



Vastgesteld door de regiораad op 19-12-2023

2e Bestuursrapportage 2023



Inhoud

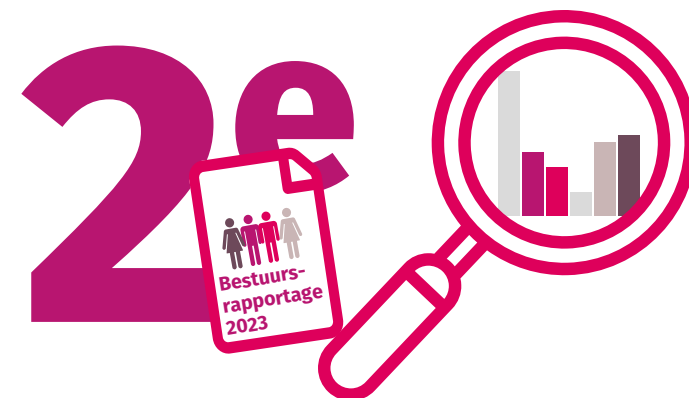
Inleiding en samenvatting	3
Financieel beeld	6
Ontwikkelingen per programma	9
Programma Verkeer & Vervoer	10
Investeringsagenda Mobiliteit	11
Amsteltram	13
Grote projecten schaalsprong ov	14
Concessies	16
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	19
Activa GVB	21
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	23
Apparaatskosten	24
Programma Overhead	25
Programma Algemene dekkingsmiddelen	28
Ontwikkeling liquiditeiten	30
Bijlage 1 : Afkortingenlijst	32
Colofon	34



Inleiding en samenvatting

Inleiding en samenvatting

In juli 2023 heeft de regioraad de 1e Bestuursrapportage 2023 vastgesteld. Hierin is de voortgang van de vastgestelde begroting 2023 beschreven. Na dit besluit zorgden verschillende ontwikkelingen voor een afwijking t.o.v. de huidige begroting. In deze 2e bestuursrapportage leest u welke ontwikkelingen dit zijn. Met de aanpassingsvoorstellen begroten we in 2023 € 7,5 miljoen meer kosten, € 17,5 miljoen meer baten en schuift € 56,5 miljoen door naar komende jaren.



Recente ontwikkelingen

Transitievergoeding regionale ov-concessies 2023

In 2023 heeft het Rijk de decentrale overheden ondersteund met een extra Transitievergoeding voor regionale ov-concessies. In totaal is een bedrag van € 32,6 miljoen toegezegd. De werkelijke uitkering hangt met name af van de hoogte van de reizigersopbrengsten over 2023. Dit zal in de loop van het jaar 2024 helder worden. In 2023 is het toegezegde bedrag opgenomen.

Prijsstijgingen

Het signaal in de 1e bestuursrapportage dat de forse prijsstijgingen lijken af te nemen heeft zich nog niet in de volle breedte gemanifesteerd. Onder andere de kosten van personeel en bijvoorbeeld elektrotechnische materialen zijn sterk gestegen. In combinatie met een tekort aan menskracht heeft dit invloed op de uitvoering van projecten, assetmanagement railinfrastructuur en concessies. Hoe dat effect heeft op de begroting wordt op verschillende momenten duidelijk. Voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit heeft dit tot gevolg dat wij een deel van het bestaande budget inzetten om prijsstijgingen binnen

lopende projecten het hoofd te bieden. De financiële ruimte daarvoor ontstaat, doordat ook gemeenten projecten uitstellen of schrappen. In projecten zien we dat stijgende prijzen en personeelskrapte zich vertalen in vertraging in voorbereiding en uitvoering.

Indexatie

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 4%. Inmiddels is duidelijk dat de index op 6,047% is vastgesteld. Hierdoor kunnen we ook meer budget toewijzen aan de Investeringsagenda Mobiliteit en het AMRI-contract dat onder Beheer en Onderhoud Railinfra is opgenomen.

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, en het AMRI-contract in 2023 niet helemaal opgemaakt worden. Dat komt doordat een

deel van de geplande projecten of projectfasen naar 2024 doorschuiven.

Met het doorschuiven van deze budgetten naar 2024 verwachten we met deze bijgestelde begroting 2023 dichter bij de werkelijke realisatie van de jaarcijfers 2023 uit te komen.

Gevolgen voor het saldo BDU

Bij de 1e bestuursrapportage 2023 werd aangegeven dat € 18,8 miljoen van het totale beschikbare BDU-saldo van € 186,7 miljoen zou worden ingezet voor de activiteiten in 2024. Met de opgenomen begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage wordt die inzet verhoogd naar € 56,5 miljoen, waarmee het niet bekleemde BDU-saldo aan het eind van het jaar naar verwachting € 130,2 miljoen is.

Een deel van dit bedrag is bestemd voor risico's die tot een uitgave leiden. Dit deel van het BDU saldo dat vast ligt, bedraagt € 42 miljoen. Het vrije deel van het BDU-saldo komt daarmee op € 88,2 miljoen.

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 inzichten van dit moment. De begroting met deze wijzigingen wordt in de jaarstukken 2023 gebruikt om de realisatie tegen af te zetten. Afwijkingen worden dan toegelicht.

1. Wijzigingen die effect op onze (meerjarige) financiën hebben (positief effect in 2023 € 10,0 miljoen):

Aan de lastenkant € 7,5 miljoen hogere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Indexatie Investeringsagenda Mobiliteit (was 4%, wordt 6,047%)	+2,1	IA Mobiliteit
Indexatie 2022 Beheer & Onderhoud Railinfra (was 4% wordt 6,047%)	+2,4	AMRI
Indexatie van de termijnen en wijzigingen op het hoofdcontract	+5,8	Amsteltram
Concessie Amsterdam, GVB minder productie	-1,6	Concessies
1)Concessie Waterland hoeven minder DRU's ingekocht te worden. 2)Ook sprake van het afschalen van de dienstregeling. 3)Ten slotte gaat Waterland over in de concessie Zaanstreek/Waterland	-3,3	Concessies
Bij de concessies Zaanstreek is sprake van het afschalen van de dienstregeling	-1,5	Concessies
De concessies Zaanstreek en Waterland gaan eind dit jaar over in de concessie Zaanstreek-Waterland en een uitbreiding van de dienstregeling en een uitbreiding van de dienstregeling	+2,5	Concessies
Extra Kosten S&C	+2,5	AMRI

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Extra kosten Bestuur en Communicatie & Bedrijfsvoering	+0,2	Overhead
Personele kosten (formatie- en inhuurbudget)	-1,6	Overhead en apparaatskosten V&V
Totaal	7,5	

En € 17,5 miljoen hogere baten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Hogere verwachte rentebaten	+7,3	Algemene dekkingsmiddelen
Indexatie BDU 2023 naar 6,047% (was 4%)	+9,2	Algemene dekkingsmiddelen
Bijdrage EBS voor kosten Purmerend/ ZAWA	+0,4	Concessies
Bijdrage vanuit afronding BORI/MVP	+0,6	AMRI
Totaal	17,5	

2. Budget neutrale wijzigingen in 2023:

Aan de lastenkant:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Eenmalig bijdrage eindpuntvoorziening op IJburg	-2,6	IA Mobiliteit
Eenmalig bijdrage eindpuntvoorziening op IJburg	+2,6	Activa

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Afronding BORI/MVP	+1,3	Concessies
Afronding BORI/MVP	-1,3	AMRI
Totaal	0,0	

3. Wijzigingen in 2023 vanwege aanpassingen in de fasering van de uitvoering (positief effect in 2023 € 56,5 miljoen):

Voorstel is om deze bedragen naar de begroting 2024 en verder door te schuiven.

Aan de lastenkant € 58,2 miljoen lagere kosten:

Begrotingswijziging	Bedrag in € mln.	(sub)programma
Overhevelen budget Investeringsagenda Mobiliteit van 2023 naar 2024 vanwege vertraging in de uitvoering van projecten	-15,0	IA mobiliteit
Aanleg van het derde perron op station Zuid & OVAH vindt plaats in latere jaren	-20,5	Grote projecten-schaalsprong OV
De afronding van de werkzaamheden aan de stroomaansluiting in Zaanstad is uitgesteld	-0,7	Concessies
Onderbesteding op het reguliere beheer en onderhoud	-20,0	AMRI
Vertraging Transitieprogramma	-0,3	AMRI
Totaal	56,5	

Eventuele effecten op toekomstige begrotingen (structurele effecten en doorschuiven van/naar toekomstige jaren) worden meegenomen in de 1e Bestuursrapportage 2024, die medio 2024 aan de regioaad wordt aangeboden.



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. Dit saldo staat op de balans onder 'Algemene dekkingsmiddelen'. Het bedrag dat voor die sluitpost nodig is, staat in tabel 1 op de regel 'BDU-saldo voorgaande jaren'. Dit is voor deze bestuursrapportage € 64,2 miljoen. De effecten op het saldo BDU dat op de balans komt te staan, zijn in tabel 2 weergegeven.

De kolom 'Gewijzigde begroting 2023 (na de 2e Bestuursrapportage 2023)' geeft de begroting weer na het doorvoeren van de begrotingswijzigingen in deze bestuursrapportage. Hierna worden die mutaties per subprogramma toegelicht.



Noot: het begrip 'primitieve begroting' verwijst naar de oorspronkelijk in oktober 2022 vastgestelde Begroting 2023

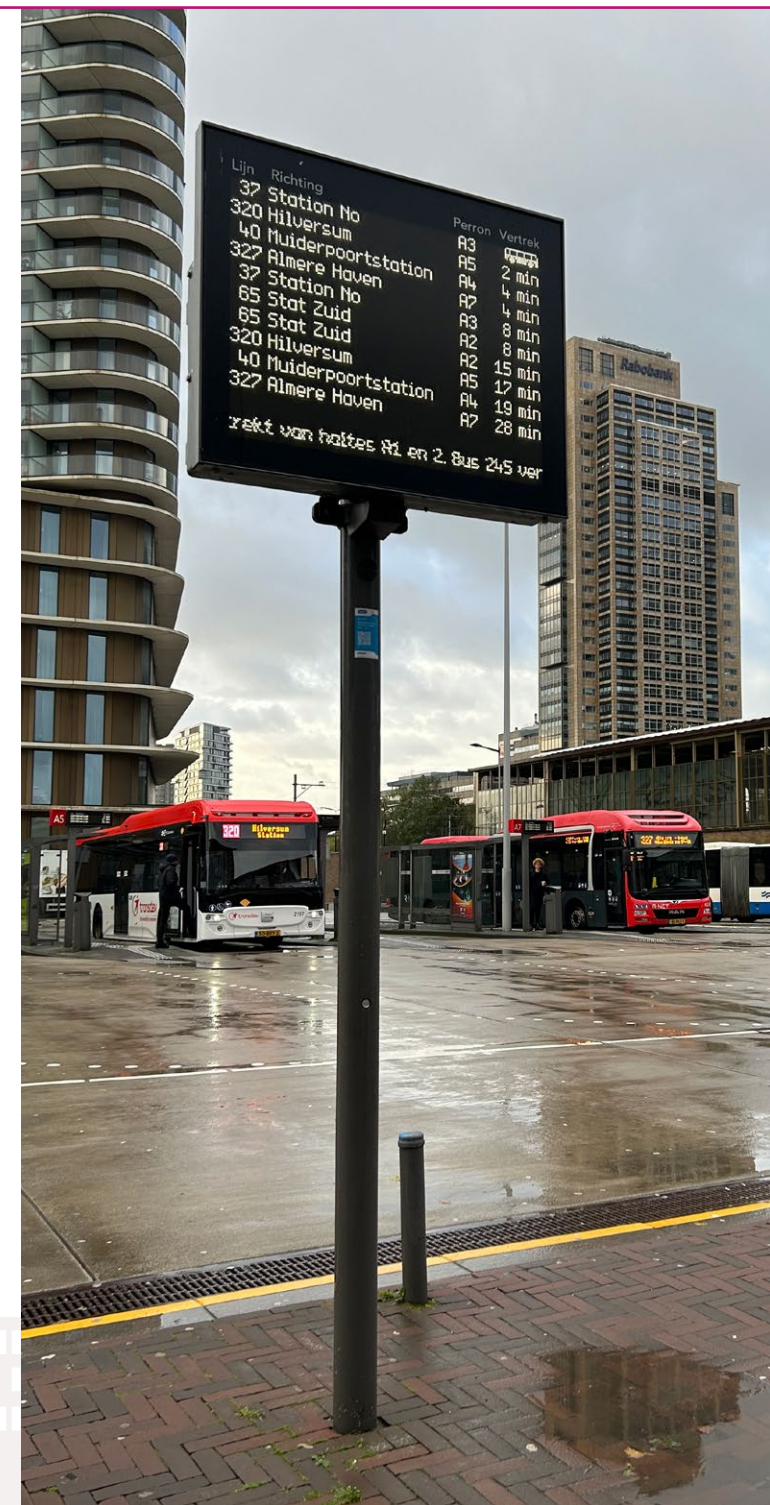
Tabel 1 Saldo Baten & Lasten 2023 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 (bij 2e Bestuursrapportage)
Lasten				
Algemene dekkingsmiddelen	522	280	309	29
Overhead	11.132	13.558	13.550	-7
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	105.648	155.477	139.940	-15.536
Amsteltram	35.717	42.967	48.748	5.781
Grote projecten schaa sprong ov	1.000	20.950	500	-20.450
Concessies	94.063	166.838	163.559	-3.279
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	116.699	166.220	149.484	-16.736
Activa GVB	26.897	55.252	57.852	2.600
Onderzoek, Studie en Samenwerking	9.110	8.363	8.363	0
Apparaatskosten	10.373	12.594	11.222	-1.372
Totaal Verkeer & Vervoer	399.506	628.661	579.668	-48.993
Totaal lasten	411.161	642.499	593.528	-48.971
Baten				
Algemene dekkingsmiddelen				
BDU jaarbijdrage	435.714	461.198	470.401	9.203
BDU saldo voorgaande jaren	-36.929	130.632	64.160	-66.473
Rentebaten	1.992	1.750	9.042	7.292
Overige baten	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	400.777	593.580	543.602	-49.978
Overhead	140	202	202	0
Verkeer & Vervoer				
Investeringsagenda Mobiliteit	0	5.609	5.609	0
Amsteltram	1.615	1.692	1.692	0
Concessies	6.318	38.952	39.337	384
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	0	1.100	1.723	623
Activa GVB	200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	2.110	1.363	1.363	0
Apparaatskosten	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	10.243	48.717	49.724	1.007
Totaal baten	411.161	642.499	593.528	-48.971
Saldo voor mutaties reserves	0	0	0	0
Mutaties reserves				
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0
Saldo mutaties reserves	0	0	0	0
Saldo resultaat	0	0	0	0

Tabel 2: Ontwikkeling saldo BDU in 2023 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)
Beginstand saldo BDU	70.906	250.892	250.892	250.892
Beschikte jaarbijdrage	435.714	461.198	461.198	470.401
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	506.620	712.091	712.091	721.293
Inzet BDU in begrotingsjaar	-398.785	-591.830	-591.830	-534.561
Stand saldo BDU ultimo jaar	107.835	120.260	120.260	186.733
Hiervan beklemd:				
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	0	18.800	18.800	56.500
Benodigde buffer voor risico's	66.000	42.000	42.000	42.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	0	0
Deel BDU beklemd	66.000	60.800	60.800	98.500
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	163%	198%	198%	190%

Ten aanzien van de begroting na de 1e Bestuursrapportage 2023 gaan we € 46,5 miljoen minder uitgeven (voornamelijk als gevolg van doorschuiven van budgetten naar 2023). Met de eerdere prognose van de beginstand van € 120,3 miljoen en de ophoging van de indexatie BDU leidt dit tot een verwacht saldo BDU eind 2023 van € 186,7 miljoen. Een deel van de niet benutte middelen in 2023 komen in 2024 en latere jaren tot uitgaven. € 98,5 miljoen vormt het beklemd deel van het BDU-saldo, waarmee het voor de risicobuffer beschikbare deel € 42 miljoen bedraagt.





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

Alle mobiliteitsprojecten waaraan de Vervoerregio wil bijdragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Dit programma toont daarmee de totale ambitie, waarbij het begrotingsprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten aangeeft. Veel van de belangrijke projecten die vanaf nu in uitvoering gaan, zijn mobiliteitsprojecten die de doorstroming van het ov en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken. Deze projecten passen daarmee naadloos in ons nieuwe Beleidskader Mobiliteit en het toepassen van het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer- Mobiliteitsdiensten – Privéauto).

Het vergroten van de verkeersveiligheid doen we onder meer door educatie, campagnes, het programma 'Doortrappen' en het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig) door het bekostigen van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30 km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor was in 2021 en 2022 bovendien een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) van € 8 miljoen beschikbaar. In 2023 zijn de eerste projecten gereali-

seerd. Een nieuwe tranche van € 3 miljoen is inmiddels toegekend.

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur en productie en door duurzame inkoop. In de tweede helft van 2023 is budget toegekend aan de laatste batches van het transitieprogramma Zero Emissie Bus Amsterdam.

Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en zo meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties hiervoor die in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het monitoren van liften en roltrappen op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het ov. Daarnaast is budget beschikbaar gesteld voor pilots voor vrijwilligersvervoer, waar enkele gemeenten inmiddels gebruik van maken.

Ook is in de tweede helft van 2023 een aantal infrastructuurprojecten opgeleverd en betaald, zoals de Fietsbrug over het Noord-Hollands kanaal, de IJboulevard, de brug over de Kop Weespertrekvaart in

Amsterdam en de brug in de N522 in Ouderkerk. Het uitvoeringscontract voor het project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) is getekend en daarmee start de realisatiefase van de herinrichting van de Thorbeckeweg – N516. Onder andere de verlenging van de IJtram en verschillende onderdelen van de ov-terminal Zuidas zijn volop in uitvoering. Daarnaast zijn enkele noemenswaardige studies afgerond, zoals de planstudiefase van een aantal grote projecten op Zeeburgereiland in Amsterdam (Cruciale Mijl, Verbinding Zeeburgereiland en Tramstalling) en fase 3 van de verkenning HOV Haarlem-Amsterdam naar oplossingsrichtingen in 2040, waaronder een relatief nieuw concept Bus Rapid Transit (BRT): MRA MetroBus. We zetten hiermee vooral in op het reizen met de fiets en het openbaar vervoer.

Een aantal projecten kampt met vertraging, zoals de Multimodale Knoop Schiphol, de Middenweg-Molenvlietweg in Aalsmeer en de HOV Schiphol Oost. Dit wordt onder andere veroorzaakt door complexiteit in de voorbereiding, gestegen kosten en beperkte beschikbaarheid van menskracht. Daar staat tegenover dat bijvoorbeeld het project Kinkerstraat in Amsterdam versneld is gereed gekomen en diverse projecten in uitvoering gaan, zoals Verbindingsweg Assendelft, de HOV Legmeerdijk en de



nieuwe busverbindingen tussen Amsterdam IJburg en de stations Bijlmer Arena en Weesp en diverse kleine fiets- en verkeersveiligheidsopgaven. Dit is echter onvoldoende om de achterblijvende uitgaven te compenseren. De binnen het begrotingsprogramma IA Mobiliteit opgenomen stelpost voor projectenstudies van € 5 miljoen wordt naar verwachting niet geheel besteed. Dit wordt onder andere veroorzaakt door een latere start van de investering concessie Amsterdam en de planstudie HOV ZaanIJ-tangent. Onze eindejaarsprognose houdt rekening met hogere of lagere uitgaven als gevolg van versnelde en vertraagde uitgaven van verschillende projecten. Een reeks van projecten heeft een behoorlijke mate van hardheid, deze projecten zullen in 2023 zeker tot uitgaven leiden. Bij een aantal projecten is dat onzeker. De Vervoerregio is

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

Investeringsagenda Mobiliteit	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	105.648	155.477	139.940	-15.536
Totaal lasten	105.648	155.477	139.940	-15.536
Bijdragen derden	-	5.609	5.609	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	5.609	5.609	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-105.648	-149.868	-134.331	15.536

hierbij ook afhankelijk van de gemeenten en andere partijen. We monitoren de voortgang van de realisatie van ons programma nauwgezet en hebben daarover regelmatig contact met de partners, om zo het inzicht te vergroten in de werkelijke voortgang en financiële afwikkeling. Op het moment van opstellen van deze 2e Bestuursrapportage is ons beeld dat de bandbreedte van de totale realisatie over 2023 uitkomt tussen de € 110 miljoen en € 140 miljoen. Voorgesteld wordt het budget met deze 2e Bestuursrapportage in 2023 met € 15,5 miljoen naar beneden bij te stellen, waarbij we dit bedrag

toevoegen aan het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit voor 2024. De grootste wijzigingen daarin zijn de indexering van € 2,1 miljoen, overheveling van € 2,6 miljoen naar Activa en een doorschuif van € 15,0 miljoen naar 2024 en tot slot een overheveling van een klein budget Signalling & Control (S&C) naar Assetmanagement Rail infrastructuur (AMRI). Onze ambities zijn immers ongewijzigd en deze middelen zijn bestemd voor de projecten die, hoewel vertraagd, toch door zullen gaan. Bijdragen zijn al in contracten, overeenkomsten of

beschikkingen vastgelegd en komen in 2024 tot uitgaven. Met deze toevoeging worden ook de begroting en de verwachte uitgaven in 2024 beter met elkaar in balans gebracht.

In de financiële bijdrage aan het project HOV IJburg-Bijlmer/Weesp is een bedrag opgenomen van € 2,6 miljoen voor de aanleg van laadinfrastructuur en een chauffeursvoorziening op IJburg Strandeiland. Dit bedrag wordt als onderdeel van het laatste deel zero emissie bussen aan GVB beschikt.

In de eerste Bestuursrapportage 2023 is budget overgeheveld naar het begrotingsprogramma AMRI voor enkele restpunten van het S&C metro Amsterdam. Er resteert nog een laatste post van € 31.000 bestemd voor de rijtijdenstudie S&C die onder het AMRI-contract door GVB wordt uitgevoerd.



Amsteltram

Amstelveenlijn:

De werkzaamheden aan de halte Strawinskylaan (light variant) om de perrons te verbreden zijn tijdig en succesvol uitgevoerd. Dit najaar wordt ook gestart met het definitief ontwerp van de tijdelijke eindhalte aan de Parnassusweg (heavy variant), die in het eerste kwartaal van 2026 gerealiseerd moet zijn.

Uithoornlijn:

De Uithoornlijn loopt op schema om zomer 2024 in exploitatie te gaan. In de uitvoeringsplanning zijn voldoende buffers aanwezig om eventuele vertragingen op te

vangen. De realisatie is grotendeels gereed en het testprogramma is in volle gang. In het laatste kwartaal van dit jaar start Dura Vermeer met de Integrale Vrijgave Testen (IVT) en begint GVB met de voorbereidingen voor de inbeheername en voor het Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO-fase) van trambestuurders.

Risico's die nog impact kunnen hebben op tijd en geld zijn de realisatie van het Eilandbedrijf (aparte voeding en aarding voor de Hal), de beschikbaarheid van personeel en diefstal of vandalisme.

Amstelveenlijn:

Geen financiële wijzigingen.

Uithoornlijn:

Bijstelling is € 5,8 miljoen en bestaat uit de wijzigingen op het hoofdcontract ter hoogte van € 4,0 miljoen en indexatie van de termijnen voor € 1,8 miljoen.

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

Amsteltram	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e begrotingswijziging 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelveenlijn	-	1.053	1.053	-
Uithoornlijn	35.717	41.914	47.695	5.781
Totaal lasten	35.717	42.967	48.748	5.781
Bijdragen derden	1.615	1.692	1.692	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	1.615	1.692	1.692	-
Saldo Amsteltram	-34.101	-41.275	-47.056	-5.781



Grote projecten schaalsprong ov

Doortrekken Noord/Zuidlijn

Inmiddels is de startfase afgerond en is de doorstart van de verkenning gemarkeerd met de vrijgave van het budget voor de verkenningfase door het bestuurlijkoverleg op 6 juli 2023 van de acht betalende partijen. Het directeurenoverleg van de samenwerkende partijen heeft voor het zomerreces het projectplan vastgesteld. In het najaar 2023 wordt de samenwerkings-overeenkomst voor de verkenningfase ondertekend. Hierin worden onder andere de afspraken op hoofdlijnen vastgelegd voor de scope van de verkenning en het taakstellend budget, de governance en mandaatregeling en de verdeelsleutel van de kosten van de verkenning.

De projectorganisatie van de gemeente Amsterdam heeft inmiddels ook de aanbestedingsprocedure gestart voor de inkoop van advies- en ingenieursdiensten voor de uitvoering van de Verkenning. Dit zal in Q1-2024 uitmonden in gunning aan een aantal marktpartijen. In najaar start vooruitlopend hierop de eerste stappen in de Milieueffectrapport (MER) procedure en omgevingsparticipatie, waarmee het project ook zichtbaar wordt voor het publiek.

MIRT verkenning ov-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

De Vervoerregio heeft als trekker en penvoerder van de voorbereidingsfase in nauwe samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) (mede opdrachtgever), de gemeente Amsterdam (grootste belanghebbende) en een bredere begeleidingsgroep met o.a. GVB, NS, Prorail en de projectorganisatie Haven-Stad, het Startdocument opgesteld. In het bestuurlijk overleg Leefomgeving van 15 juni 2023 hebben de bestuurders van Rijk en regio dit startdocument voor de Meerjaren-programma Infrastructuur, Ruimte en Transport(MIRT)-verkenning vastgesteld. Daarmee is conform de intentie van Rijk en regio de formele startbeslissing voor de verkenning genomen in het 2e kwartaal van 2023.

Directie Bijzonder Projecten van de gemeente Amsterdam is gevraagd om een zelfstandige onafhankelijke projectorganisatie in te richten volgens het Integraal Projectmanagement (IPM)-model voor de uitvoering van de verkenning. Dit is momenteel gaande. Als eerste zal de projectorganisatie een integraal projectplan opstellen. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst (SOK) met onder andere afspraken over de governance en verdeling van studiekosten. Naast de mede-opdrachtgevers worden de adviseurs gevraagd om deze overeenkomst te



ondertekenen. De huidige koers is om de SOK in het 4e kwartaal van 2023 bestuurlijk vast te stellen en het projectplan uiterlijk in Q1-2024.

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

Grote projecten schaalsprong OV	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuurs- rapportage 2023)	Vast te stellen Begrotings- wijziging 2023 bij 2e Bestuurs- rapportage
Bijdrage projecten	1.000	20.950	500	-20.450
Exploitatiekosten	-	-	-	-
Totaal lasten	1.000	20.950	500	-20.450
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaalsprong OV	-1.000	-20.950	-500	20.450

Doortrekken Noord/Zuidlijn

De Regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een extra bijdrage van € 145 mln waarmee de totale bijdrage van de Vervoerregio in de Nationale Alliantie nu € 370 mln bedraagt, hiervan is € 136,1 mln gereserveerd voor ov verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol-Hoofddorp). Dit bedrag is opgenomen in de meerjarenbegroting. Voor van de start- en verkenningsfase zijn er twee opdrachten verstrekt aan de projectorganisatie van Directie Bijzondere Projecten van de gemeente Amsterdam. Onderstaand is het verwachte kasritme weergegeven. Bij het uitkomen van deze bestuursrapportage werd duidelijk dat de minister van IenW in verband met de herprioritering van de Mobiliteitsfonds, aan de Tweede Kamer heeft voorgesteld om de reservering voor de ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer met circa € 1,6 mld naar beneden bij te stellen. Zowel het Rijk als de regiopartijen hebben uitgesproken door te gaan met de verkenning met zicht op een voorkeursbeslissing in het kader van BO-MIRT eind 2025.

MIRT verkenning ov-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum

Van de totale bijdrage van de Vervoerregio in de Nationale Alliantie is € 87,4 mln gereserveerd voor ov-verbinding Sloterdijk – Amsterdam centrum (sluiten metroring). Dit bedrag is reeds opgenomen in de meerjarenbegroting.

Overige projecten

In de 1e Bestuursrapportage 2023 is een budget van € 19,2 miljoen gereserveerd voor de aanleg van het derde perron op station Zuid. Dit bedrag zal dit jaar niet worden uitgegeven, maar pas vanaf 2027. Wat betreft OVAH zullen we dit jaar alleen de kosten voor de opstartfase verantwoorden.

Tabel 6: Kasritme verkenningsfase (x € 1.000)

Partners	% van het totaal	2023	2024	2025	Totaal
Ministerie IenW	80,0%	3,93	14,09	8,86	26,88
Amsterdam	5,6%	0,27	0,98	0,62	1,87
Vervoerregio	6,3%	0,31	1,11	0,70	2,12
NS	0,1%	0,01	0,03	0,02	0,06
Haarlemmermeer	2,0%	0,1	0,36	0,23	0,69
Schiphol	4,7%	0,23	0,82	0,52	1,57
Prov. Noord-Holland	1,1%	0,05	0,20	0,12	0,37
SADC	0,1%	0,01	0,03	0,02	0,06
Totaal	100,0%	4,91	17,62	11,09	33,62



Concessies

Met het opstellen van de begroting 2023 was het nog onduidelijk of het Rijk voor 2023 een bijdrage zou leveren om de tekorten te dekken van achterblijvende reizigers door Covid-19. In de vorm van de Transitievergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) heeft het Rijk toch hierop ingezet. Voor de concessies Amsterdam en Amstelland-Meerlanden betekent dit een substantiële bijdrage om de kosten te dekken. Hiertegenover staat wel dat er over heel 2023 geen rendement gehaald mag worden door de vervoerders en wij als Vervoerregio onze maximale subsidie verlenen.

In 2023 was het doel om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren voor de reiziger. Helaas zien wij door het personeelstekort bij de vervoerders en een hoog ziekteverzuim dat in 2023 het aantal ritten dat uitvalt fors is toegenomen. Om de reiziger toch een betrouwbare dienstregeling te bieden is in alle concessies het vervoeraanbod verder afgeschaald. De niet gereden kilometers worden in mindering gebracht op de subsidie.

De Vervoerregio ziet dat de vervoerders er alles aan doen om de personeelstekorten op te lossen. Ze zetten extra in op werving en selectie. Naast de wervingsactiviteiten van de vervoerders zet de Vervoerregio

overkoepelend een imagocampagne op om regiobreed het werken in het openbaar vervoerte promoten.

Inmiddels zien we ook het aantal reizigers langzaamaan terugkomen. De onderstaande tabel (tabel7) geeft dit weer.

Gelukkig zijn ook mooie resultaten gehaald. OVpay (betalen met de betaalpas) is landelijk ingevoerd. Sinds eind 2022 kon al in de hele Vervoerregio gereisd worden met de betaalpas. Nu ook bij NS en andere vervoerders gereisd wordt, zien we dat meer dan 10% van alle ritten betaald wordt met de betaalpas. Gemakkelijk en eenvoudig voor de reiziger.

Concessie Amsterdam

Aanhoudende personeelskrapte zorgt voor uitvalpercentages die afbreuk doen aan de betrouwbaarheid van het ov in de concessie Amsterdam. Daarom is er een frequentieverlaging doorgevoerd in een aantal tram- en buslijnen, waaronder bijvoorbeeld de lijnen 19 en 24. De toegepaste frequentieverlaging maakt de dienstregeling betrouwbaarder voor de reiziger, omdat ongeplande rituitval beter kan worden voorkomen. De niet-gereden dienstregeling-kilometers worden verrekend tegen minderwerk. Bij de metro is op dit moment geen sprake van een tekort aan personeel. Daarom was het mogelijk om per september op lijn 52 in de spitsuren elke 6 minuten te gaan rijden, in plaats van elke 7,5 minuut.

Tabel 7: Ritaantallen ov per concessie (x1000)

Ritaantallen OV per concessie	januari	herstel%	februari	herstel%	maart	herstel%	april	herstel%	mei	herstel%	juni	herstel%
Amsterdam	18.868	85%	18.433	88%	21.267	87%	20.950	89%	20.196	90%	19.925	91%
bus	3.843	92%	3.659	95%	4.189	90%	3.842	90%	3.811	90%	3.736	89%
tram	7.435	84%	7.182	87%	8.454	85%	8.422	87%	8.222	90%	7.785	87%
metro	7.590	83%	7.592	86%	8.623	89%	8.687	91%	8.163	90%	8.404	96%
Amstelland-Meerlanden	2.258	85%	1.888	77%	2.260	76%	2.336	84%	2.327	85%	2.410	94%
Waterland	735	77%	616	71%	763	76%	794	82%	794	87%	798	90%
Zaanstreek	512	89%	370	71%	472	77%	551	94%	541	98%	538	102%

Concessie Amstelland Meerlanden

Begin 2023 zijn de personeelstekorten in deze concessie helaas nog niet opgelost. De vervoerder is maximaal aan het werven en opleiden maar de instroom dekt net de uitstroom waardoor er nog geen toename in personeel is. Connexxion heeft dan ook de zomerdienst vervroegd in laten gaan en langer door laten lopen om een betrouwbare dienstregeling te kunnen leveren. De reizigersaantallen zijn na een kleine dip in de maand februari door stakingen redelijk stabiel rond de 82% (mei 2023) gebleven t.o.v. 2019. De minder gereden dienstregelingkilometers zijn verrekend tegen minderwerk en worden ingehouden op de subsidie.

Concessie Zaanstreek

Zaanstreek laat een gestage groei zien die halverwege het jaar (mei 2023) op 98% van de reizigersaantallen t.o.v. van 2019 stond. Helaas heeft ook Zaanstreek te maken met personeelstekorten waardoor de vervoerder genoodzaakt was om eerder de zomerdienst in te laten gaan. Deze afschaling was noodzakelijk om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden en ongeplande uitval te voorkomen.

Concessie Waterland

Waterland heeft in het eerste deel van het jaar een behoorlijke terugval gehad in de reizigersaantallen door de stakingen in het begin van het jaar. Halverwege het jaar (mei 2023) was het aantal reizigers stabiel, rond de 87% reizigersaantallen t.o.v. van 2019.

Door aanhoudende personeelstekorten en een hoog uitvalpercentage was ook Waterland genoodzaakt de zomerdienst eerder in te laten. De minder gereden ritten door deze afschaling worden ingehouden op de subsidie.

Concessie Zaanstreek-Waterland

Op 10 december 2023 gaat de nieuwe samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland van start. De concessie zou starten met een volledige zero emissie busvloot. Met de door de Vervoerregio verstrekte leningsfaciliteit heeft de vervoerder EBS in 2023 grote investeringen kunnen doen in zero emissie bussen. In de loop van 2023 is er vertraging ontstaan in zowel de levering van de zero emissie bussen als de aanleg van de benodigde laadinfrastructuur. De komende maanden zullen steeds meer zero emissie bussen in de dienstregeling worden ingezet. Het nieuwe vervoerplan van EBS voorziet in een forse uitbreiding van de dienstregeling. Het behoud van bestaand personeel en de werving van nieuw personeel voor de Vervoerregio is in de aanloop van de nieuwe concessie een groot aandachtspunt geweest. Het is belangrijk om dit kritisch te blijven volgen. In de aanloop heeft EBS aangegeven dat per 10 december de volledige dienstregeling gereden kan worden. Het scheelt dat door de werkzaamheden op de Piet Heinkade in Amsterdam de bussen tijdelijk niet tussen Amsterdam Noord en Amsterdam Centraal rijden. Hierdoor zijn minder chauffeurs nodig voor de dienstregeling.

Tabel 8: Baten en lasten Concessies (x € 1.000)

Concessies	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Amstelland-Meerlanden	47.745	61.796	61.796	-
Amsterdam (Exploitatie)	10.771	50.658	49.011	-1.647
Waterland	21.756	29.402	26.142	-3.260
Zaanstreek	13.532	13.745	12.282	-1.463
CVV en buurtbussen	103	150	150	-
Covid-ov-herstelbudget	-	5.000	6.300	1.300
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-	725	60	-665
R-net Uitvoeringskosten	156	156	156	-
Zaanstreek-Waterland (v.a. 2024)	-	5.205	7.661	2.455
Totaal lasten	94.063	166.838	163.559	-3.279
Bijdragen derden	6.143	6.143	6.527	384
BDU Absoluut	-	-	-	-
Transitievergoeding ov	175	32.809	32.809	-
Totaal baten	6.318	38.952	39.337	384
Saldo Concessies	-87.745	-127.886	-124.222	3.664

Bij de concessie Amsterdam is de subsidie over de jaren 2021 en 2022 verantwoord door GVB. Doordat GVB minder productie heeft geleverd leidt dit tot een financieel positief resultaat van € 1,6 miljoen euro.

Bij de concessie Waterland hoeven er conform de afspraken uit de noodconcessie minder DRU's ingekocht te worden door de Vervoerregio. Dit bespaart € 1,8 miljoen euro.

Bij Waterland is sprake van het afschalen van de dienstregeling dit veroorzaakt minderwerk voor een bedrag van € 1 miljoen. Daarnaast gaat Waterland halverwege december 2023 over in de concessie Zaanstreek/Waterland. Dit leidt tot een lagere subsidie van de concessie Waterland van € 0,5 miljoen over de laatste weken van 2023. In totaal levert dit een lagere subsidie op van € 3,3 miljoen.

Bij de concessies Zaanstreek is sprake van het afschalen van de dienstregeling. Dit is veroorzaakt minderwerk. Daardoor is de verwachting dat € 0,7 miljoen minder nodig is in 2023. De concessie Zaanstreek gaat medio december 2023 over in de concessie Zaanstreek-Waterland. Doordat het dienstregelingjaar medio december al eindigt is hiervoor een correctie toegepast van € 0,8 miljoen euro. Totaal levert dit een lagere subsidie op van € 1,5 miljoen.

In 2024 wordt op basis van bovenstaande meevallers een extra bedrag aan het Ontwikkelfonds OV toegevoegd van € 5 miljoen euro. Dit wordt in de 1e Bestuursrapportage 2024 aan de regioraad voorgelegd. De concessies Zaanstreek en Waterland gaan eind dit jaar over in de concessie Zaanstreek-Waterland. Bij de nieuwe concessie is een bedrag van € 2,5 miljoen opgevoerd voor deze periode in december 2023.

Bij de vaststelling van het oude BORI/MVP contract is € 1,3 miljoen euro vrij gemaakt voor het Ontwikkelfonds OV, dit is een verplaatsing in de begroting en voor de Vervoerregio saldoneutraal.

De afronding van de werkzaamheden aan de stroomaansluiting in Zaanstad is uitgesteld, hierdoor schuift een bedrag van € 0,7 miljoen euro door naar 2024.

Naast deze wijzigingen is er nog een aantal baten en lasten aangepast, dit gaat vooral om doorbelastingen aan derden. Het effect is saldoneutraal.



Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Dit wordt gerealiseerd via het assetmanagement railinfrastructuur, waarvoor de Vervoerregio opdrachtgever is. Voor dit subprogramma is een meerjarenreeks opgesteld voor de periode 2022 - 2034. In de resterende jaren van dit subprogramma is jaarlijks gemiddeld € 141 miljoen op prijspeil 2023 beschikbaar. Hieruit bekostigt de Vervoerregio alle beheer en onderhoudswerkzaamheden aan de railinfrastructuur, zoals dagelijks onderhoud, vervangingsprojecten of de instandhouding van Signalling & Control (S&C). Binnen de meerjarenreeks kan, al naar gelang de uitvoeringssnelheid van de werkzaamheden, tussen de jaren worden geschoven. Dit kan zolang de totale bijdrage, die de Vervoerregio heeft gereserveerd voor de periode 2022 - 2034, niet wordt overschreden. Binnen de AMRI-werkzaamheden is de Vervoerregio risicodragend opdrachtgever, GVB RIB is opdrachtnemer en de aangewezen beheerder zoals omschreven in de Wet lokaal spoor (Wls).

De prestaties van de tram- en metroinfrastructuur waren in het eerste half jaar van 2023 goed. Slechts enkele verstoringen hebben tot hinder voor de ov-reizigers

geleid. In het tweede kwartaal van 2023 heeft een significante verstoring van ruim 2 dagen op de Noord/Zuidlijn plaatsgevonden als gevolg van meerdere defecten met dezelfde oorsprong in het energiesysteem. Het defect was onvoorzien en dit kwam tevoorschijn bij inspecties. Dit gaf een risico op aanzienlijke materiële schade waardoor GVB besloten heeft om op het noordelijke deel van de Noord/Zuidlijn de exploitatie stil te leggen. De Vervoerregio heeft GVB gevraagd om dit voorval te onderzoeken met als doel om ervan te leren en dergelijke hinder in de toekomst te voorkomen. Resultaten van het onderzoek worden pas eind 2023 verwacht.

De financiële prognose van de uitgaven voor 2023 is tussen de € 20 miljoen en € 25 miljoen lager dan begroot. Deze onderbesteding komt vooral doordat bij een aantal vervangingsprojecten vertraging is opgetreden. De belangrijkste oorzaak is bij de tramprojecten die samen met de Gemeente Amsterdam worden uitgevoerd. Het gaat om de zogenaamde werk-met-werk projecten, die vaak verschuiven naar een latere datum. Hier kan GVB slechts beperkt op sturen vanwege de afhankelijkheid van de Gemeente Amsterdam en de Stadsregisseur. Deze vertragingen beïnvloeden de prestaties van de infrastructuur over het algemeen niet. Vaak zijn de assets nog niet

einde levensduur en worden ze, volgens planning, wat vervroegd vervangen vanwege een herprofilering van een straat. De verwachting is dat dit effect zich in de 2e helft van 2023 zal doorzetten. Deze onderbesteding zal, omdat het een verschuiving is, in een later jaar worden ingelopen.

De Vervoerregio heeft het opdrachtgeverschap van het S&C-systeem in mei 2023 overgenomen van de gemeente Amsterdam. Dit opdrachtgeverschap is binnen AMRI belegd. De eerste indicatie is dat de inbedding van dit systeem in de reguliere

Tabel 9: Baten en lasten Assetmanagement railinfrastructuur AMRI (x € 1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Dagelijks Onderhoud Metro	38.231	40.599	43.054	2.455
Dagelijks Onderhoud Tram	18.806	18.678	18.807	129
MVP Tram	20.433	20.813	15.072	-5.741
MVP Metro	21.536	20.818	13.077	-7.741
Strategisch Beheer AMRI	12.413	12.929	12.711	-218
Overige kosten AMRI	4.500	40.608	32.758	-7.851
OV-Governance	600	715	465	-250
Bijdrage WLS	180	180	180	-
AMRI S&C	-	10.880	13.361	2.481
Totaal lasten	116.699	166.220	149.484	-16.736
Bijdragen derden	-	1.100	1.723	623
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	1.100	1.723	623
Saldo AMRI	-116.699	-165.120	-147.762	17.359

AMRI werkzaamheden kostenverhogend zal zijn. Dit ligt ook in lijn met de oorspronkelijke uitgangspunten. De Vervoerregio gaat deze kosten de komende jaren monitoren om te zien of dit ook werkelijk zo is.

Het dagelijks bestuur heeft in oktober 2023 ingestemd met het beheerplan AMRI 2024 en daarmee een opdracht ter hoogte van € 122,3 miljoen op prijspeil 2023 voor alle assetmanagementwerkzaamheden in 2024 verstrekt. Naast de opdracht voor 2024 heeft ook de definitieve afronding van BORI/MVP-contract t/m 2021 plaatsgevonden. De vrijgefallen bedragen zijn deels opgenomen binnen AMRI en deels opgenomen in het Ontwikkelfonds OV.

De Vervoerregio en voeren een transitieprogramma uit om de werkwijze van assetmanagement te introduceren. De richtlijnen voor deze werkwijze zijn omschreven in de internationale norm ISO 55001: Asset Management. De implementatie loopt wat achter op de oorspronkelijk beoogde planning. De Vervoerregio is met GVB in gesprek met het doel om deze vertraging in te halen. Door de vertraging valt de financiële prognose in 2023 € 0,3 miljoen lager uit dan begroot.

Voor 2023 is de definitieve indexatie 6,047% de voorlopige indexatie was 4%. Hiervoor is € 2,4 miljoen extra in de begroting

opgenomen. Dit wordt gedekt uit de stijging van de BDU bijdrage met een gelijk bedrag.

Op basis van de prognose voor 2023 is er sprake van onderbesteding op het reguliere beheer en onderhoud. Daardoor zijn de uitgaven € 20 miljoen naar beneden bijgesteld. Dit bedrag zal conform de AMRI-overeenkomst aan de latere jaren worden toegevoegd.

De uitgaven voor het transitieprogramma binnen de Vervoerregio vallen in 2023 € 0,25 miljoen euro lager uit. Het programma loopt wel langer door dus dit bedrag zal in 2024 en verder ingezet worden.

De vaststelling van het BORI/MVP contract is verwerkt. Hierbij is € 0,6 miljoen euro toegevoegd aan de AMRI-overeenkomst dit is saldoneutraal binnen het programma en € 1,3 miljoen is bijgedragen aan het Ontwikkelfonds OV. Hiervan is € 0,6 miljoen euro een bijdrage derden die ontvangen is in het kader van de definitieve vaststelling. Het afronden van het project S&C M7 binnen GVB RIB valt na de overdracht van S&C onder het subprogramma AMRI. De lasten stonden tot nu toe bij Activa begroot. Hierdoor is er nu € 2,45 miljoen extra opgenomen voor S&C. Dit is op de lange termijn begroting van de Vervoerregio budgetneutraal.

Per saldo betekent dit een bijstelling ten opzichte van de begroting van:

Bijstelling indexatie	2,4 miljoen
Onderbesteding Beheer en onderhoud	-/- 20,0 miljoen
Afronding BORI/MVP	1,3 miljoen
Extra Kosten S&C	2,5 miljoen
Vertraging Transitieprogramma	-/- 0,2 miljoen
Totaal bijstelling naar beneden van	-/- 16,7 miljoen



Activa GVB

GVB, gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben afspraken gemaakt over de strategische activa die nodig zijn voor de uitvoering van de concessie. Het gaat onder andere om het rollende materieel, remises en garages. De Vervoerregio is subsidieverlener voor de aanschaf, het groot onderhoud en de uitstroom van materieel, zoals metro's, trams en elektrische bussen. De investeringen in strategische activa dragen bij aan de doelstelling van de Vervoerregio om de CO2 uitstoot te verminderen en het bieden van een fijne en prettige reis voor de reiziger.

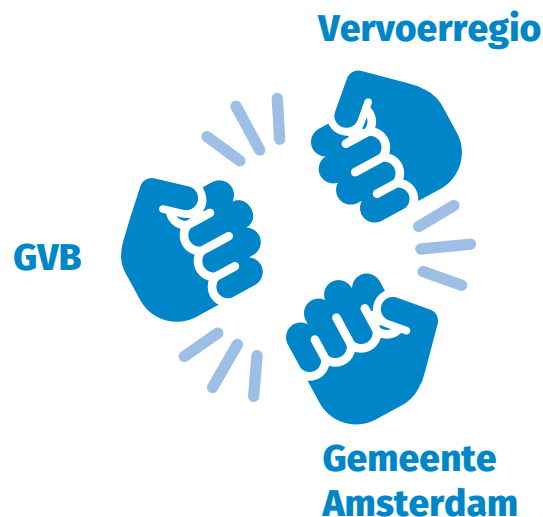
Metro

De instroom van de 30 M7-voertuigen is in februari 2023 in gang gezet. De voertuigen vervangen het oude metromaterieel (S1/S2/S3/M4) dat in de komende jaren uitstroomt. De M7-voertuigen stromen geleidelijk in. Tot Q3/Q4 van 2024 kunnen er nog maximaal 30 M7-voertuigen bijbesteld worden. GVB en Vervoerregio zijn in gesprek om nut en noodzaak van extra M7's te plaatsen in een passende strategie voor de metrovloot. Als we kiezen voor het bestellen van extra M7's, dan moet er gekeken worden naar een manier om dit in te passen in de begroting van de Vervoerregio.

Er vindt rond het S&C-programma een wijziging plaats. Tegelijk met de bestelling van de M7 is ook het project gestart voor het S&C systeem in de M7. De kosten die hiermee samenhangen zijn opgenomen in het subprogramma activa. In de loop van 2023 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met het aansturen van het opdrachtgeverschap van S&C via de AMRI – lijn. Dit betekent dan ook een verschuiving van budgetten.

Tram

De huidige tramvloot bestaat voornamelijk uit Combino (13G/14G) en nieuwe 15G voertuigen. De Vervoerregio en GVB blijven met elkaar in gesprek over de inzetbaarheid van de voertuigen. In de komende periode moet dit tot verbetering leiden. Het project 15G wordt begin 2024 afgerond. In december 2022 heeft GVB de vlootstrategie tram vastgesteld. De vlootstrategie omschrijft hoe GVB en de Vervoerregio sturen op de tramvloot. Vanuit de vlootstrategie wordt gewerkt aan een vervangingsopgave voor een deel van de Combino-voertuigen. GVB en de Vervoerregio verkennen momenteel de omvang en wensen rondom deze bestelling. Het doel is om in de loop van 2024 de aanbesteding te starten.



Tabel 10: Baten en lasten Activa GVB (x € 1.000)

Activa GVB	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	26.897	55.252	57.852	2.600
Totaal lasten	26.897	55.252	57.852	2.600
Bijdragen derden	200	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	200	-	-	-
Saldo Activa GVB	-26.697	-55.252	-57.852	-2.600

De onderhoudswerkzaamheden Tram verlopen volgens de planning van het vastgestelde Meerjaren investeringsplan.

Bus

In 2023 hebben GVB en de Vervoerregio verder stappen gezet in het volledig elektrificeren van de busvloot. Alle oude dieselbusvoertuigen worden in groepen vervangen door elektrische bussen. Dit gaat hand in hand met nieuwe installaties om de bussen te kunnen laden. Groepen 1, 2 en 3 rijden inmiddels in Amsterdam. De levering van groep 4 heeft een vertraging van 9 maanden opgelopen. Naar verwachting stromen deze vanaf Q3 2024 in. De laatste dieselbussen worden vervangen door de bestelling van groepen 5 en 6. GVB en Vervoerregio zijn in het restant van 2023 bezig met de afronding van de investeringsaanvraag, zodat de bussen en laadinfrastructuur in 2023 nog besteld kunnen worden. GVB gaat hiervoor een lening aan met garantstelling van de Vervoerregio. Groepen 5 en 6 stromen mogelijk direct na de levering van batch 4 in. Hierdoor blijft het beeld dat de gehele busvloot voor eind 2025 elektrisch is. Voor de bestelling van groep 5 wordt vanwege de komst van de eindpuntvoorziening op IJburg € 2,6 miljoen overgeheveld vanuit IA mobiliteit (eenmalige bijdrage) naar het subprogramma activa (Kapitaallastenvergoeding). In 2023 heeft dit geen financiële gevolgen.

Verder zijn er geen budgettaire veranderingen.

Op basis van de conceptafrekening uit het programma S&C M7 blijkt dat er op dit moment al € 19,6 miljoen euro verplicht is. Dit is € 2,6 miljoen euro meer dan de eerdere inschatting. Op het totale S&C programma leidt dit niet tot een overschrijding.

De € 2,6 miljoen euro betreft alleen het naar voren halen van lasten.

Op het moment van opstellen van de cijfers was er nog geen inzicht in de realisatiecijfers 2023 van GVB over de kapitaallasten voor strategische activa. De prognose einde jaar is daarom conform de aanvraag GVB bij de start van het jaar. Omdat in de afgelopen maanden de rente gestegen is gaan we ervan uit dat er extra lasten zullen zijn voor de Vervoerregio. Daartegenover staat een latere instroom van bv. EB4 waardoor hiervoor geen afschrijvingslasten in 2023 plaatvinden. De aanname is dat deze twee componenten bij elkaar geen effect hebben op de 2023 begroting. Dit wordt inzichtelijk gemaakt tijdens het vaststellingsproces 2023 die in 2024 gevoerd wordt.



Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities heeft de Vervoerregio (beslis)informatie nodig. Hiervoor verzamelen en ontsluiten we gegevens, ontwikkelen en beheren we instrumenten en voeren we (monitorings) onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig maar in de meeste gevallen samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator. Deze activiteiten worden betaald uit het subprogramma Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS).

Voor 2023 is het begrote budget voor het subprogramma OSS afdoende om alle voorziene activiteiten te bekostigen. Er is dan ook geen financiële bijstelling nodig. Wel zijn er enkele ontwikkelingen binnen het budget zichtbaar:

- ▶ Het aantal aanvragen op het OSS-budget neemt toe ten opzichte van voorgaande jaren. Hiermee wordt de druk op het budget groter.
- ▶ Verschillende leveranciers van diensten die betaald worden vanuit het OSS-budget hebben gevraagd om indexering van de kosten gezien de hoge inflatie. Hoewel dit in 2023 nog draagbaar is binnen het bestaande budget, legt ook deze ontwikkeling druk op het budget.

Verschillende regionale en nationale samenwerkingen die geld ontvangen uit het OSS-budget zijn zich in 2023 aan het heroriënteren op hun inzet en werkwijze. Deze processen lopen nog, maar hebben wellicht een effect op OSS in 2024 en daarna.

- ▶ Het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid voert een heroriëntatie uit. Hierin wordt onder de loep genomen welke activiteiten leidend moeten zijn voor het programma in de komende jaren, welke samenwerkingsafspraken daarbij nodig zijn en hoe de verhouding met andere platformen in de regio goed wordt neergezet.
- ▶ Het MRA Platform Smart Mobility werkt aan een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor 2024 en daarna. Hierin wordt met de regionale partners (gemeentes Amsterdam en Almere, provincies Noord-Holland en Flevoland) opnieuw vastgelegd hoe samen wordt gewerkt aan slimme mobiliteitsoplossingen in de metropoolregio.
- ▶ De Vervoerregio voert regie over het regionale verkeersmodel VENOM. Vanuit die rol is zij in 2023 partner geworden in een nieuw nationaal samenwerkingsverband van verkeersmodellen. Dit verband draagt de naam Samenwerking Innovaties VerkeersModellen Overheden (SIVMO).

In 2023 is een analyse gestart naar de uitgaven binnen OSS. De belangrijkste vraag daarbij is of deze nog in lijn zijn met de beleidsdoelstellingen van de Vervoerregio. Omdat verschillende samenwerkingsovereenkomsten langlopend zijn en de Vervoerregio in 2023 heeft gewerkt aan een nieuw

Beleidskader Mobiliteit, wordt bekeken hoe bestaande samenwerkingen beter kunnen worden benut om de Vervoerregiedoelen te halen.

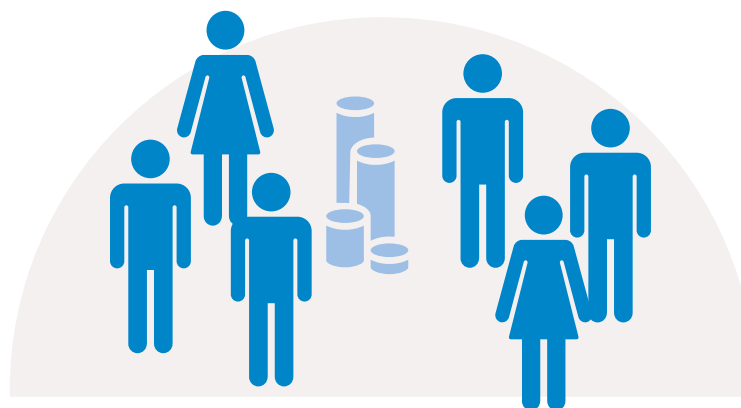
TFinancieel is geen bijstelling van de begroting voor het subprogramma OSS nodig.

Tabel 11: Baten en lasten Onderzoek, Studie en Samenwerking (x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
MRA verkeersmodel VENOM	592	592	592	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.550	868	868	-
MRA Smart Mobility	780	780	780	-
MRA Spoordossier	250	200	200	-
OSS overige projecten	5.938	5.923	5.923	-
Totaal lasten	9.110	8.363	8.363	-
MRA verkeersmodel VENOM	445	298	298	-
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.005	445	445	-
MRA Smart Mobility	460	460	460	-
MRA Spoordossier	200	160	160	-
OSS overige projecten	-	-	-	-
Totaal baten	2.110	1.363	1.363	-
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-7.000	-7.000	-7.000	-

Apparaatskosten

De apparaatskosten Verkeer en Vervoer geven aan wat de directe personeels- en inhuurkosten zijn. Dit jaar verwachten we 1,4 miljoen euro minder uit te geven dan begroot. Dat komt vooral doordat we extra geld van vorig jaar doorgeschoven hebben en nog een aantal openstaande vacatures niet hebben ingevuld.



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

Apparaatskosten	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Directe Personeelslasten	8.745	9.104	8.210	-894
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.628	3.490	3.012	-478
Totaal lasten	10.373	12.594	11.222	-1.372
Bijdragen derden	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-10.373	-12.594	-11.222	1.372





Programma Overhead

Programma Overhead

Bedrijfsvoering

ICT

Er zijn verbeteringen nodig in de beveiliging van ons netwerk om een veilige aanmelding van gebruikers en laptops te waarborgen. In samenwerking met PQR hebben we deze kwestie aangepakt. Met de expertise van PQR hebben we een gedegen beveiligingsplan opgesteld. Hierin is speciale aandacht besteed aan de capaciteit van datapoorten om een soepele werking te garanderen. Bovendien hebben we extra licenties aangeschaft voor het programma Decos om onze operationele behoeften te ondersteunen.

Werving & Selectie

Dit jaar heeft de arbeidsmarkt onder hoge druk gestaan, wat heeft geleid tot een intensieve wervingsinspanning. Voor het aantrekken van kandidaten voor onder andere de functies van business controller, kostendeskundige en Manager Financiën hebben we wervingsbureaus ingeschakeld om de juiste professionals te kunnen aantrekken. We verwachten in het vierde kwartaal van 2023 opnieuw gebruik te maken van bureaus. Daarnaast benutten we ook de platforms Indeed en LinkedIn om onze vacatures te verspreiden en een breed publiek te bereiken.

Bestuur & Communicatie

De Vervoerregio is dit jaar gastheer van het jaarlijkse Nationaal Verkeerskundig Congres en organiseert de dag voorafgaand aan het congres een précongresdag. De Vervoerregio is gevraagd dit congres te gaan organiseren. De organisatie van dit congres past bij de positionering van de Vervoerregio als Vervoersautoriteit. Zo'n congres brengt kosten met zich mee die in de 1e Bestuursrapportage 2023 nog niet waren voorzien.

De bouw van de drie samengevoegde websites van de Vervoerregio en het actualiseren van deze vernieuwde website. De website van de Vervoerregio is aan vernieuwing toe. De digitale wereld verandert snel en ook een organisatie als de Vervoerregio moet haar informatie (ook wettelijk) goed kunnen aanbieden aan haar doelgroepen. Het was in de 1e Bestuursrapportage 2023 nog niet duidelijk of wij de website zouden kunnen gaan vernieuwen en daarom geen rekening gehouden met deze uitgave.

Deelname aan buitenlandse congressen. Vanuit onze profilering nemen we deel aan congressen in het buitenland. Veelal om als expert deel te nemen aan panels en presentaties.



Tabel 13: Baten en lasten Overhead (x € 1.000)

Overhead	Primitieve begroting 2023	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Materiële kosten:				
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	-
Communicatie	185	185	246	61
Bedrijfsvoering	3.221	3.941	4.086	145
Financiën	196	235	235	-
Personele kosten:				
Directe personeelslasten	5.652	6.237	6.301	64
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.722	2.803	2.526	-277
Totaal lasten	11.132	13.558	13.550	-7
Baten overhead	140	202	202	-
Totaal baten	140	202	202	-
Saldo Overhead	-10.992	-13.355	-13.348	7

En we nemen deel aan Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. Na Covid-19 merken we dat er veel vraag is om onze expertise te delen. Ook zetten we meer in op het gebied van Europese netwerken na Covid-19.

Activiteiten i.v.m. vervroegde Tweede Kamerverkiezingen. Vanwege de vervroegde Tweede Kamerverkiezingen organiseren wij debatten en bijeenkomsten om in contact te komen met kandidaat-Kamerleden om op die manier onszelf op de kaart te zetten.

Samen leiden deze onverwachte uitgaven tot een gecombineerd tekort van 0,1 miljoen euro.

Financiën

De verwachte kosten voor Team Financiën blijven stabiel. Het fiscale adviesbudget is vastgesteld voor een periode van 4 jaar. Er is een grotere vraag naar fiscaal advies, met name in verband met grootschalige projecten en de vereiste afstemming met de Belastingdienst. Fiscaliade heeft ons geadviseerd om de Werkkostenregeling (WKR) direct te integreren in het Visma Raet-systeem. Bovendien zullen fiscale trainingen in het vierde kwartaal van 2023 plaatsvinden om de kennis en interesse in risicobeheer met betrekking tot fiscale aspecten te vergroten. We verwachten dat we ons budget zullen benutten, maar er zal geen overschot zijn. Voor wat betreft de accountantskosten, is het huidige budget toereikend.





Programma Algemene dekkingsmiddelen

Programma Algemene dekkingsmiddelen

Tabel 14: Baten en lasten Algemene dekkingsmiddelen (x € 1.000)

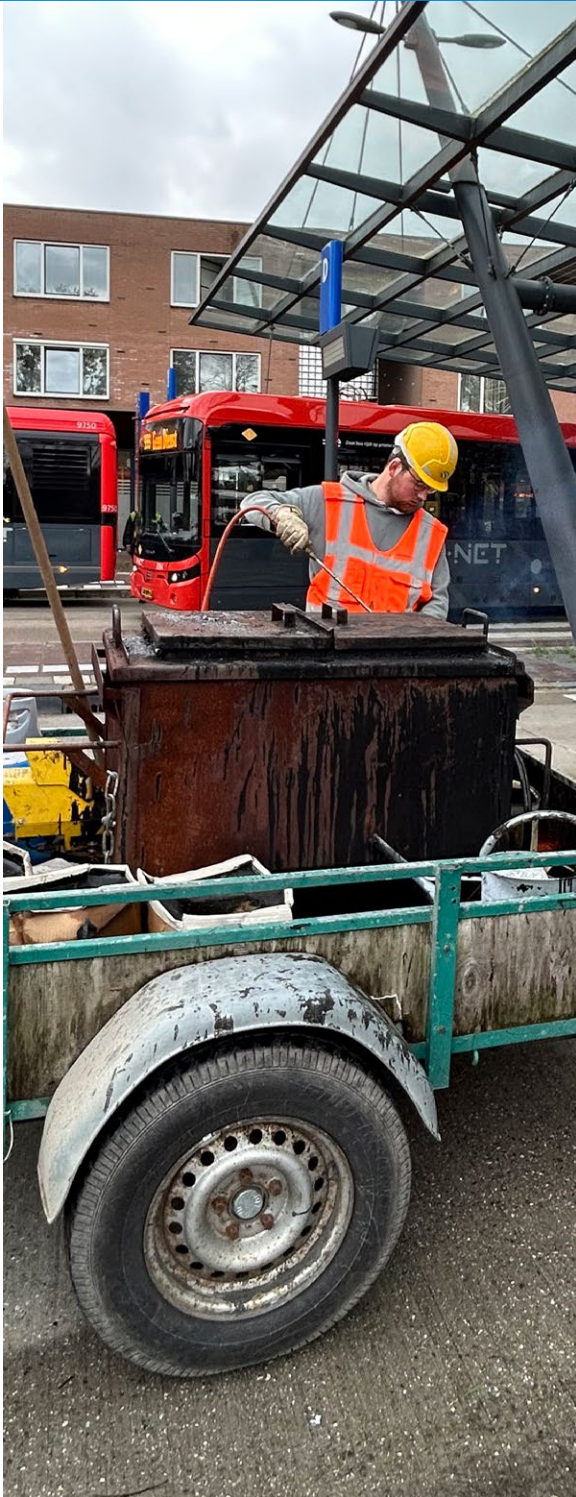
Algemene dekkingsmiddelen	Primitieve begroting 2023	"Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)"	"Gewijzigde begroting 2023 (na 2e Bestuursrapportage 2023)"	Vast te stellen Begrotingswijziging 2023 bij 2e Bestuursrapportage
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-
Rentelasten	522	522	280	-242
Totaal lasten	522	280	309	29
BDU jaarbijdrage	435.714	461.198	470.401	9.203
BDU saldo voorgaande jaren	-36.929	130.632	64.160	-66.473
Rentebaten	1.992	1.750	9.042	7.292
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-
Totaal baten	400.777	593.580	543.602	-49.978
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.255	593.300	543.293	-50.007

De rentelasten worden voor 100% bepaald door de voor de bussenlening Concessie ZaWa aan te trekken middelen. De prognose is gebaseerd op het meest recente schema van trekkingen van de concessiehouder EBS.

De BDU-bijdrage over 2023 is € 9,2 miljoen hoger omdat definitieve indexatie van 6,047% is dan de 4% uit de 1e Bestuursrapportage. Bij de subprogramma's IA mobiliteit (€ 2,4 mln) en het AMRI contract

(€ 2,1 miljoen) worden de lasten met hetzelfde percentage geïndexeerd. Per saldo heeft dit een positief effect op het BDU-spaarsaldo van € 4,7 miljoen.

De ontwikkeling van de rente kent in dit jaar een stijgende lijn. De rentebaten zijn met € 7,3 miljoen naar boven bijgesteld door de stijgende rentevergoeding over het saldo bij het Schatkistbankieren en de Bussenlening aan EBS.





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 financiële stromen lopen via de balans. Deze elementen maken dat de resultaten niet per se gelijklopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2023 uit op € 103 miljoen positief waar in de 1e bestuursrapportage een liquiditeit van € 60 miljoen positief werd geraamd. Het saldo is gebaseerd op een raming van uitgaven en ontvangsten. Het verschil wordt veroorzaakt door de in deze bestuursrapportage opgenomen mutaties in de baten en lasten. De ervaring leert dat de

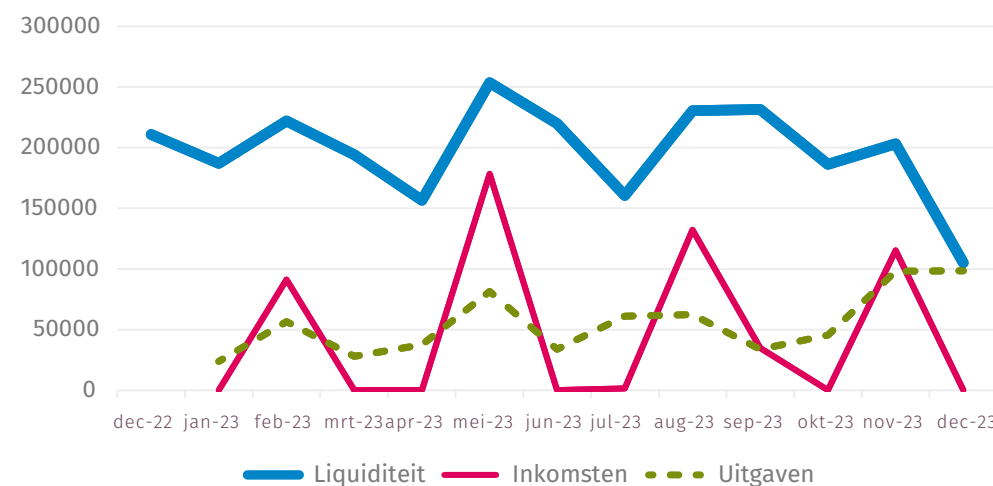
daadwerkelijk uitgaven afwijken, omdat projecten worden doorgeschoven en daarmee de uitgaven achterblijven. Met deze mogelijke afwijking is in deze prognose uit voorzichtigheid geen rekening gehouden.

Tabel 15 Liquiditeitsprognose (x € 1.000)

Liquiditeitsprognose Bedragen x € 1.000	Primitieve begroting 2023	Begroting 2023 na 1e Bestuurs- rapportage 2023	Begroting 2023 na 2e Bestuurs- rapportage 2023	Vershil
Beginstand liquide middelen 1 januari 2023	-29.286	210.813	210.813	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	10.807	6.802	-1.398	-8.200
Overige inkomsten	475.089	538.328	555.737	17.409
Overige uitgaven	-416.871	-695.431	-660.068	35.363
Af te sluiten leningen				
Eindstand liquide middelen	39.739	60.511	105.083	44.572

Grafiek 1 Verwachte liquiditeitsontwikkeling in 2023 (x € 1.000)

Liquiditeitsontwikkeling per maand na 2e Bestuursrapportage 2022
(bedragen x € 1.000)





Bijlage 1: Afkortingenlijst

Bijlage 1 : Afkortingenlijst

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg	ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)
AMRI	Asset Management Rail Infra	SADC	Schiphol Area Development Company
BDU	Brede Doeluitkering (Verkeer & Vervoer)	OVAH	Ov verbinding Amsterdam Haarlemmermeer
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro	DRU	Directe reizigers uren
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer	SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
FO	Financieel overzicht	HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam	S&C	Signalling & Control
GWW	Grond-, weg- en waterbouw	STOMP	Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer- Mobiliteitsdiensten – Privéauto
MRA	Metropoolregio Amsterdam	IA	Investeringsagenda
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking	IVT	Integrale Vrijgave Testen
OV	Openbaar Vervoer	OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
R-net	Randstadnet	MER	Millieueffectrapport
SPUK	Specifieke uitkering	IenW	Infrastructuur en Waterstaat
TVOV	Tegemoetkoming Openbaar Vervoer	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
VIC	Verbijzonderde interne controle	IPM	Integraal Projectmanagement
VTW	Voorstel tot wijziging	SOK	Samenwerkingsovereenkomst
		BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Debby Liew-On

Vormgeving

Vorm de Stad, Amsterdam

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

Amsterdam, november 2023 ©