldo BDU op nul uitkomt. Daarmee blijft de echte vrije ruimte van de Vervoerregio beperkt.





Ontwikkelingen per programma

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



Programma Verkeer & Vervoer

Investeringsagenda Mobiliteit

Als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2022 verschillende projecten in de aanbesteding of de uitvoering vertraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de projecten aanpak verkeersdruk ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT), uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam, HOV Schiphol-Oost - afbouw busbaan tussen Fly-over en Southern Crossstraat en de doorfietsroute de Hoek in de Haarlemmermeer. Daar staat tegenover dat enkele projecten konden versnellen. Onder andere Zuidasdok, verschillende onderdelen van de OV terminal komen op stoom en een project als fietspaden Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam is in uitvoering gegaan. Daarnaast wordt ook goede inhoudelijke voortgang geboekt op complexe projecten als Multimodale Knoop Schiphol en Guisweg. Dit is echter onvoldoende om de achterblijvende uitgaven te compenseren.



Aan het budget is € 2,8 miljoen toegevoegd als indexatie (was 2%, wordt 3,85%) over 2022.

Voorgesteld wordt het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in 2022 met € 30 miljoen naar beneden bij te stellen. We monitoren de voortgang van de realisatie van ons programma nauwgezet en hebben daarover regelmatig contact met de partners, dit alles met het doel om het inzicht te vergroten in de werkelijke voortgang en financiële afwikkeling. Onze eindejaarsprognose houdt rekening met hogere of lagere uitgaven als gevolg

van versnelde en vertraagde uitgaven van verschillende projecten. Over de gehele lijn houden we in onze eindejaarsprognose rekening met lagere uitgaven als gevolg van vertraagde uitvoering. Een aantal afzonderlijke bovengenoemde projecten daarentegen kent een versnelling.

De verwachting voor 2022 is dat een reeks van projecten een behoorlijke mate van hardheid heeft en dat deze in 2022 zeker tot uitgaven zullen leiden. Bij een aantal projecten is dat onzeker. De Vervoerregio is hierbij ook afhankelijk van de gemeenten en andere partijen. Op het moment van opstellen van deze 2e Bestuursrapportage is ons

beeld dat de bandbreedte van de totale realisatie over 2022 uitkomt tussen de € 110 miljoen en € 140 miljoen. Daarmee kan met deze 2e Bestuursrapportage het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in 2022 met € 30 miljoen naar beneden worden bijgesteld, waarbij we dit bedrag toevoegen aan het begrotingsprogramma van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voor 2023. Onze ambities zijn immers ongewijzigd en deze middelen zijn bestemd voor de projecten die, hoewel vertraagd, toch door zullen gaan. Bijdragen zijn reeds in contracten, overeenkomsten of beschikkingen vastgelegd.

De binnen het begrotingsprogramma IA Mobiliteit opgenomen stelpost voor projectenstudies van € 4 miljoen wordt naar verwachting geheel besteed.

Een aantal projecten, die deels worden gefinancierd met de SPUK-regeling Rijksimpuls verkeersveiligheid, zullen in 2023 en verder worden gerealiseerd. De bijdrage van het Rijk wordt daarom met € 2,7 miljoen naar beneden bijgesteld en doorgeschoven naar 2023.

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	152.851	179.510	152.344	-27.166
Totaal lasten	152.851	179.510	152.344	-27.166
Bijdragen derden	-	7.364	4.664	-2.700
BDU Absoluut	-	326	326	-
Totaal baten	-	7.690	4.990	-2.700
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-152.851	-171.820	-147.354	24.466

Amsteltram

Amstelveenlijn:

Aan het Veegteam Amstelveenlijn van dienst Bijzondere Projecten is definitieve decharge verleend voor het afronden van de laatste werkzaamheden die nog onder de verantwoordelijkheid van het project zijn uitgevoerd. Een aantal VTW's die betrekking hadden op aanvullende werkzaamheden vanuit het vervangingsprogramma (MVP) worden met budget overgedragen aan GVB RIB. Deze waren door vertraging in de afstemming van de voorbereiding van de uitvoering met de voormalige beheerorganisatie niet meer op tijd om nog door het Veegteam begeleid te worden.

Volgens de verwachtingen voor het zomerreces, zouden de werkzaamheden aan de huidige halte Strawinskylaan (light variant) om de perrons te verbreden nog eind 2022 gereed zijn. Recent is gebleken dat de beoogde aannemer geen capaciteit heeft om de werkzaamheden dit jaar nog uit te voeren. De uitvoering staat nu gepland in het eerste kwartaal 2023. Wel tracht de projectorganisatie andere werkzaamheden om het comfort van de overstap route te verbeteren zo spoedig mogelijk uit te voeren.

Uithoornlijn:

De Realisatie Uithoornlijn loopt ondanks een aantal tegenvallers nog steeds volgens plan om zomer 2024 in exploitatie te worden genomen. Er waren afgelopen periode diverse tegenvallers als gevolg van onder anderen vertraging in levering materialen, vandalisme en wijzigingen in het ontwerp. In de planning van de hoofdaannemer zitten nog voldoende buffers om de vertragingen in de uitvoering op te vangen. Mede dankzij een open en positieve houding van partijen om gezamenlijk tot oplossingen te komen verloopt de samenwerking goed. Zo is het ook de hoofdaannemer gelukt om voor het zomerreces nog een contract te sluiten voor levering van kwartsloze ballast waarmee het project alsnog aan de regelgeving in dit kader voldoet. Daarnaast levert het project een forse bijdrage in duurzaamheidsdoelstelling van de Vervoerregio door toepassing van onder andere diverse oplossingen die tot CO2 reductie leiden, bijdragen aan een betere leefomgeving, circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten op termijn.

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



Amstelveenlijn:

De afrekening van de werkzaamheden van de leverancier € 0,2 miljoen vindt plaats in 2023. De bouw van de tijdelijke eindhalte is vertraagd naar Q1 van 2023 waardoor het budget van € 0,85 miljoen ook doorschuift. De restpunten organisatie is tevens het afgelopen kwartaal opgeheven, waarbij enkele afrondende werkzaamheden zijn overgedragen aan de projectorganisatie van de Uithoornlijn voor € 0,62 miljoen. Tenslotte is de afrekening met de aannemer € 0,78 miljoen voordeliger uitgevallen.

Uithoornlijn:

De indexatie van het hoofdcontract is € 1 miljoen toegenomen als gevolg van een stijgende GWW index.

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

Amsteltram	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	2.000	3.313	861	-2.451
Uithoornlijn	45.388	46.738	47.764	1.026
Totaal lasten	47.388	50.050	48.625	-1.425
Bijdragen derden	27.293	28.670	28.660	-10
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	27.293	28.670	28.660	-10
Saldo Amsteltram	-20.096	-21.380	-19.965	1.415

Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Metroring

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en sluiten van de metroring staan nog steeds hoog op de bestuurlijke agenda. Hiervoor heeft de Vervoerregio een bedrag van € 225 miljoen gereserveerd. Die inzet en de prognose van het jaarlijks kasritme is bij deze bestuursrapportage ongewijzigd gebleven.

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

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



Concessies

De rijksoverheid heeft de BVOV-regeling 2022 verlengd tot het einde van 2022. Hierdoor is het mogelijk geweest om het vervoeraanbod op peil te houden voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden zonder daarvoor alle door ons gereserveerde middelen binnen het Covid-OV-herstelbudget te gebruiken. Voor de concessies Zaanstreek en Waterland zijn aparte afspraken gemaakt in twee noodconcessies. Omdat de Vervoerregio het vervoeraanbod op peil wil houden in alle concessies is in Waterland, conform de afspraken uit de noodconcessie, vervoer ingekocht op het niveau van 2021 om de hoogwaardigheid in de hele regio voor de reizigers te behouden.

►

- Voor Amsterdam (exploitatie) is door het verlengen van de BVOV-regeling voor 2022 tot het einde van het jaar, minder geld nodig. Dit bedrag, € 10,8 miljoen, wordt in 2023 en 2024 gebruikt om de gevolgen van Covid binnen het OV op te vangen.
- Door het verlengen van de BVOV-regeling voor 2022 is er vanuit het Covid-OV-herstelbudget in 2022 een bedrag van € 16,6 miljoen niet nodig. Dit bedrag wordt in 2023 en 2024 gebruikt om de gevolgen van Covid binnen het OV op te vangen.
- De in de begroting opgenomen bonus van € 0,7 miljoen bij concessie Amstelland Meerlanden is, door het niet toepassen van de bonus-regeling in 2022, toegevoegd aan het Covid-OV-herstelbudget voor 2023 en 2024.
- Voor de investeringen in laadinfrastructuur is dit jaar € 0,15 miljoen nodig, zodat € 1,0 miljoen naar 2023 doorschuift.
- Voor 2022 zijn er geen extra R-net uitvoeringskosten.
- Om het vervoeraanbod in 2022 op peil te houden in de concessie Waterland is een bedrag gereserveerd van € 4,5 miljoen. Dit komt ten laste van het Covid-OV-herstelbudget.
- De verwachte indexering die wordt bepaald op basis van de indexcijfers van december 2022 lijkt een stuk hoger uit te komen dan de inschatting bij het opstellen van de begroting. Dit effect is nog onzeker maar ligt in september 6%

tot 9% hoger dan opgenomen in de begroting. De impact zou daarmee ongeveer € 5,7 miljoen zijn. Gezien de hoogte van het bedrag is deze stijging voorzichtigheidshalve al in deze bestuursrapportage opgenomen,

definitieve vaststelling volgt in 2023.

- De BVOV-regeling 2022 voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden is toegevoegd, dit zorgt aan de baten en lasten kant voor een verhoging van € 121 miljoen.

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

Concessies	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelland Meerlanden	46.093	48.354	66.981	18.627
Amsterdam (Exploitatie)	15.697	19.798	114.323	94.525
Waterland	19.820	21.756	23.102	1.345
Zaanstreek	13.161	14.532	15.366	834
CVV en buurtbussen	125	103	103	-
Covid-OV-herstelbudget	22.275	23.858	7.278	-16.580
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	1.147	147	-1.000
R-net Uitvoeringskosten	200	200	-	-200
Zaanstreek/Waterland(v.a. 2024)	-	-	150	150
Totaal lasten	117.371	129.748	227.450	97.702
Bijdragen derden	6.100	6.143	6.143	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV	-	-	121.035	121.035
Totaal baten	6.100	6.143	127.178	121.035
Saldo Concessies	-111.271	-123.605	-100.272	23.332



Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI (voorheen BORI/MVP))

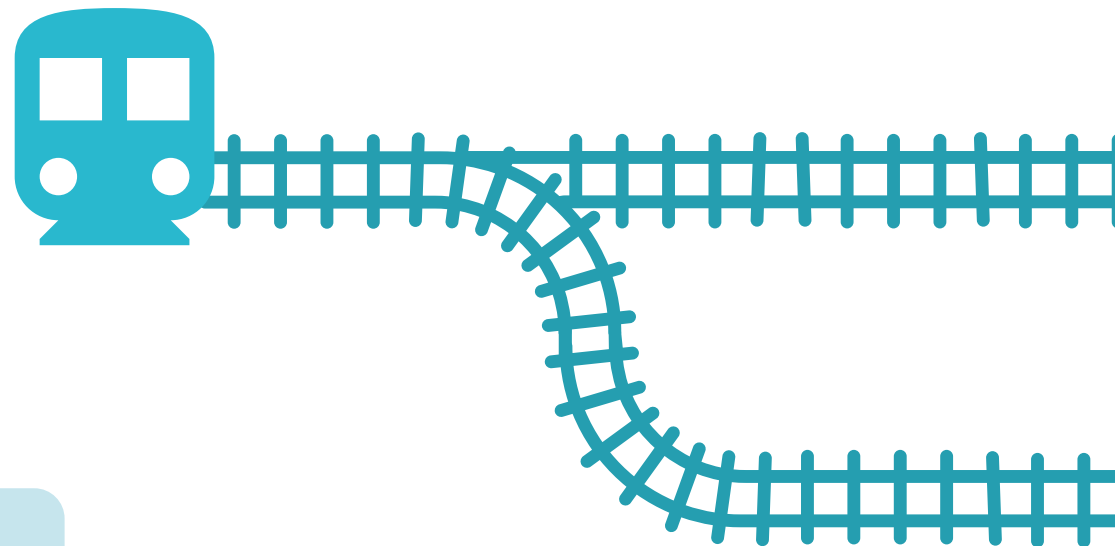
De realisatie van het Meerjarige Vervangingsprogramma (MVP) van Tram en Metro binnen AMRI loopt achter op schema doordat een aantal projecten bij met name Metro niet conform planning kunnen worden uitgevoerd. Dit komt mede door materiaalgebrek en leveringsproblemen. Wat de consequentie daarvan is voor het vervangingsprogramma op termijn en de beschikbaarheid van het areaal is nog niet bekend. In de Q3 rapportage geeft GVB RIB meer inzicht in de MVP-projecten voor tram en metro.

Hierdoor is de eindejaarprognose voor AMRI op dit moment € 98 miljoen, dit zou € 25 tot € 35 miljoen lager zijn dan het bedrag dat na indexatie opgenomen is in de begroting. Naast de uitgestelde uitvoering van een aantal projecten, wordt deze onderbesteding ook veroorzaakt doordat een aantal projecten al (deels) in de begroting 2021 waren meegenomen. Dit bedrag valt uiteraard niet vrij, het betreft slechts een kasverschuiving binnen de financiële meerjarenreeks van AMRI, het Financieel Overzicht (FO), zoals dat is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur. In 2023 wordt bij het indienen van het Jaarverslag door GVB RIB het eindsaldo duidelijk en conform de AMRI-overeenkomst wordt het bedrag dat overblijft dan over de resterende jaren in het FO verdeeld.

De effecten van de energie- en materiaal kostenstijgingen bij zowel het Dagelijks Onderhoud (DO) als voor het MVP zijn nog niet meegenomen in de laatste prognose van het GVB. GVB RIB zal op niet al te lange termijn dit risico nader onderbouwen.

De bijstelling van € 20 mln is het saldo van een afname omdat € 25 mln naar 2023 doorschuift en een ophoging vanwege indexatie ad € 5 mln.'

- Prognose voor de AMRI opdracht in 2022 is flink lager dan het budget (€ 25 - € 35 miljoen). Gelet op de voorgaande opmerkingen hierover is het alleen nog niet duidelijk hoe dit bedrag verdeeld wordt over de jaren en of er nog een inflatie effect komt. Hierbij kan er sprake zijn van kosten die in de eindafrekening 2021 zitten, doorschuif naar 2023 of een verdeling over latere jaren. De begroting 2022 wordt € 25 miljoen naar beneden bijgesteld voor de MVP's, dit bedrag blijft beschikbaar binnen de AMRI-overeenkomst voor latere jaren.
- Voor 2022 is het bedrag voor de AMRI-overeenkomst opgehoogd met de BDU-indexatie 2022, dit is een bedrag van € 4,9 miljoen. Dit is conform de AMRI-overeenkomst.



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

Assetmanagement Railinfrastructuur	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)"	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
AMRI	144.611	160.052	140.015	-20.037
Totaal lasten	144.611	160.052	140.015	-20.037
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-144.611	-160.052	-140.015	20.037

Activa GVB

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

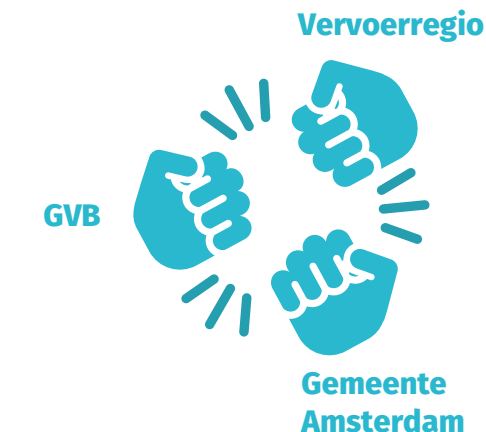
Vanuit de Specifieke Uitkering Zero Emissie-bussen is er voor de Vervoerregio een bedrag van € 5,6 miljoen beschikbaar gesteld. Momenteel is op basis van de aanvragen voor concessie Amsterdam en Concessie Zaanstreek-Waterland reeds € 5,4 miljoen van dit bedrag beschikt en wordt dit in de komende 4 jaar op kwartaalbasis uitgekeerd aan de Vervoerregio, die dit op haar beurt weer verrekent met de beschikbaar gestelde subsidies.

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

Activa GVB	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	30.673	47.407	39.742	-7.665
Totaal lasten	30.673	47.407	39.742	-7.665
Bijdragen derden	-	400	-	-400
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	400	-	-400
Saldo Activa GVB	-30.673	-47.007	-39.742	7.265

In de nieuwe Governance bevoorschot de Vervoerregio de kapitaallasten op lopende beschikkingen. Dit op basis van de bevoorschottingsaanvraag van GVB. Daarom loopt de realisatie in lijn met de begroting. Het is echter mogelijk dat de vaststellingsaanvraag, die pas in de loop van 2023 ontvangen wordt, een ander beeld schetst. Dit kan resulteren in een te hoge of een te lage bevoorschotting. Om hierop te anticiperen is bovenstaande begrotingswijziging gebaseerd op de Q3 prognose van GVB, waarmee vanuit 2022 € 7,7 miljoen wordt doorgeschoven naar latere jaren.

Dit is het eerste jaar dat deze methodiek wordt toegepast en samen met GVB trachten we hierin betere inzichten te krijgen. Een hogere bijstelling van de begroting heeft niet per definitie een gevolg voor de meerjarenbegroting. Dit komt omdat de Vervoerregio bijdraagt in de kapitaallasten en deze over de gehele duurtijd van de afschrijvingstermijn gekend zijn. De instroom van voertuigen daarentegen is, tot alle voertuigen zijn ingestroomd, vaak moeilijker in te schatten.



De bijdrage ten aanzien van S&C/Werkend vervoersysteem betreft het budget dat bij de kadernota 2021 werd toegevoegd aan de begroting conform gemaakte afspraken tussen Vervoerregio & het S&C-programma. Tot op heden is dit bedrag nog niet overgeheveld naar het programma. Gegeven de lopende gesprekken over het overhevelen van S&C naar de Vervoerregio bestaat de kans dat dit bedrag ook in 2022 niet tot uitgaven gaat leiden.

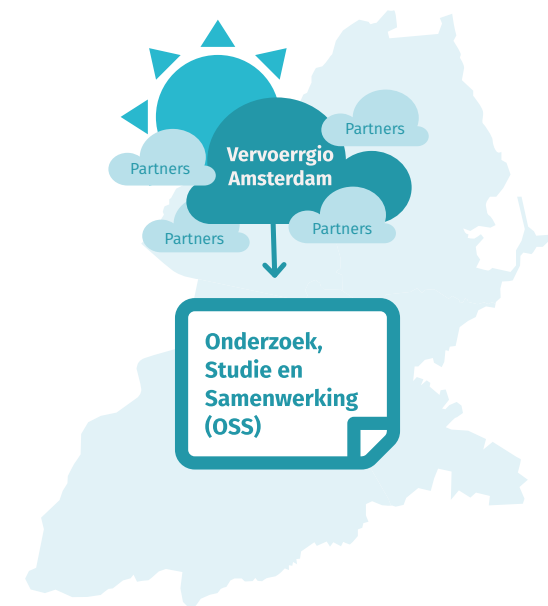
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

De Vervoerregio neemt actief deel aan samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten om invulling te geven aan de (mobiliteits)vraagstukken die spelen in onze regio. Daarnaast voert de Vervoerregio zelf onderzoek uit om beleidsvorming te ondersteunen en huidig beleid en projecten te monitoren en evalueren. Deze activiteiten vormen het subprogramma OSS. De vier penvoerderprojecten omvatten ieder een samenwerkingsverband met verschillende partners in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Voor deze penvoerderprojecten is een aparte begroting vastgesteld. De eventuele tekorten/overschotten worden separaat met de balanspositie verrekend, waardoor per saldo alleen de bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam als last in het resultaat wordt opgenomen. Door vertraagde oplevering/uitvoering van projecten als gevolg van onder andere tekort aan personeel zal niet het volledig gereserveerde budget in 2022 worden gerealiseerd. Omdat dit beperkt van omvang zal zijn, de huidige inschatting is een onderbesteding van circa € 0,5 miljoen, wordt dit niet in de begroting aangepast.

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

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



Voor het jaar 2022 is de eindejaarsprognose van subprogramma OSS tussen € 6,5 en € 7,0 miljoen.

Apparaatskosten



De apparaatskosten Verkeer en Vervoer geven aan wat de directe personeels- en inhuurkosten zijn. Omdat een aantal vacatures met externe inhuur wordt ingevuld, treedt een verschuiving op tussen deze twee categorieën. Per saldo wordt € 0,1 miljoen minder uitgegeven dan begroot.

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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	8.408	8.745	7.930	-815
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	2.570	2.122	2.837	715
Totaal lasten	10.978	10.867	10.767	-100
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.978	-10.867	-10.767	100





Programma Overhead

Programma Overhead

Informatie en Communicatie

Ten behoeve van het huisvestingsproject is voor de uitrol van de nieuwe moderne werkplek een betere beveiliging van het netwerk ingericht, nodig om de gebruikers en laptops veilig op het netwerk te kunnen aanmelden. In het nieuwe pand wordt een

nieuw netwerk met WiFi-voorziening gerealiseerd. Tot slot zijn er extra laptops (surfaces) besteld voor gebruik in het nieuwe pand.

Investeringskrediet Huisvesting

In de primitieve begroting 2022 zijn destijds twee scenario's geschetst voor de nieuwe huisvesting van de Vervoerregio (casco en "turn-key"). Het definitieve scenario is een combinatie van deze twee gebleken. Het gebouw wordt door de verhuurder casco opgeleverd, maar de Vervoerregio ontvangt over de gehele huurperiode een korting, die kan worden

ingezet als dekking van de afschrijvingslasten van de investering op het gebied van vormgeving en inrichting. Het totale investeringsbedrag minus de huurkorting is € 1,7 miljoen en sluit daarmee aan bij het in de begroting genoemde bedrag van € 2,0 miljoen. Hiermee blijven de afschrijvingslasten binnen het budget dat in 2023 en verder is opgenomen.

Tabel 11: Investeringskrediet Huisvesting

Investeringskrediet	Afschrijftermijn	Bedrag	Afschrijving / jaar 2023 ev
Inrichting nagelvast	15	€ 1.750.000	€ 116.667
Overige Installaties	10	€ 660.000	€ 66.000
Audio & Visueel	7	€ 220.000	€ 31.429
INVESTERING ICT	5	€ 200.000	€ 40.000
Meubilair	10	€ 460.000	€ 46.000
Onvoorzien 5%	15	€ 164.500	€ 10.967
		€ 3.454.500	€ 311.062



Personeel en Organisatie

Diversiteit en inclusie

De Vervoerregio wil inclusiviteit in het HR-beleid verstevigen. Ambities op het terrein van diversiteit en inclusie worden in kaart gebracht, waaruit aanbevelingen volgen hoe diversiteit en inclusie intern verbeterd kunnen worden.

Interne beheersing

Om onze organisatie goed te besturen, moeten we zorgen dat we de goede dingen doen en de dingen goed doen, ons handelen conformeren aan wet- en regelgeving, processen in één keer goed uitvoeren. Dat is interne beheersing. Sinds 2019 is de Vervoerregio bezig de interne beheersing systematisch naar een hoger niveau te brengen. Als organisatie hebben we inmiddels aangetoond minimaal te voldoen aan de rechtmatigheidseisen: Het dagelijks bestuur heeft daarover in de jaarrekening 2021 verantwoording afgelegd in de vorm van een rechtmatigheidsverklaring. In 2022

hebben we verdere stappen gezet in de professionalisering van de interne beheersing door de verbijzonderde interne controle (VIC) uit te voeren door een onafhankelijke VIC-medewerker (3e lijn) in plaats van door projectcontrollers (2e lijn) en de ingebruikname van een softwaretoepassing voor de vastlegging van de interne controles en daaruit voortvloeiende verbeteracties. Naast aandacht voor financiële rechtmatigheid, beoordelen en verbeteren we nu ook systematisch de informatiebeveiliging als onderdeel van integrale interne beheersing.

Werving & Selectie

De arbeidsmarkt heeft dit jaar onder hoge spanning gestaan. In de huidige situatie kost goede werving veel tijd. Zo hebben wij de afgelopen periode voor de werving van een aantal vacatures bureaus ingeschakeld. Wij verwachten in Q4 van 2022 ook bureaus in te moeten schakelen. Daarnaast maken wij gebruik van onder andere Indeed en LinkedIn voor het plaatsen van vacatures.

De verwachte kosten voor bedrijfsvoering komen hierdoor € 0,09 miljoen hoger uit dan begroot.

Apparaatskosten: in deze bestuursrapportage zijn de begrote apparaatskosten (personeelskosten en inhuur) met € 1 miljoen opgehoogd. Dit is niet besteed budget uit 2021. Bij de Jaarstukken 2021 is aangegeven dat deze

middelen voor 2022 beschikbaar zouden blijven voor inzet op de uitvoering van de in 2021 gestarte 'bestuursopdracht'. Naar verwachting zal tussen € 0,0 en € 0,5 miljoen in 2022 niet worden besteed. Voorgesteld wordt om het eind 2022 niet bestede bedrag over te hevelen naar 2023 ter financiering van de inzet op beleidsintensivering.

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

Overhead	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Materiële kosten:				
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	-
Communicatie	290	290	290	-
Bedrijfsvoering	2.921	3.167	3.256	89
Financiën	196	196	196	-
Personele kosten:				
Directe personeelslasten	5.434	5.652	6.467	815
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.703	1.722	2.007	285
Totaal lasten	10.700	11.184	12.373	1.189
Baten overhead	140	140	140	-
Totaal baten	140	140	140	-
Saldo Overhead	-10.560	-11.044	-12.233	-1.189





Programma Algemene dekkingsmiddelen

Programma Algemene dekkingsmiddelen

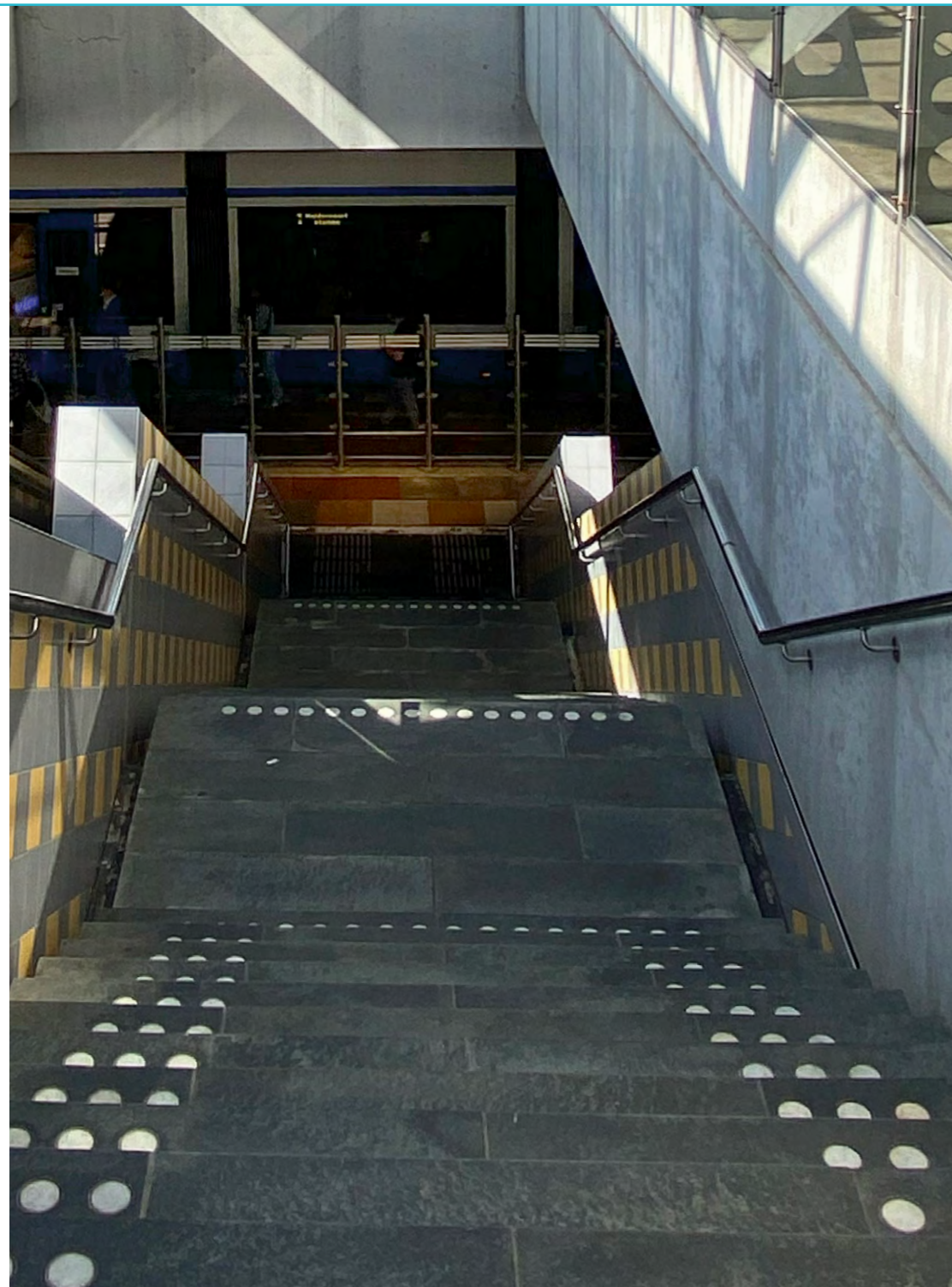
De rentelasten zijn met € 0,27 miljoen naar beneden bijgesteld omdat we vooralsnog verwachten geen leningen aan te hoeven gaan. Voorzichtigheidshalve houden we nog rekening met € 0,3 miljoen voor rentekosten op een mogelijk aan te trekken lening voor een te verstrekken bussenlening.

De BDU-bijdrage over 2022 is € 7,92 miljoen hoger dan waar we in de 1e Bestuursrapportage rekening mee hielden. Daar werd met 2% indexatie gerekend, terwijl de werkelijke indexatie 3,85% bedraagt.

De rentebaten zijn met € 0,26 miljoen naar boven bijgesteld omdat we een hogere marktconformiteitsvergoeding over de garantie op de leningen van het GVB ontvangen.

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

Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022 (na 1e Bestuursrapportage 2022)	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuursrapportage 2022)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2022 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	566	566	300	-266
Totaal lasten	566	566	300	-266
BDU jaarbijdrage	426.749	435.347	443.265	7.919
BDU saldo voorgaande jaren	69.820	116.237	32.362	-83.875
Rentebaten	2.036	2.036	2.300	264
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	498.605	553.619	477.927	-75.692
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	498.039	553.053	477.627	-75.426





Ontwikkeling
liquiditeiten

Ontwikkeling liquiditeiten

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

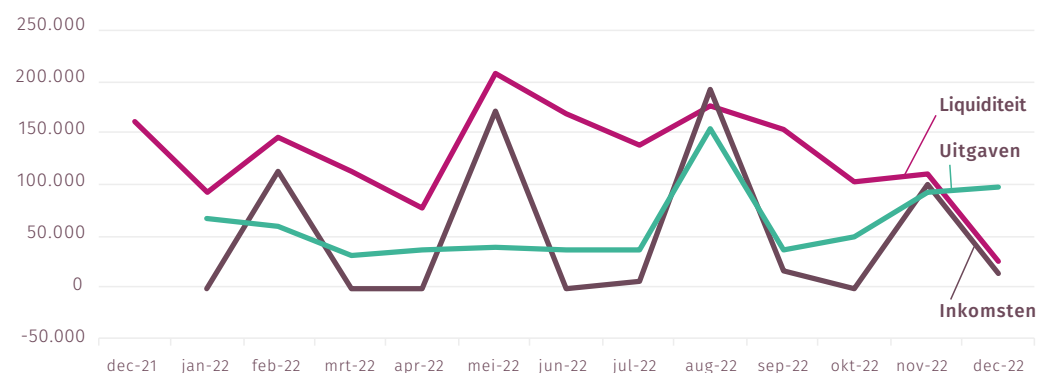
Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2022 uit op € 24,8 miljoen positief waar in de begroting 2022 een liquiditeit van € 4,7 miljoen positief werd geraamd. Dit saldo is gebaseerd op een raming van uitgaven en ontvangsten. De ervaring leert dat de daadwerkelijk uitgaven afwijken omdat projecten worden doorgeschoven en daarmee de uitgaven achter-

blijven. Met deze mogelijke afwijking is in deze prognose uit voorzichtigheid geen rekening gehouden. Het verschil wordt veroorzaakt door de in deze burap opgenomen mutaties in de baten en lasten. Een scherpe monitoring van de liquiditeitsontwikkeling is noodzakelijk om tijdig over voldoende liquiditeit te kunnen blijven beschikken voor de lopende uitgaven en de bussenlening waarmee de raad in juli instemde.

Tabel 14: Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022 na 1e Bestuursrapportage 2022	Begroting 2022 na 2e Bestuursrapportage 2022	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2022	66.755	161.247	161.247	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	6.316	6.796	6.796	-
Overige inkomsten	464.317	474.365	594.926	120.561
Overige uitgaven	-532.677	-671.694	-738.094	-66.401
Af te sluiten leningen				
Eindstand liquide middelen	4.711	-29.286	24.875	54.160

Liquiditeitsontwikkeling per maand 2022
(bedragen x € 1.000)





Bijlage 1 : Afkortingenlijst

Bijlage 1 : Afkortingenlijst

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
AMRI	Asset Management Rail Infra
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
FO	Functioneel Ontwerp
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
GWW	Grond-, weg- en waterbouw
MRA	Metropoolregio Amsterdam
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
R-net	Randstadnet
SPUK	Specifieke uitkering
TVOV	Tegemoetkoming Openbaar Vervoer
VIC	Verbijzonderde interne controle
VTW	Voorstel tot wijziging
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 Liew-On
Susanne Fels
Wiebke Wilting
Gemeente Amsterdam
Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

Vorm de Stad

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

Amsterdam, oktober 2022 ©