



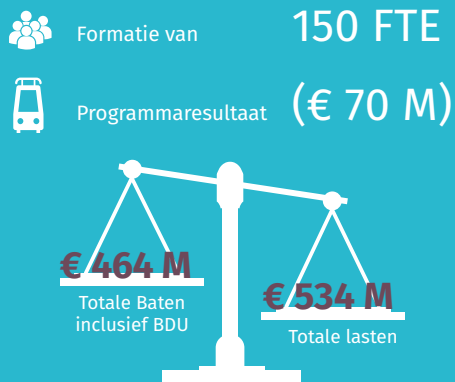
Vastgesteld door de regioraad van 26 oktober 2021

Begroting 2022 en meerjarenraming 2023-2025

Hoogtepunten 2022



Kerncijfers:



5 Strategische opgaven

- Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen
- Naar een CO₂-neutraal mobiliteitsstelsel: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven

Wie

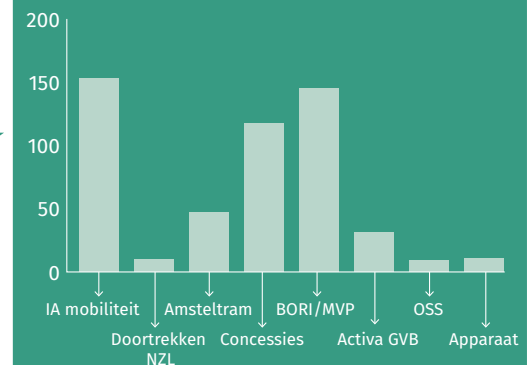
De Vervoerregio Amsterdam verbindt gemeenten en werkt aan een regio waar mensen vlot hun bestemming bereiken. De gemeenten:

Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad,

vormen samen de Vervoerregio Amsterdam



Financiële begroting



Inhoud

1. Inleiding	4	4. Begroting in cijfers	55
2. Algemeen	5	Overzicht baten en lasten 2022	56
Bestuurlijke speerpunten	7	Overzicht incidentele baten en lasten	57
Financieel meerjarenperspectief	9	Ontwikkeling BDU-saldo 2022-2025 en meerjarenperspectief 2022-2032	59
3. Programmabegroting	14	Meerjarenperspectief 2022-2032	59
Programma Verkeer en Vervoer	15	Overzicht baten en lasten per taakveld	60
Investeringsagenda Mobiliteit	15	Uiteenzetting financiële positie	61
Grote projecten: Amsteltram en doortrekken		5. Bijlagen	63
Noord/Zuidlijn	21	Bijlage 1: Organogram	64
Concessies	24	Bijlage 2: Indicatoren	65
Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur	27	Bijlage 3: Meerjarenperspectief 2019-2032	66
Activa GVB	29	Bijlage 4: Grafische weergave meerjarenperspectief 2019-2032	68
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	31	Bijlage 5: EMU-saldo 2021-2025	69
Apparaatskosten	33	Bijlage 6: Afkortingenlijst	70
Programma Overhead	34	Colofon	71
Programma Algemene dekkingsmiddelen	36		
Paragrafen	37		
Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing	38		
Paragraaf Financiering	45		
Paragraaf Bedrijfsvoering	50		
Paragraaf Verbonden partijen	53		



Inleiding

Voor u ligt de Begroting 2022 van de Vervoerregio Amsterdam. Een begroting waarin we de effecten van de COVID-19-crisis nog voelen maar ook één waarin we onze ambities verder vorm geven. Met deze begroting geven we inzicht in onze doelstellingen, de activiteiten die worden uitgevoerd om deze doelen te bereiken en de kosten.

De begroting bestaat uit een algemeen deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die aan de basis liggen van de begroting 2022. Ook gaan we in op het financieel meerjarenperspectief. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op het programma Verkeer & Vervoer. Daarnaast zijn de programma's Overhead en Algemene dekkingsmiddelen opgenomen. De programmabegroting wordt aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen; in deze paragrafen geven we een doorsnee-inzicht in de begroting. De thema's zijn financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing en bedrijfsvoering. De financiële begroting bevat op detailniveau de financiële gegevens en het meerjarenperspectief.

Als bijlage bij de begroting is een 10-jarige doorblik van het financieel perspectief opgenomen.



Algemeen

Deze begroting borduurt voort op de Ontwerpbegroting 2022-2025 die op 6 juli 2021 aan de regioraad is aangeboden. Die versie van de Ontwerpbegroting is ook aan de gemeenten voorgelegd, waarop gemeenten via een zienswijze hun suggesties, vragen en opmerkingen aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio konden meegeven. De reactie van de Vervoerregio op de zienswijzen is opgenomen in de Reactienota die bij de Begroting 2022-2025 aan de regioraad is aangeboden. De zienswijzen hebben tot enkele tekstuele aanvullingen in de begroting geleid.

In het najaar 2020 hebben wij als reactie op de gevolgen van COVID-19 voor de exploitatie van het Openbaar Vervoer (OV) een aantal maatregelen getroffen waarmee op korte termijn de negatieve gevolgen in de OV-exploitatie konden worden verminderd. We stelden een pakket van 235 miljoen euro samen aan extra anticyclische investeringen om het OV weer aantrekkelijk maken en de economie te stimuleren. Om de negatieve gevolgen van de exploitatie te verminderen namen we diverse maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het opheffen van spitslijnen en aanpassingen in het nachtnet. Op 15 december 2020 heeft de regioraad de 1e Begrotingswijziging 2021 vastgesteld, waarin deze maatregelen zijn verwerkt. In het voorjaar 2021 is overeenstemming met het Rijk over het pakket maatregelen voor het OV voor 2021 bereikt en heeft het Rijk aangegeven dat zij mee wil denken over oplossingen voor herstelplannen voor het Openbaar Vervoer in 2022. Op 25 juni 2021 is in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) het besluit genomen dat de beschikbaarheidsvergoeding voor het OV wordt verlengd tot 1 september 2022. Voor de periode daarna wil het Rijk werken aan een regeling voor een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies, rekening houdend met de ontwikkeling rond COVID-19 en de beperkende maatregelen. Deze toezegging verlicht de opgave op korte termijn en geeft ons iets meer tijd om aan een structurele oplossing te werken.

Op dit moment werken we samen met vervoerders en gemeenten aan het Herstelplan OV 2022. Daarnaast is een Transitieprogramma Mobiliteit in de maak. Dit transitieprogramma kent een langere doorlooptijd dan het Herstelplan OV en heeft een bredere scope. Het Herstelplan 2022 is vooral bedoeld om in 2022 een goede balans tussen de vraag naar en aanbod van OV binnen de financiële mogelijkheden te zoeken. Het doel van het Transitieprogramma Mobiliteit is om het toekomstige mobiliteitsaanbod in de

regio Amsterdam in balans te brengen met de (veranderde) mobiliteitsvraag richting 2030. Op dit moment bespreken we met vervoerders en gemeenten aan welke criteria het programma moet voldoen. Eén van de eerste stappen is ook de ontwikkeling van prognoses voor de verdere toekomst: 'Hoe reizen we in 2023-2030?'

We realiseren ons dat de gemeenten door de COVID-19-pandemie ook grote financiële opgaven hebben. De mogelijkheid bestaat dat infrastructurele projecten vertragen of geen doorgang kunnen vinden vanwege het gebrek aan cofinanciering. Daarom is het belangrijk dat de Vervoerregio bij het uitwerken de plannen intensief contact houdt met de gemeenten om mogelijkheden en planning op elkaar af te stemmen.

Op 9 april 2021 is bekend geworden dat het Rijk (onder voorbehoud) € 1,5 miljard uit het Groeifonds bijdraagt voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Dit betekent dat we in 2022 binnen de begroting 2022 een bedrag van € 10 mln als onderdeel van de toegezegde meerjarige bijdrage van € 225 mln in de aanleg van de verlenging van de Noord/Zuidlijn beschikbaar hebben voor de voorbereiding.

OV-Governance

De nieuwe OV-governancestructuur betekent een flinke organisatiewijziging. Deze gaat in per begin 2022. De structurele financiële gevolgen blijven beperkt tot een verschuiving van het budget BORI/MVP naar de apparaatskosten Verkeer & Vervoer en Overhead ad € 2 mln.

De besluitvorming over deze organisatiewijziging loopt in de tijd ongeveer parallel met de besluitvorming over deze begroting. Een aantal belangrijke seinen staat op groen:

- ▶ De beoogde overgang van formatie en personeel ligt op schema, de ondernemingsraden van de drie organisaties

(Vervoerregio Amsterdam, GVB, gemeente Amsterdam) zijn aangesloten.

- ▶ Voor risico's (zowel op personeel vlak als in de uitvoering van onderhouds- en vervangingsprojecten) is het uitgangspunt dat deze binnen de bestaande budgetten worden opgelost.
- ▶ Een specifiek risico is de staat van de activa (bijvoorbeeld rails) waarvan het beheer overgaat van de gemeente Amsterdam naar de Vervoerregio. Op dit moment wordt een nulmeting gehouden van de onderhoudsstaat van de railinfrastructuur. De definitieve resultaten zijn nog niet bekend, maar de eerste resultaten laten zien dat er geen sprake is van onveilige situaties. Er is daarmee voorsnog dus geen aanleiding om extra budget te reserveren.
- ▶ Een aanleiding voor de nieuwe organisatie-opzet is het streven naar efficiencyverbetering. Het huidige voorlopige, globale beeld is dat er op het totaal van de organisaties van gemeente, Vervoerregio en GVB een efficiencywinst op de apparaatslasten kan worden gerealiseerd van circa € 3 mln per jaar. Mogelijk valt dit de eerste jaren iets lager uit door frictiekosten. De Vervoerregio wil dit budget inzetten binnen de uitvoering van BORI/MVP om enkele knelpunten op het gebied van cybersecurity en Signalling & Control op te lossen.

In de komende jaren zal nog veel aandacht uit gaan naar de implementatie van de in 2021 genomen en nog te nemen besluiten en het groeien in de nieuwe rol als risicodragend opdrachtgeverschap.

Bestuurlijke speerpunten

Het is inmiddels alweer meer dan anderhalf jaar geleden dat Nederland werd geconfronteerd met de COVID-19-pandemie. Deze pandemie heeft grote gevolgen voor onze mobiliteit, in het bijzonder op het gebruik van het OV. Het aantal OV-reizigers nam enorm af, terwijl de kosten voor de vervoerders op hetzelfde niveau bleven. Intussen kiezen mensen vaker voor alternatieven zoals de fiets en de auto. Daarnaast zien we dat steeds meer thuis wordt gewerkt en dat goederen meer en meer aan huis bezorgd worden. Het is duidelijk dat onze samenleving nog lang met de gevolgen van de pandemie moet leven. Ook de impact op de mobiliteit en het OV zullen we de komende jaren blijven voelen.

Ons doel is het herstel van de kostendekkingsgraad van het OV, zodat we toewerken naar een basis van waaruit ontwikkeling en groei mogelijk blijft. We willen het OV-netwerk vooruitlopend op de reizigersvraag zodanig opbouwen dat het aanbod past bij de toekomstige vraag en ontwikkeling. Daar zetten we een hele reeks maatregelen voor in. Hiermee houden we de bereikbaarheid op peil en stimuleren we de reizigersgroei om zo het dekkingstekort te verkleinen. We doen investeringen die het OV beter laten functioneren, schoner maken en zorgen voor meer comfort. Daarnaast zorgen we dat alternatieven zoals het fietsverkeer verder gestimuleerd worden met gerichte investeringen.

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2018 zagen we landelijk zelfs voor het eerst sinds lange tijd weer een stijging van het aantal verkeersdoden, gevolgd door een beperkte daling in het afgelopen jaar. In december vorig jaar hebben we een akkoord gesloten tussen bestuurders van het Rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten. Daardoor ontstaat er nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) de

komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met een strategisch plan voor onze regio. Het Rijk heeft eind 2020 € 8 mln aan cofinanciering toegezegd voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen in onze regio.

Schone mobiliteit

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO2 vrij vervoerssysteem te beschikken is het beleid op dit punt in voorgaande jaren nader uitgewerkt. Daarbij is een voorzichtige inschatting gemaakt wat hiervoor nodig is en welke kosten hiermee gemoeid zijn. We zijn al enige tijd bezig met de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. De ambitie wordt uitgebreid met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord. We kijken daarbij ook goed naar de kansen die er liggen bij de samenwerking met gemeentelijke programma's rond luchtkwaliteit en de autoluwe stad. Ook rond deelmobiliteit, fiets (hoogwaardige fietsroutes, fietsparkeren bij het OV) en Mobility as a Service (MaaS) zijn en worden projecten ontwikkeld die schone mobiliteit bevorderen. Denk hierbij aan deelfietsoplossingen bij het openbaar vervoer en de MaaS-pilots op Schiphol en de Zuidas.



Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab)

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Dat doen we met korte termijnmaatregelen, zoals maatregelen die zorgen voor gespreid reizen over de dag, het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht. Om die bereikbaarheidsopgaven scherper in beeld te krijgen vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area'), en die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Nieuw is dat we in een regionaal mobiliteitsplan de maatregelen vanuit het landelijk gesloten Klimaatakkoord uitwerken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen Rijk en regio.

Inclusieve Mobiliteit

In mei 2020 stelde de regionaal raad het beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het OV. Deze acties zijn ook in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit opgenomen.

Financieel perspectief: De Vervoerregio heeft in de komende jaren een opgave om de ambities in lijn te brengen met de beschikbare middelen. Dit beeld monitoren we continu. Door gedegen financieel beleid, een goede agendering en programmering en openheid naar de partners, zorgt de Vervoerregio ervoor dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet.



Financieel meerjarenperspectief

De middelen die voor het werk en taken van de Vervoerregio beschikbaar zijn, wijzigen in de toekomst niet substantieel. Er is wel sprake van een jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU V&V of kortweg BDU). Met als basis het prijspeil 2021 gaan we uit van een structurele bijdrage van € 426 mln per jaar. In deze bedragen is (nog) geen rekening gehouden met de, door het Rijk toegezegde, Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) voor het jaar 2022 en andere ondersteunende maatregelen vanaf 2022 om het OV in stand te houden.



Tabel 1 Saldo Baten & Lasten (bedragen x € 1.000) ^{Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)}

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten							
Algemene dekkingsmiddelen	-496	0	566	566	522	458	404
Overhead	9.320	11.214	10.139	10.700	10.820	10.820	10.820
Verkeer en Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit 1)	138.245	148.250	103.921	152.851	103.577	100.211	110.227
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring		0	10.000	10.000	10.000	25.000	30.000
Amsteltram 2)	85.024	31.484	43.888	47.388	33.640	21.301	0
Concessies 4) 5)	242.612	308.536	88.096	117.371	90.256	77.460	75.860
BORI/MVP	131.669	138.872	147.011	144.611	114.455	125.228	116.596
Acitva GVB	8.784	40.044	29.220	30.673	19.503	24.929	37.570
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.510	8.746	8.999	8.999	8.940	8.940	8.940
Apparaatskosten	7.645	9.437	8.834	10.978	10.503	10.503	10.503
Totaal Verkeer & Vervoer	621.489	685.369	439.969	522.871	390.874	393.572	389.696
TOTAAL LASTEN 5)	630.313	696.584	450.674	534.137	402.216	404.850	400.920
Baten							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	415.065	425.600	427.633	426.749	426.750	426.750	426.750
BDU saldo voorgaande jaren	19.268	36.224	-13.060	69.820	-37.809	-32.007	-35.084
Rentebaten	1.840	2.111	2.036	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten	-1.481	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	434.692	463.935	416.609	498.605	390.933	396.670	393.540
Overhead	343	140	140	140	140	140	140
Verkeer en Vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	16.210	12.212	0	0	0	0	0
Amsteltram 3)	15.976	587	26.626	27.293	3.104	0	0
Concessies 5)	160.868	216.209	5.300	6.100	6.100	6.100	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.646	2.246	1.999	1.999	1.940	1.940	1.940
Apparaatskosten	94	95	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	194.794	231.348	33.925	35.392	11.143	8.040	7.240
TOTAAL BATEN 5)	629.830	695.424	450.674	534.137	402.216	404.850	400.920
Resultaat voor bestemming	-483	-1.160	0	0	0	0	0
Mutaties reserves							
Toevoeging aan reserves	-60	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	543	1.160	0	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	483	1.160	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting op tabel 1

- De pieken in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 en 2022 zijn het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln, uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan. Daarnaast was de begroting 2021 al circa € 30 mln hoger dan het structurele niveau vanaf 2022 van circa € 100 mln per jaar besloten. Deze incidentele posten van € 95 mln totaal zijn door de nu voorgestelde overheveling van € 50 mln van 2021 naar 2022 over beide jaren gespreid.
- De begrote lasten van de Amsteltram bedroegen bij de 1e Begrotingswijziging 2021 € 79 mln voor het jaar 2022 en € 6 resp. € 4 mln voor de jaren 2023 en 2024. Bij de 1e Bestuursrapportage 2021 is de meerjarenraming vermeerderd met € 12 mln doorschuif uit 2020 en gelijkmatiger verdeeld over de jaren 2022 tot en met 2024.
- De baten Amsteltram in 2022 betreft de bijdrage van het Ministerie van IenW.
- In de uitgaven van de concessies is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van de reizigersopbrengsten en het niveau van de reizigersopbrengsten zoals vastgesteld voor het begin van de COVID-19-pandemie; met andere woorden: de toekomstige concessie-uitgaven zijn nog niet geactualiseerd aan de post-COVID-19 periode.
- De hoge totaalbedragen in 2020 en 2021 zijn het gevolg van de rijksuitkering BVOV die zowel aan de baten- als lastenkant zijn opgenomen, in 2020 ad € 155 mln en in 2021 ad € 210 mln. Voorts wordt voorgesteld vanuit 2021 een bedrag van € 10 mln door te schuiven naar 2022 voor mogelijk noodzakelijke ondersteuningsmaatregelen van het OV. Aangezien in 2021 voor het hele jaar een aanvullende BVOV vergoeding beschikbaar is gesteld is deze post in 2021 niet aangewend.

In de jaren tot en met 2022 was en is sprake van de inzet van het 'BDU-saldo voorgaande jaren' om de begrote kosten te kunnen dekken. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten, extra maatregelen in het kader van de eind 2020 geformuleerde versnelling van projecten en het project Amsteltram. Vanaf 2023 is er geen inzet vanuit het BDU-saldo voorgaande jaren nodig om de lasten te dekken: er is enige financiële ruimte, met de kanttekening dat de effecten van het Herstelplan OV 2022 en Transitieprogramma Mobiliteit nog niet in de begroting zijn verwerkt. De financiële ruimte is toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren waardoor er een sluitende begroting ontstaat. De toename van het BDU-saldo vanaf 2023 (tabel 2 en grafiek 1) wordt veroorzaakt door de toevoeging van deze financiële begrotingsruimte.

Beklemd en niet beklemd deel van het saldo BDU

Onder 'beklemd' deel van de BDU verstaan wij dat deel van het nog beschikbare saldo van de BDU opgebouwd uit voorgaande jaren dat nodig is voor:

1. reeds aangegane verplichtingen die in voorgaande jaren waren begroot, maar vanwege vertraging in de uitvoering niet in dat jaar zijn uitgegeven en daarom zijn doorgeschoven;
2. saldo nodig, omdat deze in toekomstige begrotingsjaren wordt ingezet bovenop de jaarlijks te ontvangen BDU;
3. saldo dat nodig is om achter de hand te houden om risico's op te kunnen vangen; de kwantificering van deze risico's tot en met 2025 bedraagt € 65 mln. In de paragraaf Weerstandvermogen en risicobeheersing wordt hier nader op ingegaan;
4. saldo dat pas ingezet kan worden als in de begroting opgenomen taakstellingen daadwerkelijk zijn gerealiseerd: de voor concessie Amsterdam opgenomen kosten-

daling op basis van de voor aanvang van de pandemie opgenomen ontwikkeling van de reizigersopbrengsten. In de begroting is rekening gehouden met dalende kosten als gevolg van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten zoals deze pré-COVID-19 waren geraamd, inclusief een trendmatig stijgende ontwikkeling. De herstelplannen, de mate van reizigersherstel en de onderhandelingen over de nieuwe concessie die eind 2024 zal ingaan, zullen inzicht moeten geven in hoeverre de bestaande budgetten toereikend zijn.

Het saldo BDU neemt vanaf 2023 gestaag toe. Deze toename is ook noodzakelijk om enige buffer te hebben om genoemde verplichtingen en risico's op te kunnen vangen. Het saldo BDU is namelijk de voornaamste bron van het weerstandvermogen, dat nodig is om risico's op te kunnen vangen. In de paragraaf Weerstandvermogen en risicobeheersing wordt hier nader op ingegaan.

In tabel 2 en grafiek 2 zijn deze effecten opgenomen en is de BDU gesplitst in een deel dat door deze effecten is beklemd en een deel dat niet is beklemd. Daarbij moet het niet-beklemd deel eind 2025 ad € 66,7 mln worden afgezet tegen de totale BDU die wordt ontvangen over deze begrotingsperiode ter hoogte van € 1,7 miljard (4 x € 426,75 mln over 2022 tot en met 2025), waarmee de vrije beleidsruimte slechts 3,9% bedraagt.



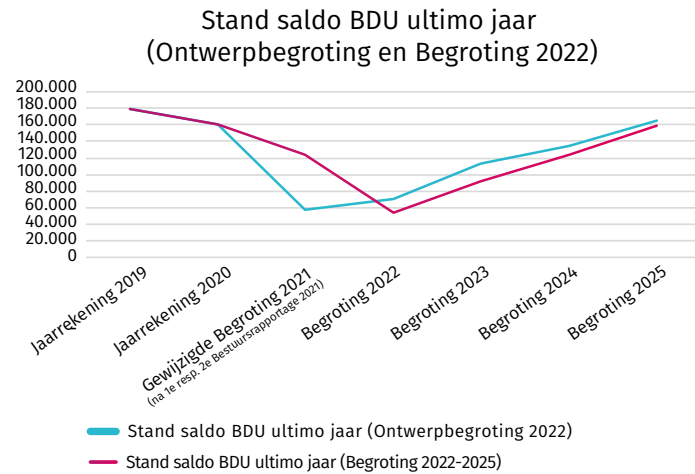
Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	Jaar-rekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs-rapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beginstand saldo BDU		159.979	123.754	53.934	91.743	123.751
Beschikte jaarbijdrage		425.600	426.749	426.750	426.750	426.750
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		585.578	550.504	480.684	518.493	550.500
Inzet BDU in begrotings-jaar		-461.824	-496.569	-388.941	-394.742	-391.666
Stand saldo BDU ultimo jaar	159.979	123.754	53.934	91.743	123.751	158.834
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	106.045	69.820	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's		35.000	42.500	50.000	57.500	65.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	7.565	15.131	22.696	30.262
Deel BDU beklemd	106.045	104.820	50.065	65.131	80.196	95.262
Deel BDU niet beklemd	53.934	18.934	3.869	26.612	43.554	63.573

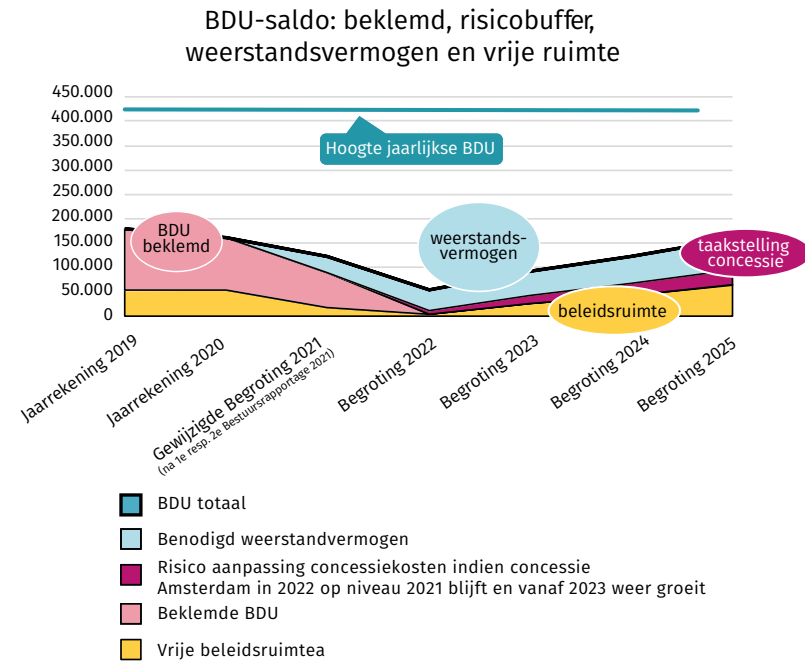
Vooralsnog gelden de uitgangspunten dat (1) de vervoerders verantwoordelijk zijn voor het realiseren van de reiziger-opbrengsten en dragen de daarmee samenhangende risico's en (2) de risico's voor grote projecten en OV-governance vanuit de bestaande budgetten gedekt moeten worden, dus buffers ook binnen die bestaande budgetten opgebouwd moeten zijn of worden. Pas als daarmee het minimale kwaliteits- en veiligheidsniveau onvoldoende gerealiseerd kan worden, zou de bestaande ruimte binnen de BDU aangesproken kunnen worden.



Grafiek 1 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)



Grafiek 2 BDU totaal en vrije ruimte (bedragen x € 1.000)





Programma- begroting

De begroting van de Vervoerregio bestaat uit drie programma's. Deze programma's zijn Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene Dekkingsmiddelen. Binnen het programma Verkeer & Vervoer kent de Vervoerregio diverse subprogramma's. Deze dragen allen bij aan de strategische doelstellingen van het Beleidskader Mobiliteit.

In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven onderkend.

- ▶ Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van bestaande vervoerwijzen
- ▶ Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
- ▶ Veilig en prettig van deur tot deur: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie
- ▶ Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
- ▶ Nabijheid van dagelijkse activiteiten: ondersteuning van verdichtingsopgaven

De activiteiten die binnen de subprogramma's worden ondernomen, dragen bij aan de realisatie van deze strategische opgaven.

Programma Verkeer en Vervoer

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbij horende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). Per subprogramma wordt aangegeven wat de Vervoerregio wil bereiken in 2022, wat we daarvoor gaan doen en welke kosten daarmee gemoeid zijn.

Investeringsagenda mobiliteit

Wat willen we bereiken in 2022?



Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Belangrijke thema's in dit Uitvoeringsprogramma zijn onder andere de transitie waarmee we ons OV ook in de toekomst financieel gezond houden, het mijden van de spits, grote schaa sprongprojecten voor het regionale OV, soepel overstappen op knooppunten, verkeersveiligheid, voor iedereen toegankelijke mobiliteit en Zero Emissie OV. Het programma voorziet ook in verbeteringen in de doorstroming van het OV, hoogwaardige fietsroutes en -stallingen bij stations en het verhelpen van knelpunten in het wegennet. De bereikbaarheidsmaatregelen worden in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal te stellen. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen kijken we nadrukkelijk naar de CO₂-balans, de aangename beleving van de reis en hoe een vervoerwijze passend is bij de omgeving. Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanage-

ment en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit. Dit doen we in afstemming met de aanpak Mobiliteitstransitie, die momenteel wordt uitgewerkt. Dat betekent dat zich vanaf volgend jaar andere accenten of prioriteiten in onze meerjarenbegroting, uitvoeringsprogramma en beleid kunnen aftekenen. De Vervoerregio neemt hierbij de regie om dit samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Wat gaan we daarvoor doen?



Alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgenomen. Dit programma presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vooral de beschikbare budgetten presenteert die niet onder de Amsteltram, BORI/MVP (Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro), Concessies, Activa GVB of OSS (Onderzoek, Studies en Samenwerking) vallen. Binnen dit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit tellen alle initiatieven, projecten en activiteiten op tot een investeringsvolume van meer dan € 150 mln per jaar in de periode tot en met 2025. Veel van de belangrijke projecten die nu en

in de komende tijd in uitvoer gaan zijn mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken. Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als de aanleg van het HOVASZ-project in Uithoorn, Aalsmeer en de Haarlemmermeer waarbij een busbaan en snelfietsroute tegelijk worden gerealiseerd en de verkeersveiligheid bij oversteken wordt aangepakt. Maar ook bij de ongelijkvloerse oplossingen bij het spoor in Diemen en Zaanstad (Guisweg) en op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan. Het vergroten van de verkeersveiligheid kan onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor is in 2021 en 2022 bovendien een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het SPV van € 8 mln beschikbaar.

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. Een van belangrijkste punten daarbij is het verschonen van het OV met de Zero Emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is

ongeveer veertig procent van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. Dit moet in 2025 naar 95% en uiteindelijk naar 100% in 2030. Het behalen van deze doelen staat momenteel onder druk als gevolg van de negatieve ontwikkelingen in het afgelopen jaar. De Vervoerregio gaat daarom extra investeren in Zero Emissie-bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur. Dankzij de afspraken die we afgelopen december hebben gemaakt met GVB en de gemeente Amsterdam kunnen er volgend jaar 32 nieuwe Zero Emissie-bussen instromen en wordt er bijbehorende laadinfrastructuur gerealiseerd op het busplatform bij Amsterdam CS. Voor Zaanstreek en Waterland onderzoeken we hoe we, vanuit de ambitie van de regioraad, gelijk bij start van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) al een 100% Zero Emissie-vloot kunnen laten rijden.

Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen en in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen, zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met het OV.

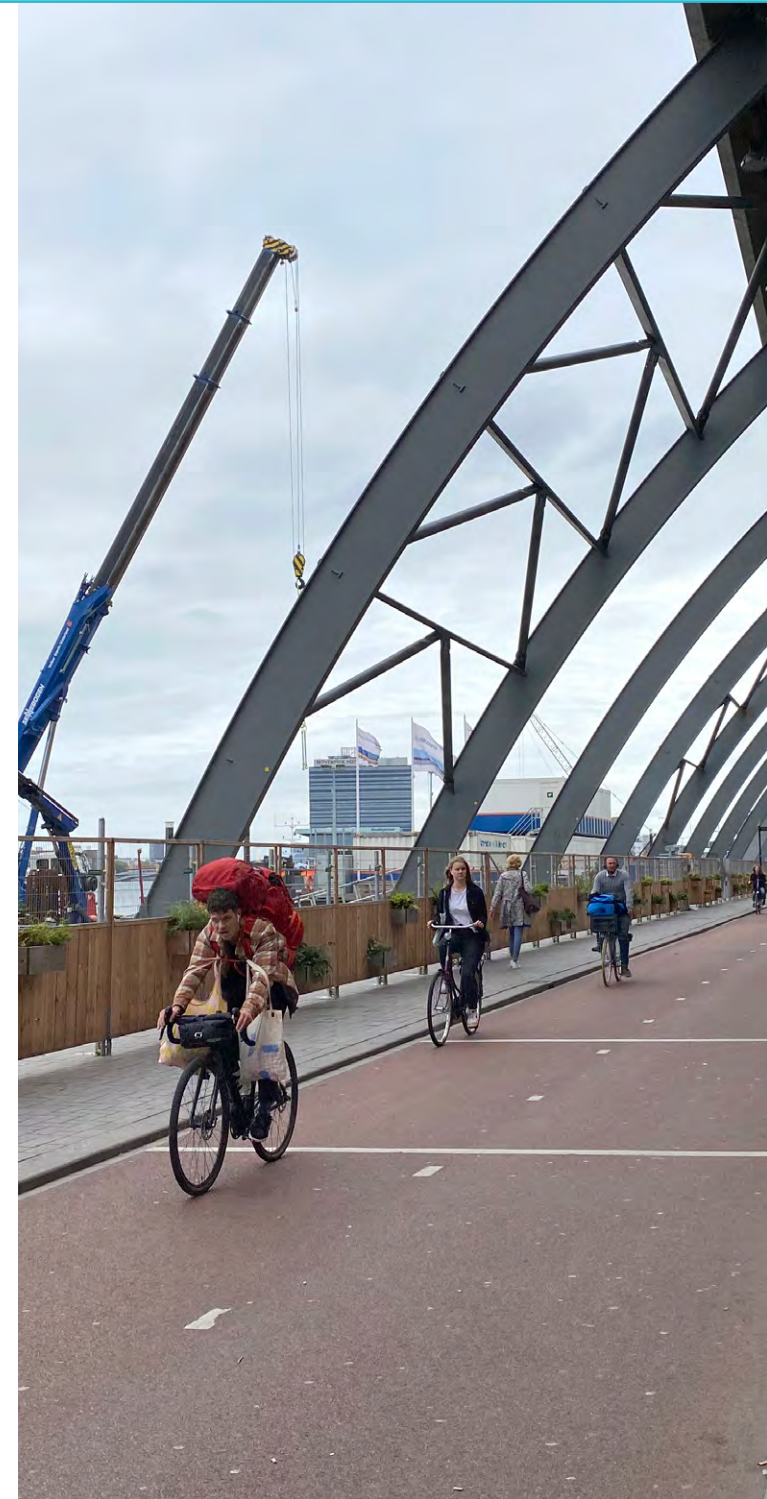
In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Belangrijk onderdeel is het voorstel Schaalsprong Regionaal OV-systeem, waarmee de samenwerkende partijen in de Metropoolregio investeren in een aantal cruciale OV-opgaven. Het gaat daarbij om het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroring in Amsterdam. De studiefase hiervan is inmiddels van start.

Ten aanzien van het tempo waarmee we projecten in de regio uitvoeren en opstarten zien we twee ontwikkelingen die tot vertragingen kunnen leiden. Afnemende investeringsbudgetten bij gemeenten en andere partners is de belangrijkste ontwikkeling die we op dit moment zien. Dit kan mogelijk al op korte termijn leiden tot het uitstellen of zelfs schrappen van voorgenomen projecten. De Vervoerregio is voortdurend in gesprek met partijen over de gezamenlijke programma-afspraken en over hoe we hier met het oog op al onze ambities en de beschikbare gelden zo goed mogelijk mee om kunnen gaan.

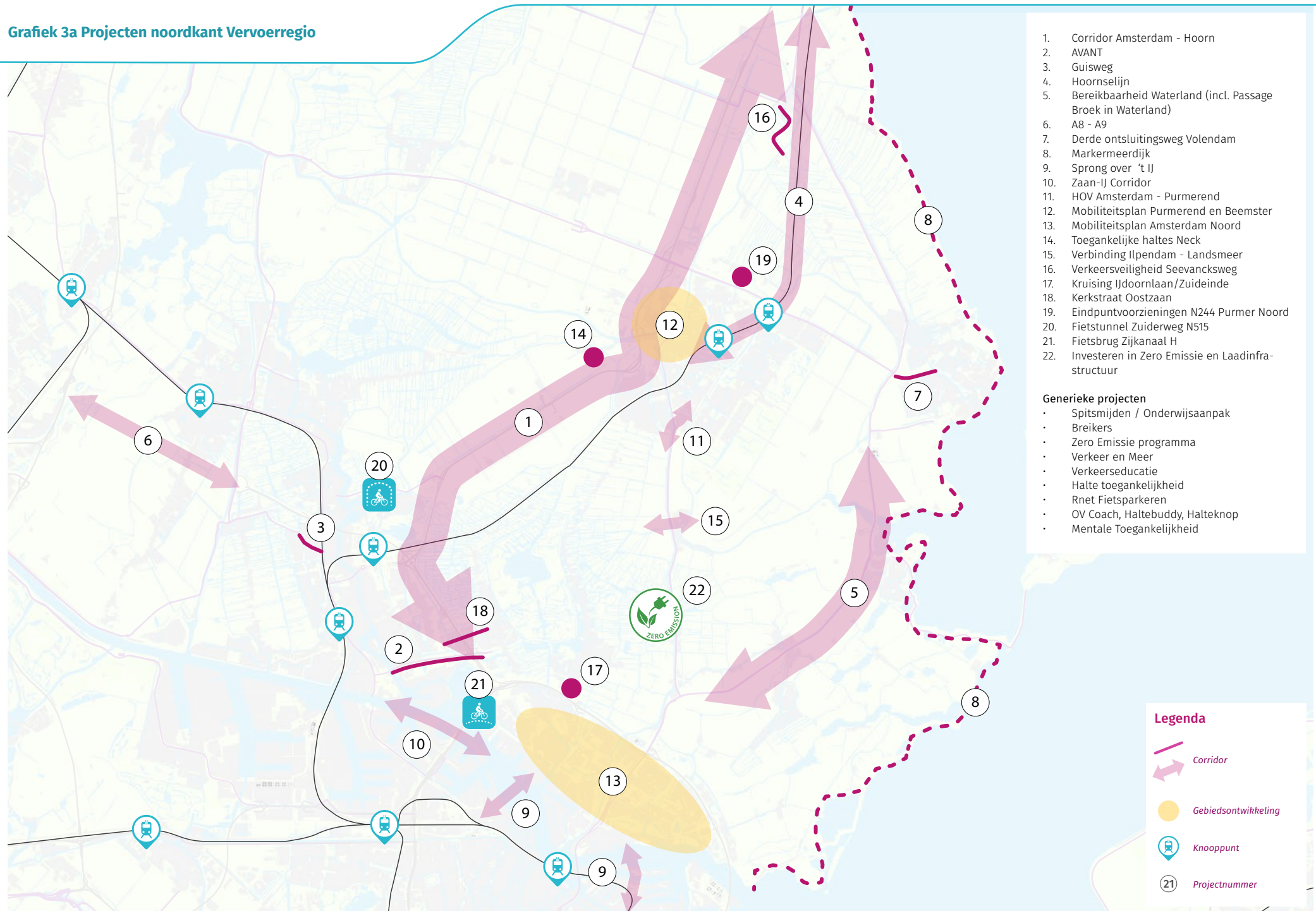
Daarnaast heeft het (rijks-)Programma Aanpak Stikstof ook in onze regio gevolgen voor de voortgang van projecten. De gevolgen van deze ontwikkelingen worden op projectniveau in beeld gebracht, en datzelfde geldt voor eventueel te nemen beheersmaatregelen. Gezien het beperkte aantal projecten waarbij dit speelt, is een bredere aanpak op programmaniveau op dit moment niet aan de orde.

Ieder jaar wordt verslag uitgebracht en verantwoording afgelegd over de realisatie van alle projecten en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en tot welke effecten dit heeft geleid. Deze Voortgangsrapportage en monitor wordt tegelijk met de jaarstukken aan de regioraad voorgelegd.

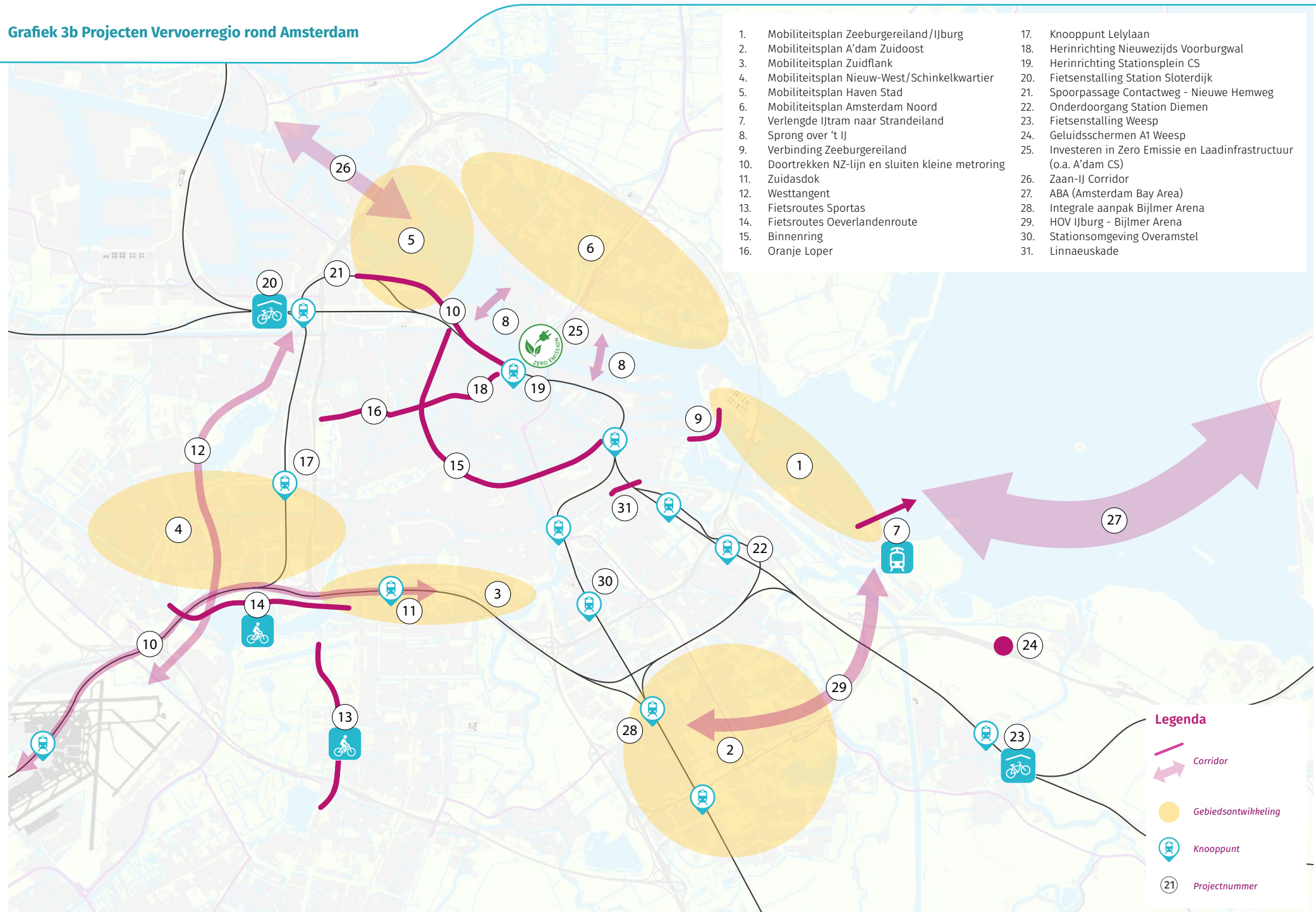
In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM), dat ieder jaar tegelijk met de begroting wordt opgesteld en ter besluitvorming wordt voorgelegd, staan al onze projecten en maatregelen opgesomd. Onderstaande kaarten zijn afkomstig uit die UPM en geven per deelregio de belangrijkste projecten weer.



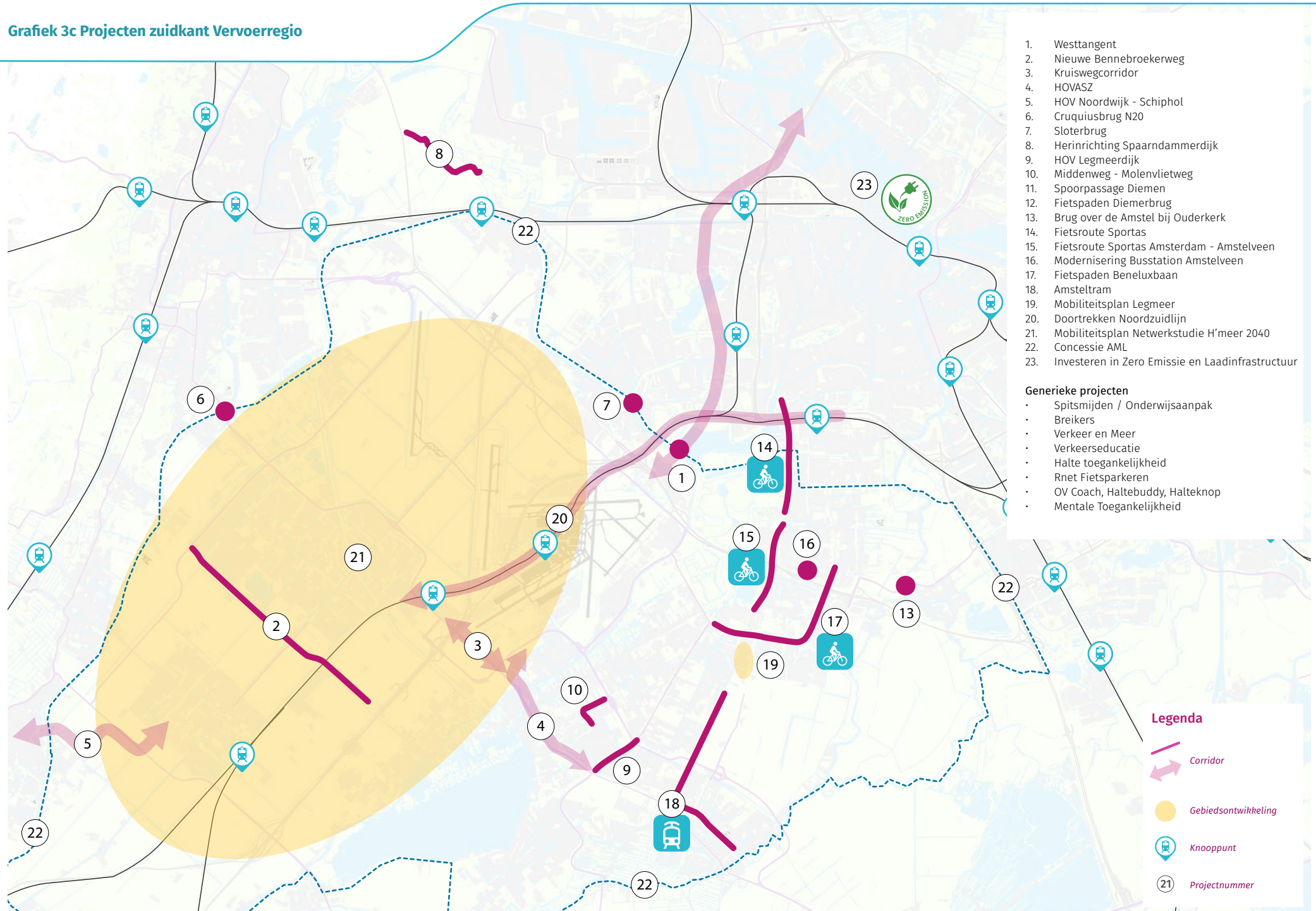
Grafiek 3a Projecten noordkant Vervoerregio



Grafiek 3b Projecten Vervoerregio rond Amsterdam



Grafiek 3c Projecten zuidkant Vervoerregio



Wat mag dat kosten?



Tabel 3 Investeringsagenda Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	138.245	148.250	103.921	152.851	103.577	100.211	110.227
Totaal lasten	138.245	148.250	103.921	152.851	103.577	100.211	110.227
Bijdragen derden	770	8.233	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	15.440	3.978	-	-	-	-	-
Totaal baten	16.210	12.212	-	-	-	-	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.035	-136.038	-103.921	-152.851	-103.577	-100.211	-110.227

Toelichting op tabel 3

In de cijfers zoals opgenomen in de begroting 2022, is uitgegaan van de volgende grondslagen:

Voor kleine projecten en mutaties (< € 5 mln) ramen we een jaarbudget van € 30 mln en voor projectstudies in verkenningen of planstudiefase € 4 mln. Deze bedragen zijn gebaseerd op de inschatting vanuit het programma en de ervaringscijfers van de afgelopen jaren. Voor de overige bedragen is gekeken naar de projecten die een beslag gaan leggen op de beschikbare middelen van de Vervoerregio. Het gaat daarbij om projecten die - voor zover we nu kunnen inschatten - nu of in de komende maanden via een promotiebesluit naar realisatiefase gaan.

In de raming van de begroting is rekening gehouden met een bepaalde mate van over- en onderbesteding. Deze keuze is eveneens gemaakt op basis van eerder opgedane ervaring. We weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer zullen komen. Het is daarmee het saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten die tussentijds sneuvelen, waardoor eerder gereserveerde middelen vrijkomen. De Vervoerregio monitort dit beeld continu en stuurt actief op deze programmering. Ter vergelijking: de realisatie over 2019 en 2020 was circa 80%-85% en viel daarmee hoger uit dan de jaren ervoor. Deze realisatiegraad is ook iets hoger dan vergelijkbare programma's vanuit het Rijk of van het Stedelijke Mobiliteitsfonds van Amsterdam.

De totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen in dit subprogramma laat opnieuw zien dat de Vervoerregio keuzes moet maken ten aanzien van het beschikbare budget. Het kan ertoe leiden dat we sommige opgaven later in de tijd moeten uitvoeren. De Aanpak Mobiliteitstransitie is straks van invloed op die keuzes: met de uitgangspunten van de Mobiliteitstransitie kunnen we de eerder door de regio vastgestelde prioriteeringsmethodiek bijstellen. Daarmee ontstaat een instrument om goede afwegingen te maken. Samen met de partners kijken we ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, zoals de eerder genoemde Verkeersveiligheidsimpuls, de klimaatgelden en Europese Fondsen. Om ervoor te zorgen dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten en andere regionale partijen, waaronder de provincie Noord-Holland.

De begroting 2022 wordt met € 49 mln opgehoogd. Dit is een resultaat van projecten waarvoor de bijdrage van de Vervoerregio geprogrammeerd stond in 2021, maar waarvan de inschatting (bij 2e Bestuursrapportage 2021) is dat door vertraging in de uitvoering, de bijdrage niet zal drukken op 2021. Dit wil niet zeggen dat er € 49 mln vrije ruimte ontstaat. De projecten zijn namelijk reeds beschikt en in uitvoering dus de bijdrage wordt sowieso uitgekeerd.

Grote projecten: Amsteltram en doortrekken Noord/Zuidlijn

Amsteltram - Wat willen we bereiken in 2022?

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijke opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de Ombouw Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het OV. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO₂-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kosten efficiënter mobiliteitssysteem.

Amsteltram - Wat gaan we daarvoor doen?

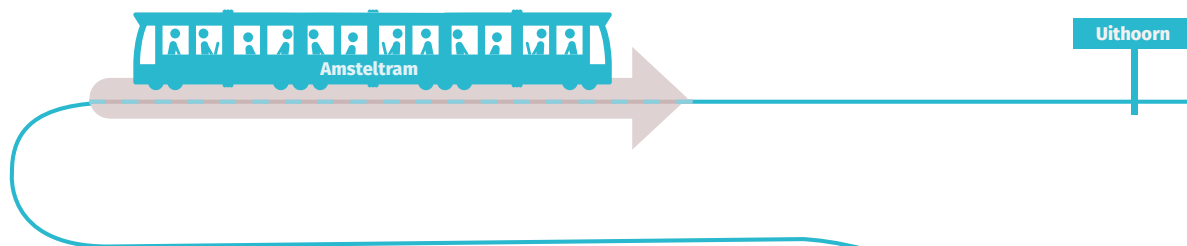
Ombouw Amstelveenlijn:

De Ombouw van de bestaande Amstelveenlijn van sneltram tot een hoogwaardige tram met minder haltes en minder gelijkvloerse kruisingen, wat ten goede komt van de veiligheid en kwaliteit, is inmiddels voltooid.

Tot het beschikbaar komen van de definitieve eindhalte aan de Arnold Schönberglaan, is de huidige aansluiting van lijn 25 bij Station Zuid met een lange overstap afstand op de trein en metro verre van optimaal. Om die overstap op korte termijn te verbeteren wordt een tijdelijke eindhalte gerealiseerd op de Eduard van Beinumstraat direct naast de ingang van de OV terminal, die wordt weer opgeheven op het moment waarop Zuidasdok met de realisatie van de noordelijke A10 tunnel start. De definitieve halte komt dan aan de zuidkant bij de Schönberglaan.

Uithoornlijn:

Inmiddels is de realisatiefase van de Uithoornlijn gestart en zijn nu al de eerste conditioneringswerkzaamheden zichtbaar. Na afronding van de DO (definitief ontwerp) fase in 2021, zal in 2022 worden gestart met de grootschalige uitvoering van het werk. Dit zal naar verwachting tot in het najaar van 2023 in beslag nemen. Ook zal op het opstelrein in de Legmeerpolder een hal met daarin de was- en zandvulinstallatie worden gerealiseerd, zodat de hoeveelheid bewegingen van de remiseritten met trams door de stad fors zullen afnemen. Dit levert een bijdrage aan de efficiëntie van de exploitatie op. In het najaar van 2023 zal worden begonnen met het testen van het integraal werkend vervoersysteem, waarna begin 2024 GVB met de OTO-fase (het proefbedrijf voor Opleiden, Trainen en Oefenen) zal volgen. De ingebruikname van de lijn staat gepland in de zomer van 2024.



Amsteltram - Wat mag dat kosten?



Tabel 4 Amsteltram | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Amstelveenlijn	73.866	15.977	1.500	2.000	-	-	-
Uithoornlijn	11.159	15.507	42.388	45.388	33.640	21.301	-
Totaal lasten	85.024	31.484	43.888	47.388	33.640	21.301	-
Bijdragen derden	15.976	587	26.626	27.293	3.104	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	15.976	587	26.626	27.293	3.104	-	-
Saldo Amsteltram	-69.049	-30.897	-17.262	-20.096	-30.537	-21.301	-

Toelichting op tabel 4

Amstelveenlijn:

De kosten die in 2022 geraamd zijn, betreffen de helft van de totale kosten voor de aanleg van de tijdelijke eindhalte. De andere helft van de kosten komt voor rekening van de projectorganisatie Zuidasdok.

Uithoornlijn:

Conform de huidige vigerende planning is het budget herverdeeld, waarbij het zwaartepunt ligt in 2022, het startjaar van de uitvoeringswerkzaamheden. Tevens zijn extra kosten opgenomen over de periode 2022-2024 van € 5,1 mln (waarvan € 3 mln in 2022) voor extra voorzieningen aan het opstelsterrein die zich door een efficiëntere exploitatie in de toekomst terugverdienen.



Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring - Wat mag dat kosten?



Een nationale alliantie van zeven partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol) hebben het voornemen om een substantiële gezamenlijke bijdrage van € 1,025 miljard te doen voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn. De beoogde bijdrage vanuit de Vervoerregio is € 225 miljoen uit de Investeringsbegroting voor de aanleg. Daarnaast staat de Vervoerregio garant voor een bedrag van € 300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dat laatste bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten en onderstreept de Vervoerregio haar lange termijn commitment aan de metrolijnen. De Vervoerregio heeft de bijdrage van € 225 mln over de periode 2022 tot en met 2030 in de begroting gereserveerd.

Toelichting op tabel 5

In 2022 is een bedrag van € 10 mln opgenomen waarmee financiële ruimte is gemaakt om voorbereidingen voor dit project te kunnen treffen.

Tabel 5 Doortrekken Noord/Zuidlijn | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Doortrekken NZL en sluiten Metroring	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Bijdrage aanleg	-	-	10.000	10.000	10.000	25.000	30.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	-	10.000	10.000	10.000	25.000	30.000
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Noord/Zuidlijn en Metroring	-	-	-10.000	-10.000	-10.000	-25.000	-30.000



Concessies

Wat willen we bereiken in 2022?



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

In de concessies monitoren we via diverse informatiebronnen of de vervoerder zich houdt aan de afspraken zoals opgenomen in de concessiedocumenten. Ook geven we binnen de bestaande concessies waar mogelijk invulling aan de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit. De Vervoerregio zet samen met de vervoerders de schouders onder het opstellen van een herstelplan waarin zij met ondersteuning van het Rijk de reizigers een passend en betaalbaar OV bieden. Ook is als voorwaarde voor de BVOV2022 met het Rijk afgesproken dat de concessies in 2022 worden herijkt voor de periode 2023 en verder. Dit proces wordt nu vormgegeven.

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

Wat gaan we daarvoor doen?



Concessiemanagement regulier

In juli 2021 heeft de Vervoerregio de eindafrekeningen vastgesteld voor alle concessies voor de jaren 2018, 2019 en 2020. Voor 2020 zijn, volgens afspraak met het Rijk in het kader van de BVOV vergoeding, de volledige subsidiebedragen uitbetaald aan de vervoerders, er is geen aftrek gepleegd voor uitval van ritten als gevolg van COVID-19. Voorgesteld wordt om de in de begroting gereserveerde bedragen voor bonussen die niet uitgekeerd zijn, te oormerken voor het opvangen van de gevolgen van de COVID-19-pandemie in de betreffende concessies in het zogenoemde 'Covid-OV-herstelbudget'.

Covid-OV-herstelbudget

De BVOV 2022 regeling geldt tot 1 september 2022. Hiermee wordt in ieder geval het vervoeraanbod op een vergelijkbaar niveau van 2021 in stand gehouden, op ongeveer 90% van het niveau van 2019. In de begroting nemen we een 'Covid-OV-herstelbudget' op om dit niveau na 1 september 2022 vast te houden, ook wanneer er onverhoopt geen BVOV meer komt voor de laatste vier maanden van 2022 en het reizigersherstel nog onvoldoende is om het aanbod gelijk te houden voor de laatste vier maanden. Om er voor te zorgen dat we niet na de zomer 2022 moeten afschalen van de dienstregeling nemen we een bedrag van € 22 mln op voor de vier concessies samen. Dit bedrag is gebaseerd op het verwachte reizigersopbrengstenherstel in 2022 waar de vervoerders van uitgaan.

Concessie Amsterdam

Het vervoerplan 2022 zal op een vergelijkbaar niveau uitgevoerd worden als de dienstregeling in najaar 2021. Er is in ieder geval tot 1 september 2022 nog een BVOV uitkering van het Rijk om tekorten in de reizigersopbrengsten te dekken. In de loop van 2022 wordt bekend of en zo ja hoe deze rijksregeling na 1 september voortgezet zal worden. Dan zullen nadere besluiten genomen worden over eventuele aanpassingen van de vervoerplannen.

Naast de exploitatievergoeding verstrekt de Vervoerregio een vergoeding voor de sociale veiligheid. Met de huidige structurele subsidie van ongeveer € 20 mln jaarlijks borgt GVB samen met partners als politie, gemeente en andere vervoerders de sociale veiligheid binnen het openbaar vervoer in en rondom Amsterdam. De sociale veiligheidsbeleving kent sinds een aantal jaar een opgaande lijn. De reorganisatie bij de politie brengt voor GVB en daarmee de Vervoerregio een risico met zich mee. In 2021 zijn de Vervoerregio en GVB in overleg met de politie en de gemeente Amsterdam om de gevolgen van deze reorganisatie in beeld te brengen.

Als uitvloeisel van OV-governance wordt vanaf 2022 actiever gestuurd op integrale afwegingen tussen exploitatie, strategische activa en het asset management van de railinfrastructuur.

Concessie Amstelland-Meerlanden

Bij de start van lockdown maart 2020 verdween zo'n 85% van de reizigers. Dat heeft zich richting eind 2020 ontwikkeld naar een bezetting van ongeveer 35%. Op dit moment is het aantal reizigers al enige tijd stabiel op ongeveer 42% (percentages t.o.v. pre-COVID-19).

Het contact met de vervoerder was ook voor COVID-19 al goed en dat heeft in de hectische en onzekere tijden geholpen om met elkaar in gesprek te blijven. In goede samenwerking met Connexxion zijn vervoerkundige scenario's uitgewerkt en zelfs al verwerkt in vervoerplannen die een volledig adviestraject hebben doorlopen.

Die solide basis zal de hoofd input zijn en worden voor het herstelplan 2022 traject.

Concessie Zaanstreek en Waterland

Net als bij de concessie Amstelland-Meerlanden, was ook bij de concessies Zaanstreek en Waterland sprake van een forse daling van het aantal reizigers (-85%) ten opzichte van 2019 toen de lockdown in maart 2020 begon. Aan het eind van 2020 was het aantal reizigers op 39% ten opzichte van 2019. Echter, vanwege een nieuwe lockdown en de avondklok daalde het aantal reizigers begin 2021 naar 30%. De afgelopen maanden zien we echter langzaam weer een voorzichtige stijgende lijn waarbij zowel in Zaanstreek als Waterland het aantal reizigers weer op 45-50% van het normale niveau zitten.

Voor 2022 is in beide concessies een vervoerplan opgesteld waarover de adviescommissie en de Reizigers Adviesraad (RAR) februari 2021 advies hebben uitgebracht. De vervoerplannen kunnen als basis gebruikt worden voor het herstelplan 2022. Naast het herstelplan zijn, vanwege het einde van de lopende concessie komende december, op dit moment ook afspraken gemaakt met beide vervoerders voor de noodconcessies die lopen tot december 2023.

De concessies Zaanstreek en Waterland zijn mei 2021 met 2 jaar verlengd en lopen beide tot aan de start van de nieuwe concessie op 10 december 2023. Ten opzichte van de periode voor de verlenging heeft een wijziging plaatsgevonden in de bonus/malus paragraaf. Voor beide concessies is deze paragraaf vervallen en is het budget dat voorheen gereserveerd werd voor de bonussen toegevoegd aan het budget dat bestemd is voor de subsidie van de exploitatie. Voor de nieuwe gecombineerde concessie Zaanstreek-Waterland is per 2024 een budget beschikbaar van ongeveer € 33 mln. Dit is gelijk aan wat op dit moment begroot is voor de concessies Zaanstreek en Waterland.

Laadinfrastructuur

Binnen de concessies zorgt de Vervoerregio voor de uitrol van Zero Emissie-bussen en de daarbij horende laadinfrastructuur. Het regionale bestuursakkoord Zero Emissie schetst hiervoor de benodigde kaders. De Vervoerregio treedt hier voornamelijk op als regisseur en financier. Voor de concessie Zaanstreek-Waterland maken we in 2022 verder werk van de voorbereidende werkzaamheden die nodig zijn voor het aanleggen van laadinfrastructuur.



Wat mag dat kosten?



Tabel 6 Concessies | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Amstelland Meerlanden	69.782	74.194	46.093	46.093	45.537	45.537	45.537
Amsterdam (Exploitatie)	130.412	183.696	8.697	15.697	11.457	217	-2.783
Waterland	29.518	33.744	19.820	19.820	19.820	-	-
Zaanstreek	12.495	15.223	13.161	13.161	13.161	-	-
CVV en buurtbussen	260	125	125	125	125	125	125
Covid-OV-herstelbudget	-	-	-	22.275	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	138	1.260	-	-	-	-1.400	-
R-net Uitvoeringskosten	7	193	200	200	156	-	-
Zaansteek/Waterland (vanaf 2024)		100	-	-	-	32.981	32.981
Totaal lasten	242.612	308.536	88.096	117.371	90.256	77.460	75.860
Bijdragen derden	160.868	6.100	5.300	6.100	6.100	6.100	5.300
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheidsvergoeding OV		210.109	-	-	-	-	-
Totaal baten	160.868	216.209	5.300	6.100	6.100	6.100	5.300
Saldo Concessies	-81.744	-92.327	-82.796	-111.271	-84.156	-71.360	-70.560

Toelichting op tabel 6

De begroting 2022 en 2023 van de concessie Amsterdam is aangepast voor de positieve effecten van de in gebruik name van de Uithoornlijn. Het exploitatievoordeel was tot nu toe vanaf 2022 opgenomen in de meerjarenbegroting, maar omdat de Uithoornlijn in 2024 wordt opgeleverd, wordt dat voordeel in 2022 en 2023 nog niet geëffectueerd. Vanaf 2024 wordt naast het al begrote exploitatievoordeel een extra jaarlijks structureel efficiëntievoordeel begroot van € 0,8 mln als gevolg van voordeliger lijnvoering door het aanbrengen van extra voorzieningen op het opstelrein.

Het Covid-OV-herstelbudget (beschikbaar als er aanvullende middelen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het herstelplan) bedraagt € 22,275 mln en is een inschatting van de benodigde kosten bij de prognoses van de vervoerders volgens het meest waarschijnlijke scenario. Als het Rijk geen vervolg geeft aan de BVOV vanaf 1 september 2022, en opgebouwd uit van 2021 overgehevelde bedrag van € 10 mln en voordelen in 2021 van lagere vaststellingen van concessiebeschikkingen over de jaren 2018 t/m 2020.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven de jaarlijkse conducteursbijdrage van ongeveer € 1 mln vanaf 2021 te korten met € 0,2 mln. De Vervoerregio heeft het verlaagde bedrag verwerkt in de begroting tot en met 2024 en kiest ervoor geen negatieve aanpassing te doen op de inzet op sociale veiligheid in de concessie Amsterdam.

Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur

Wat willen we bereiken in 2022?



De beschikbaarheid van een goede functionele en veilige infrastructuur voor metro en tram is essentieel voor het vervoer van reizigers. Over het algemeen zijn de prestaties van het tram- en metronetwerk goed waardoor dit subprogramma bijdraagt aan de beleidsdoelen zoals opgenomen in het beleidskader van de Vervoerregio. Goed beheer en onderhoud van de railinfrastructuur draagt met name bij aan de strategische doelen, van modaliteit naar mobiliteit en een prettige en veilige reis.

De Vervoerregio is samen met GVB en gemeente Amsterdam bezig met het verbeteren van de governance van de concessie Amsterdam. Naar verwachting wordt de Vervoerregio in 2022 opdrachtgever van GVB Railinfrabedrijf voor de activiteiten voor het beheer en onderhoud van de railinfra. Dit is een andere rol dan de Vervoerregio in voorgaande jaren bekleedde. Vóór 2022 verleende de Vervoerregio namelijk subsidie aan de gemeente Amsterdam voor deze activiteiten en was de gemeente opdrachtgever van GVB. In 2022 wil de Vervoerregio groeien in deze nieuwe rol om zo de reiziger binnen het OV-systeem Amsterdam beter te kunnen bedienen.

Wat gaan we daarvoor doen?



De Vervoerregio gaat een aantal activiteiten verrichten om deze nieuwe samenwerkingsvorm te laten slagen. Kern van de nieuwe afspraken met GVB is: assetmanagement conform de internationaal erkende ISO 55.000 norm. Dit is een professionele manier van assetmanagement gebaseerd op goede asset informatie waarbij kosten, risico's en prestaties zo goed mogelijk worden afgewogen. Op basis van deze methodiek is een heldere verdeling van rollen en taken van de verschillende organisaties binnen het beheer en onderhoud, en ook de aanleg, van infrastructuur mogelijk. Binnen dit principe vervult de Vervoerregio de rol van asset owner. De Vervoerregio zal samen met GVB gaan sturen op prestaties als betrouwbaarheid, beschikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid, toekomstvastheid, compliance en beleving. Meer grip krijgen op deze prestaties, in combinatie met de bijbehorende kosten en risico's is speerpunt van de ontwikkeling in 2022.

Voor de regioraad is het verder van belang dat het beheer en onderhoud voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd gaat worden. Dit heeft onder meer te maken met het feit dat onze rol verandert van subsidieverlener naar opdrachtgever. Hierover wordt op 26 oktober 2021 een besluit aan de regioraad voorgelegd.

Om deze nieuwe rol in te vullen is een verdere professionalisering nodig van de organisatie. Zowel de Vervoerregio als GVB Railinfrabedrijf zullen de komende jaren samen moeten investeren in de nieuwe rolverdeling. Voor beide organisaties wordt een transitieperiode voorzien waarin de organisaties groeien in hun rol en de besturing van contracten, waaronder het nieuwe asset management contract, verder wordt verdiept. Zo zullen er duidelijkere prestatie indicatoren en bijpassende meetsystemen moeten komen, zal de informatiehuishouding op orde moeten geraken en moet gewerkt worden aan een betere voorspelbaarheid en transparantie van uitgaven.

Zowel binnen de Vervoerregio als binnen GVB zal actiever gestuurd worden op het nemen van integrale besluiten waarbij belangen van exploitatie, strategische activa en asset management expliciteren gewogen worden. Hierbij moet de invulling van de wettelijke taak van beheerder door het GVB Railinfrabedrijf wel steeds zichtbaar te blijven.

Ook na de afronding van OV-governance blijft afstemming met de gemeente Amsterdam van belang. Na dit jaar wordt de afstemming tussen GVB, Vervoerregio en Gemeente in het Opdrachtgeversberaad voortgezet in de OV Driehoek. De drie partijen hebben allen onderkend dat voor een goede werking van een werkend vervoersysteem afstemming tussen de partijen van belang is.

Wat mag dat kosten?



Tabel 7 Investerings Activa | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

BORI/MVP	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beheer & Onderhoud (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogram- ma (MVP)	131.669	138.872	147.011	144.611	114.455	125.228	116.596
Totaal lasten	131.669	138.872	147.011	144.611	114.455	125.228	116.596
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-131.669	-138.872	-147.011	-144.611	-114.455	-125.228	-116.596

Toelichting op tabel 7

De Vervoerregio heeft een jaarbudget van circa € 115 mln. Voor de periode vanaf 1 januari 2022 werkt de Vervoerregio aan een meerjarig contract met GVB.

Uit de nieuwe beheerplannen van GVB Railinfrabedrijf kunnen wisselende kasritmes voortkomen. Deze zullen, waar nodig, via een begrotingswijziging aan de regioraad ter goedkeuring worden voorgelegd. Vooralsnog zijn in de huidige begroting de bedragen opgenomen zoals die door de gemeente bij de subsidieaanvraag 2021 zijn geprognoseerd. Hierin zijn de budgetoverhevelingen van MVP naar BORI voor wat betreft indienststellingskosten Noord/Zuidlijn en grote contracten Noord/Zuidlijn opgenomen. Voor 2022 betreft dit een raming van € 121 mln. Hierop is € 2 mln vanaf 2022 in mindering gebracht, omdat dit naar

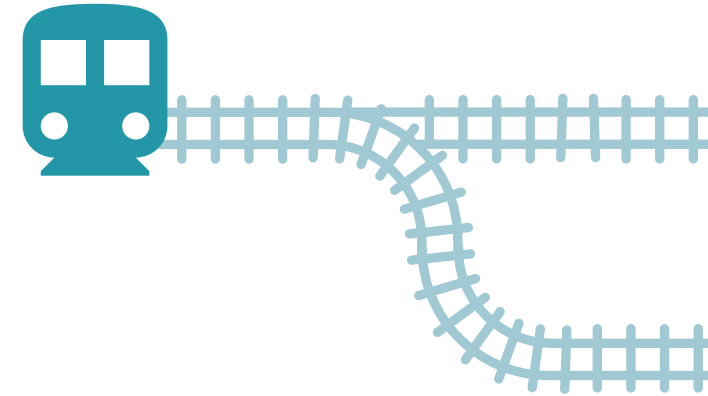
de apparaatskosten wordt overgeheveld in het kader van de OV Governance. Bovenop dit bedrag zijn twee begrotingsposten ad € 26 mln in deze begroting opgenomen:

- (1) een naar verwachting lagere afrekening over 2020 ad € 18 mln, die in 2021 wordt vastgesteld en daarmee een voordeel in 2021 betekent. Aangenomen is dat dit uitgestelde werk in 2022 plaatsvindt. Bij de aanvraag 2022 zal duidelijk worden welk bedrag daadwerkelijk in 2022 zal worden beschikt;
- (2) de technische post facturatie-onzekerheid ad € 8 mln. Deze post facturatie-onzekerheid bedraagt 5% en wordt in de jaarlijkse beschikking opgenomen, zodat mogelijke activiteiten die in latere jaren zijn begroot, naar voren gehaald kunnen worden zonder afzonderlijk besluitvormingstraject. Als hiervan gebruik wordt

gemaakt, worden deze kosten ten laste van de begroting 2022 gebracht bij de afrekening van de kosten voor BORI/MVP over 2021.

Al deze mutaties betreffen verschuivingen in het kasritme over de convenantsperiode. In het budget is nog geen rekening gehouden met eventuele gevolgen van de COVID-19-pandemie.

Voor de op- en uitbouw van de eigen organisatie wordt een bedrag van € 2 mln per jaar uit de budgetten voor beheer gehaald. Het realiseren van de beoogde transitie binnen de Vervoerregio naar een excellent opdrachtgever wordt hier uit gefinancierd.



Activa GVB

Wat willen we bereiken in 2022?



Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, gemeente Amsterdam en Vervoerregio speciale afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt om de concessie uit te voeren. De strategische activa zijn nodig voor de uitvoering van de concessie Amsterdam en dus voor het openbaar vervoer. In dit kader lopen drie grote materieelbestellingen door GVB, die de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit gaat zowel om trams, metro's als elektrische bussen (en de daarbij horende laadinfrastructuur). Nieuw materieel draagt bij aan de opgave om te komen tot een CO2 neutraal mobiliteitssysteem en het verbeteren van de OV-reis.

De reizigers aantallen in het Amsterdamse OV zijn de laatste jaren gestaag gegroeid, waardoor het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan dreigde te lopen. Door COVID-19 is daarin een trendbreuk ontstaan. Er is sprake van krimp en het zal een flinke tijd duren voordat het aantal reizigers weer op het niveau van 2019 is. Desondanks zet de Vervoerregio de in gang gezette investeringen zoals die in de nieuwe M7-metro en de nieuwe 15G-tram voort. Dit zijn subsidies die reeds beschikt zijn en op basis waarvan GVB contracten met leveranciers heeft afgesloten. Bovendien zijn dit voertuigen die 30 jaar meegaan. Daarnaast staat er voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen op stapel in de vorm van verbeterde en nieuwe lijnen (de reeds in gebruik genomen Amstelveenlijn en de nog aan te leggen Uithoornlijn), zijn er toekomstige woningbouwlocaties (o.a. IJburg en Havenstad) en liggen er diverse ontwik-

kelingen in de stad in het verschiet (autoluwe binnenstad). Ook blijft de Vervoerregio inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer die grote impact heeft op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

Op dit moment voorziet de Vervoerregio niet dat er behoefte is om de vloot te laten groeien, maar we zullen wel doorlopend investeringen blijven doen in vervangingen van verouderd materieel.

De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen die GVB hierin doet. Het gaat om subsidies die variëren van tientallen tot honderden miljoenen en die via kapitaallastenvergoeding (afschrijvingskosten en rente) beschikbaar worden gesteld. Deze subsidie wordt verstrekt gedurende de levensduur van de voertuigen. Bij tram en metro is dat bijvoorbeeld 30 jaar. Op deze wijze wordt de belasting op de exploitatiebegroting van de Vervoerregio gespreid.

Wat gaan we daarvoor doen?



GVB Activa BV stelt jaarlijks in afstemming met de Vervoerregio een vervoersprognose en een meerjarenplan op waaruit de materieelbehoefte voor de komende periode blijkt. Het dagelijks bestuur heeft de vervoersprognose voor de periode 2021 tot en met 2035 op 11 maart 2021 vastgesteld en zal in de tweede helft van 2021 de volgende versie van het meerjarenplan (2022-2031) vast stellen.

Bestaande plannen GVB Activa BV

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest in het oog springend. Voor de M7 heeft de regioraad op 13 december 2016 op basis van de in dat jaar uitgevoerde Metronetstudie een budget beschikbaar gesteld voor de aanschaf van 30 nieuwe metro's. In die studie is destijds onderzocht welke lijnvoering het best gereden kon worden na invoering van de Noord/Zuidlijn en de ombouw van de Amstelveenlijn. Daarbij is vastgesteld dat er minimaal 30 M7 metro's van 60 meter nodig zijn om de gewenste lijnvoering te rijden.

Uit de metrostudie uitgevoerd in 2020 blijkt dat het huidige vervlochten netwerk met de 30 reeds bestelde metrotreinen voldoende ruimte heeft voor een groei tot ongeveer 15% bovenop de reizigers aantallen 2019.

Door een optie op te nemen die gelijk is aan de omvang van de basisbestelling, dus eveneens 30 voertuigen, bestaat de mogelijkheid om in de komende jaren extra voertuigen af te roepen. Dit betekent dat tot circa 2024 de mogelijkheid bestaat de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld.

Van de 15G tramstellen zijn 72 voertuigen besteld. Binnen het afgesloten contract is een optie opgenomen om maximaal 51 stuks extra te bestellen. Vooralsnog is de verwachting dat de bestelde capaciteit voldoende is om de huidige mobiliteitsbehoefte op te vangen.

Als er aanleiding is om te onderzoeken of en in welke mate van de resterende optieregelingen voor metro- of tramstellen gebruik gemaakt moet worden, pakken GVB en Vervoerregio dat in nauwe samenwerking op. Wanneer hieruit een extra behoefte aan middelen voortkomt dan zal dit aan de regioraad voorgelegd worden, maar dit wordt vooralsnog niet verwacht.

Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de daarvoor benodigde laadapparatuur. Sinds het voorjaar van 2020 rijdt GVB met de eerste batch van 31 elektrische bussen en er lopen nu bestellingen voor nog eens 44 bussen die in de loop van 2021 en 2022 worden geleverd. Op 29 april 2021 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met het starten van een nieuwe aanbesteding voor minimaal 25 elektrische bussen.

Wat mag dat kosten?

Tabel 8 Investerings Activa | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Strategische Activa - kapitaal- lasten en investeringsbijdragen	8.784	40.044	29.220	30.673	19.503	24.929	37.570
Totaal lasten	8.784	40.044	29.220	30.673	19.503	24.929	37.570
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-8.784	-40.044	-29.220	-30.673	-19.503	-24.929	-37.570

Toelichting op tabel 8

De opgenomen bedragen bestaan zowel uit directe investeringsbijdragen, als uit bijdragen op basis van kapitaallasten. Dat is het gevolg van een wijziging in de vorm van subsidiëring die in 2019 is doorgevoerd. Omdat er vanaf 2022 geen sprake meer is van directe financiering lopen de kapitaallasten jaarlijks op vanwege afschrijvingstermijnen van nieuwe vervangingsinvesteringen.

Een aantal investeringen wordt door COVID-19 later uitgevoerd dan verwacht, waardoor er een verschuiving in de tijd ontstaat voor de begrote uitgaven. Het totaalbedrag van de investeringen over de gehele looptijd wijzigt op dit moment niet.

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Wat willen we bereiken in 2022?



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

aanleiding van een motie van de regionaad, een verzoek van een bestuurder, een toezegging van een portefeuillehouder of op eigen initiatief. Voor het opstellen van Mobiliteitsplannen werkt de Vervoerregio samen met gemeenten aan slimme bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals met de bouw van woningen of stedelijke transformatie. Tot slot monitoren we de voortgang van onze strategische opgaven en evalueren we de voortgang en effecten van onze projecten. Waar mogelijk maken we voor onze onderzoeken en studies gebruik van ons [regionale reizigerspanel](#).

Wat gaan we daarvoor doen?



Om te beginnen nemen we actief deel aan doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data (verzameling & ontsluiting), kennis en instrumenten. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ([KpVV](#)), het Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV Autoriteiten) ([DOVA](#)), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer ([NDW](#)) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam ([VENOM](#)). Daarnaast trekken we of werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's zoals [Samen Bouwen aan Bereikbaarheid](#), het platform [Verkeer & Meer](#), de MRA [Ontwikkelagenda Spoor](#) (MRA = Metropoolregio Amsterdam) en het MRA platform [Smart Mobility](#). Ook laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar



Wat mag dat kosten?



Tabel 9 Onderzoek, Studie en Samenwerking | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
MRA verkeersmodel VENOM	378	351	525	525	525	525	525
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	546	1.549	1.550	1.550	1.550	1.550	1.550
MRA Smart Mobility	898	940	740	740	740	740	740
MRA Spoordossier	274	202	250	250	250	250	250
OSS overige projecten	5.414	5.704	5.934	5.934	5.875	5.875	5.875
Totaal lasten	7.510	8.746	8.999	8.999	8.940	8.940	8.940
MRA verkeersmodel VENOM	181	211	300	300	300	300	300
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	508	1.342	1.005	1.005	1.005	1.005	1.005
MRA Smart Mobility	395	494	494	494	435	435	435
MRA Spoordossier	225	160	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	337	39	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.646	2.246	1.999	1.999	1.940	1.940	1.940
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-5.863	-6.500	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Toelichting op tabel 9

Op basis van de realisatie 2019, 2020 en de eindejaarsprognose 2021, verwachten we voor 2022 circa € 7 mln uit te geven aan OSS-projecten. Ook voor de jaren 2023 tot en met 2025 kunnen we voor OSS uitgaan van circa € 7 mln per jaar.

Voor de samenwerking tussen de Vervoerregio, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Interprovinciaal Overleg (IPO) en CROW voor het KpVV is momenteel een addendum in de maak om de overeenkomst met een paar jaar te verlengen. Daartoe verleent de Vervoerregio over 2022 een subsidie aan CROW ad maximaal € 900.000.



Apparaatskosten

De apparaatskosten betreffen de directe salarislasten van de vaste formatie met betrekking tot het primaire proces en de inhuur ter ondersteuning van de vaste formatie. De overhead functies (secundair proces) zijn hierin niet opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de het hoofdstuk programma overhead.

Wat mag dat kosten?



Tabel 10 Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Directe Personeelslasten	6.109	7.629	7.629	8.408	8.408	8.408	8.408
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.536	1.808	1.205	2.570	2.095	2.095	2.095
Totaal lasten	7.645	9.437	8.834	10.978	10.503	10.503	10.503
Bijdragen derden	94	95	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	94	95	-	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-7.550	-9.342	-8.834	-10.978	-10.503	-10.503	-10.503

Toelichting op tabel 10

In 2021 heeft de regioraad een extra bedrag van € 1,5 mln beschikbaar gesteld voor extra personele capaciteit (vast en inhuur) voor directe inzet en ondersteunende capaciteit in het programma Overhead om de bestuursopdracht uit te kunnen voeren. Deze extra inzet was nog niet vertaald naar inzet in 2022. Voor 2022 is € 0,5 mln extra inhuurbudget opgenomen. Daarnaast wordt voorgesteld om bij de jaarrekening 2021 het niet benutte budget voor inhuur over 2021 (nu geschat op € 0,5 mln) naar 2022 over te hevelen en te benutten voor de verdere implementatie van de bestuursopdracht uit 2020.

Vanuit het budget BORI/MVP is € 2 mln overgeheveld naar apparaatskosten en overhead om de gewijzigde governance vanaf 2022 te implementeren. Uitgangspunt is dat de wijzigende governance structuur budgettair neutraal verloopt. Van deze € 2 mln is € 1,644 mln naar de apparaatskosten Verkeer & Vervoer overgeheveld:

- ▶ voor extra vaste formatie (€ 0,779 mln voor 7,67 fte);
- ▶ tijdelijke formatie en inhuur (€ 0,2 mln voor 2 fte);
- ▶ inzet derden € 0,5 mln voor audits, inspecties en eventuele overige monitoringsactiviteiten;
- ▶ onvoorzien € 0,165 mln.

De inbedding van taken en versterking van de organisatie vindt plaats door personele capaciteit toe te voegen aan de huidige organisatiestructuur. Er is geen aanleiding om op dit moment de organisatiestructuur te wijzigen. De taken die worden toegevoegd of concreet wijzigen als gevolg van de nieuwe OV-Governance zijn beperkt en raken slechts een deel van de organisatie. De teams Beheer Concessies en Contracten (BCC) en Projecten worden versterkt op basis van de nieuwe of wijzigende taken rond het opdrachtgeverschap voor BORI/MVP.

Programma Overhead

Wat willen we bereiken in 2022 en wat willen we daarvoor doen?



Als ondersteunende dienst wordt indirect aangesloten op de strategische opgaven zoals bij de inleiding genoemd. De hieraan gekoppelde ontwikkeling van de Vervoerregio Amsterdam richting kennis en expertisecentrum stelt de nodige eisen aan verfijnde en gerichte ondersteuning. In 2021 en 2022 worden de effecten merkbaar van de in 2020 ingeslagen weg. In de paragraaf Bedrijfsvoering wordt verder ingegaan op de ontwikkelingen voor 2022 en de voorgenomen activiteiten voor dat jaar.

Uitwerking bestuursopdracht

In 2021 heeft de regioraad een extra bedrag van € 1,5 mln beschikbaar gesteld voor extra personele capaciteit (vast en inhuur) voor directe inzet en ondersteunende capaciteit in het programma Overhead om de bestuursopdracht uit te kunnen voeren. Deze extra inzet was nog niet vertaald naar inzet in 2022. Voor 2022 wordt € 0,4 mln extra benodigd inhuurbudget voorzien. Daartoe wordt voorgesteld om bij de jaarrekening 2021 het niet benutte budget voor inhuur over 2021 (nu geschat op € 0,4 mln) naar 2022 over te hevelen en te benutten voor de verdere implementatie van de bestuursopdracht uit 2020.

OV-governance

In 2022 verschuift de opdrachtverstrekking voor BORI/MVP in het kader van de wijziging van de OV-governance van gemeente Amsterdam naar de Vervoerregio. Daartoe wordt € 2 mln budget uit het subprogramma BORI/MVP overgeheveld naar de apparaatskosten (zie hiervoor bij Apparaatskosten Verkeer & Vervoer), waarvan € 0,356 mln aan de Overhead wordt toegevoegd:

- ▶ voor extra vaste formatie (€ 0,121 mln voor 1,2 fte);
- ▶ tijdelijke formatie en inhuur (€ 0,1 mln voor 1 fte);
- ▶ huisvesting en ICT € 0,135 mln.

De taken die worden toegevoegd of concreet wijzigen als gevolg van de nieuwe OV-governance zijn beperkt en raken slechts een deel van de organisatie. Het team Financiën worden versterkt op basis van de nieuwe of wijzigende taken. Daarnaast wordt extra capaciteit bij Bedrijfsvoering toegevoegd en wordt een aantal huidige formatieplekken meer gericht op OV-governance. Met de uitbreiding van het personeel neemt ook een aantal huisvesting- en ICT-kosten structureel toe.

De werkzaamheden als uitvloeisel van het eigenaarschap in GVB Holding N.V. (de Vervoerregio wordt bezitter van een prioriteitsaandeel) worden door team Financiën uitgevoerd, de werkzaamheden als opdrachtverstrekker aan GVB worden vooral bij de teams BCC en Projecten uitgevoerd. Daarmee wordt in de ambtelijke organisatie een noodzakelijke scheiding van deze functies aangebracht.

Strategie, Bestuur Communicatie

Bestuur & Ondersteuning en Communicatie: In 2022 worden de volgende extra (eenmalige) activiteiten binnen de bestaande budgetten uitgevoerd:

- ▶ Een lustrum-event met externe partijen, mede ter verbetering van de positionering in de keten en de (landelijke) zichtbaarheid van de Vervoerregio ;
- ▶ De introductie van de nieuw(gekozen)e regioraadsleden in de werkwijze en de procedures van de Vervoerregio
- ▶ Een reconstructie van de website.

Bedrijfsvoering

Huisvesting: Eind 2022 loopt ons huidige huurcontract van 8 jaar af. In de tussentijd is de Vervoerregio flink gegroeid en zijn we (mede door COVID-19) op een hele andere manier gaan werken waardoor de huidige huisvesting niet meer passend is. Momenteel wordt aan de hand van een huisvestingsplan ook de nodige aandacht geschonken aan het 'Hybride werken'. Om de nieuwe huisvesting optimaal te laten aansluiten is in 2021 een herhuisvestingstraject gestart. In het vierde kwartaal 2021 wordt de formele beslissing genomen waar de Vervoerregio zich eind 2022 wil huisvesten en wat dat betekent voor de extra investering in de inrichting en de jaarlijkse huisvestingskosten. Afhankelijk van de pandkeuze en mogelijkheden zijn er 2 scenario's mogelijk:

- ▶ De Vervoerregio verhuist naar een pand dat casco wordt opgeleverd. In dit geval moeten een investering op het gebied van vormgeving en inrichting worden gepleegd, gepaard gaande met eenmalige kosten.
- ▶ De Vervoerregio verhuist naar een pand dat 'turnkey' wordt opgeleverd naar onze wensen. Hierbij neemt de verhuurder de kosten van afbouw in inrichting voor zijn rekening en rekent deze door in de huurprijs.

Door extra benodigde ruimte en voorzieningen is de huidige inschatting dat de jaarlijkse huursom maximaal € 0,2 mln toeneemt ten opzichte van de huidige huurlasten. De geschatte kosten voor het ontwerpen en realiseren van de inbouw en inrichting van de nieuwe huisvesting zijn maximaal circa € 2,0 mln in het scenario van een casco oplevering en eenmalige investering. Deze initiële uitgave vertaalt zich in een afschrijving over de huurperiode van 10 jaar. Dit betekent een jaarlijkse extra exploitatielast van € 0,2 mln bovenop de jaarlijkse huisvestingslasten. Ook bij het scenario dat de verhuurder deze kosten betaalt, zullen de lasten vanwege een hogere huurprijs met € 0,2 mln toenemen.

Organisatieontwikkeling: De Vervoerregio heeft in 2021 grote veranderingen doorgemaakt. Met de komst van de nieuwe secretaris-directeur is een verdere ontwikkeling en verbetering ingezet van de strategieën, structuren en processen die leiden tot het verhogen van de effectiviteit van de organisatie. Daar waar in 2020 nog van uit werd gegaan dat het bestaande budget van € 100.000 voldoende zou zijn, weten we nu dat er een extra investering van € 400.000 nodig is om de professionaliteit van de organisatie te ontwikkelen. De opgaven van de Vervoerregio zijn uitdagend en de context is complex en in verandering. Daarom wil de Vervoerregio investeren in de kwaliteit van de mensen en van de organisatie.

Financiën

Naast de reguliere en doorlopende taken waarin de financiële administratie wordt gevoerd volgens procedures die bijdragen aan de rechtmatigheid van geldstromen, de financiële advisering aan de organisatie, dagelijks bestuur en regioraad en de verantwoording via de P&C-cyclus, kent team Financiën de volgende ontwikkelopgaven voor 2022:

- Gestalte geven aan het aandeelhouderschap GVB Holding
- Financiële ondersteuning bij het versterken van het opdrachtgeverschap in het kader van de vernieuwde OV-governance

- Ook in 2022 een vervroeging van de aanbidding van de 2e Bestuursrapportage aan de regioraad, zodat deze gelijktijdig met de Begroting 2023 in de regioraad wordt behandeld
- Ondersteunen van het dagelijks bestuur bij het opstellen van een Bestuursakkoord 2022-2026



Wat mag dat kosten?

Tabel 11 Overhead | Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Ontwerp- begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Materiële kosten:							
Bestuur & Ondersteuning	83	157	157	157	157	157	157
Communicatie	147	185	235	290	185	185	185
Bedrijfsvoering	2.603	3.182	2.636	2.921	3.146	3.146	3.146
Financiën	177	196	196	196	196	196	196
Personele kosten:							
Directe personeelslasten	4.474	5.501	5.313	5.434	5.434	5.434	5.434
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.835	1.994	1.603	1.703	1.703	1.703	1.703
Totaal lasten	9.320	11.214	10.139	10.700	10.820	10.820	10.820
Baten overhead	343	140	140	140	140	140	140
Totaal baten	343	140	140	140	140	140	140
Saldo Overhead	-8.976	-11.074	-9.999	-10.560	-10.680	-10.680	-10.680

Toelichting op tabel 11

Personeel en inhuur: zie de voorgaande toelichting bij OV-governance en uitwerking bestuursopdracht.

Bedrijfsvoering: in de 1e Bestuursrapportage 2021 is een ophoging van het budget 2021 voor niet-personele lasten gevraagd. Hiervan heeft € 0,153 mln structurele doorwerking (huurverhoging, hogere kosten ICT vanwege toename aantal medewerkers en kosten van de traineepool van de gemeente Amsterdam waaraan de Vervoerregio meedoet) en is in bovenstaande tabel vanaf 2022 in de begroting van Bedrijfsvoering opgenomen. Ook is de structurele verhoging van huisvestingslasten als gevolg van de overgang van medewerkers in verband met de governance ad € 0,09 mln opgenomen en is in 2022 een aanvulling op het benodigd bedrag voor organisatieontwikkeling opgenomen. Naast deze ophoging is een bedrag van € 0,4 mln vanaf 2023 toegevoegd voor de te verwachten hogere huisvestingslasten, zoals hierboven is toegelicht.

Programma Algemene dekkingsmiddelen

De algemene structurele inkomsten ontvangt de Vervoerregio via het ministerie van IenW (conform de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer). Specifieke baten (additionele bijdrage(n)) worden niet binnen de Algemene dekkingsmiddelen opgenomen, maar rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer. Het totaal van baten en lasten wordt verrekend met het saldo BDU. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte bussenleningen.

Toelichting op tabel 12

De BDU is in omvang een in de basis gelijkblijvend jaarlijks bedrag. De indexatie wordt jaarlijks in juni van het lopende begrotingsjaar toegekend. Na toekenning van de indexatie over 2021 ad € 9,1 mln is de jaarlijkse BDU met € 0,9 mln neerwaarts bijgesteld, waarmee het structureel niveau prijspeil 2021 op € 426,75 mln uit komt.

In de toekenning van de BDU vanaf 2022 is een extra bedrag van € 1,1 mln opgenomen als compensatie voor de areaaluitbreiding van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (vanaf 2019) en Weesp (vanaf 2022). Dit is geformaliseerd met een overheveling van dit bedrag van het provinciefonds naar de BDU voor de Vervoerregio Amsterdam.

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten voorgaande jaren	-499	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	3	-	566	566	522	458	404
Totaal lasten	-496	-	566	566	522	458	404
BDU jaarbijdrage	415.065	425.600	427.633	426.749	426.750	426.750	426.750
BDU saldo voorgaande jaren	19.268	36.224	-13.060	69.670	-37.809	-32.007	-35.084
Rentebaten	1.840	2.111	2.036	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten voorgaande jaren	-1.481	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	434.692	463.935	416.609	498.455	390.933	396.670	393.540
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	435.189	463.935	416.043	497.889	390.411	396.212	393.136

De regel 'BDU saldo voorgaande jaren' is het bedrag dat over blijft (negatieve bedragen) dan wel bijgelegd moet worden (positieve bedragen) van het saldo BDU dat als buffer beschikbaar is op de balans. Door enkele budgetten van 2021 naar 2022 door te schuiven, is dit bedrag in 2022 aanzienlijk hoger dan bij de Ontwerpbegroting 2022 was gepresenteerd. Dit wordt echter gecompenseerd door een hoger dan aanvankelijk begrote toename in 2021 van het BDU-saldo, waardoor de hoogte van het BDU-saldo meerjarig niet wijzigt.

De rentebaten bestaan uit twee componenten: de rente over verstrekte bussenleningen en de vergoeding van GVB Activa BV voor de garantstelling op de leningen (marktconformiteitstoelage). Zie ook de paragraaf Financiering voor een nadere toelichting.

Paragrafen

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio een doorsnee-inzicht op enkele thema's die in de begroting staan. Het gaat om thema's die vanuit de wetgever zijn voorgeschreven via het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot de paragraaf Financiering, de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing, de paragraaf Bedrijfsvoering en de paragraaf Verbonden partijen.

De paragrafen Lokale heffingen is niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en geen gemeentelijke bijdragen ontvangt. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.



Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

Inleiding

Ten opzichte van de laatst opgestelde risicoparagraaf (onderdeel van de Jaarstukken 2020) is het risicoprofiel op de volgende onderdelen gewijzigd:

- ▶ Omdat elk project zijn eigen risicobeheersing kent en kleine en grote projecten en programma's een passende risico-opslag hebben, wordt het risico afgedekt in de reguliere planning- en controlcyclus. Voor deze risico's zijn daarmee dus al maatregelen genomen in relatie tot de financiële positie van de Vervoerregio. Als deze risico's zich voordoen, legt dit geen beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit. Daarom vervallen de volgende risico's:
 - ▶ Ambities overschrijden budget
 - ▶ Kostenoverschrijding projecten
- ▶ Toegevoegd:
 - ▶ Aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland
 - ▶ Kennis en kunde van medewerkers sluiten niet aan bij de opgave van de organisatie

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken door de organisatie in het gedrang komt.

Het weerstandsvermogen is de relatie tussen (a) de weerstandscapaciteit, dat zijn de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken, en (b) de risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie.

- (a) Doorgaans is de weerstandscapaciteit onderdeel van het eigen vermogen. Maar de Vervoerregio heeft geen eigen vermogen. De weerstandscapaciteit van de Vervoerregio bestaat uit het nog niet beklemd of ingezette deel van het saldo BDU, oftewel de vrije ruimte in de BDU. Eind 2025 is het saldo BDU begroot op € 159 mln.
- (b) Voor de omvang van de risico's is een financiële inschatting gemaakt op basis van de risicoanalyse met de belangrijkste risico's. Het risico is de financiële impact van het risico op de organisatie maal de geschatte kans dat het risico zich voordoet. De risico-inschatting komt uit op een bedrag van € 65 mln.

De Vervoerregio heeft de risico's financieel gekwantificeerd. De periode betreft de

begrotingsperiode 2022-2025. De analyse is opgesteld door de risico's in financiële risico-categorieën in te delen. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald op het categorie-gemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De som van de financiële risico's is de benodigde weerstandscapaciteit. De benodigde weerstandscapaciteit wordt geschat op €65 mln, waarbij het grootste risico, ongeveer de helft van de totale omvang, wordt bepaald door de gevolgen van de COVID-19-pandemie, gevolgd door het risico van bezuinigingen op de BDU.

De weerstandsratio is de beschikbare weerstandscapaciteit ten opzichte van de benodigde weerstandscapaciteit. De weerstandsratio is € 159 mln / € 65 mln = 245%. Algemeen geaccepteerde signaalwaarden voor de weerstandsratio zijn: <80% is onvoldoende, tussen 100% en 140% is voldoende, boven 140% is ruim voldoende.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomangement) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan - do - check - act. Risicobeheersing is een continu

proces; alleen al, omdat wijzigende wetgeving, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio maakt verbeterlagen in risicomangement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie en missie van onze organisatie. Het Three Lines model is de benaming voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller).

Belangrijkste risico's

De belangrijkste onderkende risico's zijn:

1. Gevolgen van de COVID-19-pandemie
2. Faillissement vervoerder
3. Rijksbezuinigingen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)
4. Onvoldoende prijsindexatie BDU
5. Aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland
6. OV-governance concessie Amsterdam
7. Risicobeheersing bij opdrachtgeverschap
8. Informatietechnologie
9. Kennis en kunde van medewerkers sluiten niet aan bij de opgave van de organisatie

Oorzaak Als gevolg van ...	Risico ... is het mogelijk dat ...	Effect ... waardoor ...	Maatregelen
1 Het uitblijven van extra subsidie van het Rijk voor vervoerders tijdens de COVID-19-pandemie	Er ontstaan liquiditeitsstekorten bij de vervoerders	Het OV kan haar vitale functie niet meer volledig vervullen	Transitieprogramma; lobby voor extra bekostiging door het Rijk; bijdrage aandeelhouders
2 Externe factoren	Een vervoerder gaat failliet	De concessie moet opnieuw worden aanbesteed	Bussenlening; pandrecht op activa vervoerders; calamiteitenplan; OV-protocol COVID-19
3 Beleidskeuzes op Rijksniveau	Er wordt bezuinigd op de BDU	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang	Begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen; ijveren bij het Rijk voor behoud of stijging BDU
4 In de BDU onvoldoende prijscompensatie	De Vervoerregio kan vervoerders niet compenseren voor loon- en prijsstijgingen	Aanbod van het dienstpakket verschaalt	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen
5 Aanbesteden in een onzekere marktsituatie	De Vervoerregio ontvangt geen nieuwe biedingen voor de concessie ZaWa	Er is geen rechtmatige verlenging met de huidige vervoerder mogelijk	Mogelijkheid tot overschrijden maximale verlenging bespreken met de Europese Commissie
6 Afspraken governance tussen Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zijn niet goed uitgewerkt	Verbetering van de samenwerking in de OV-keten komt onvoldoende tot stand	Uitdagingen in de OV-keten en het mobiliteit-systeem worden niet effectief uitgevoerd	Goed programma-management; vertrouwen en openheid; areaal nulmeting
7 Als opdrachtgever voor eigen rekening en risico projecten uitvoeren	De kosten overstijgen het beschikbare budget	Er is minder geld beschikbaar voor andere projecten	Opnemen risicobudget; openheid over issues en voortgang
8 Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	Dienstverlening stagneert	ICT-ondersteuning door externe partij; actieve bescherming en tests
9 De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis	Er zijn onvoldoende gekwalificeerde medewerkers voor sleutelposities	Inhuurkosten stijgen en risico's in projecten en contracten nemen toe	Strategisch personeelsbeleid implementeren; medewerkers inhuren

De risico's zijn in de volgende tabel beknopt samengevat. Later in de tekst zijn de risico's nader toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ↑ = hoog risico of groot effect; ↓ = gemiddeld tot laag risico of effect.

Toelichting op de risico's

Ad 1. COVID-19

COVID-19 heeft zich in 2020 razendsnel verspreid. Maatregelen die door diverse overheden zijn genomen om het virus in te perken hebben gevolgen gehad voor het werk en de taken van de Vervoerregio. De organisatie heeft maatregelen genomen om de effecten van COVID-19 in te dammen en te voorkomen, zoals veiligheids- en gezondheidsmaatregelen voor onze medewerkers, beperking van sociale contacten en vanuit huis werken.

Vanaf medio maart 2020 is sprake van een forse afname (circa 85%) van het aantal reizigers in het OV en daarmee ook een afname van de reizigersopbrengsten. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven. Daarnaast kan sprake zijn van een afnemende deelname aan mobiliteitsprojecten in de regio. De schaal en duur van deze pandemie blijven onzeker, en kunnen verdere gevolgen hebben voor onze bedrijfsactiviteiten.

Het kabinet vroeg naar aanleiding van de COVID-19-pandemie aan het OV om haar vitale functie te blijven vervullen, maar riep

de bevolking tegelijkertijd op om zo weinig mogelijk gebruik te maken van het OV. Dit leidde tot financiële tekorten in de sector. Het OV bleef rijden op een niveau van circa 50% van de normale dienstregeling. Er is vanaf maart 2020 intensief overleg gevoerd met het Rijk en de samenwerkende OV-bedrijven in de bestaande overlegstructuur van het NOVB. Dit heeft geleid tot een financieel akkoord, met onder meer een beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV), een vergoeding van meerkosten in verband met de genomen COVID-19-maatregelen, het invoeren van het OV-protocol COVID-19 en beschikbaarstelling van noodzakelijke liquiditeiten. Daarmee is het niveau van dienstregeling in 2020 weer opgeschaald naar het niveau van 2019. Hoe dit zich op termijn zal ontwikkelen is onduidelijk en het risico op de langere termijn is daardoor moeilijk in te schatten.

Vooralsnog is er onzekerheid over het continueren van de BVOV vanaf 1 september 2022 en volgende jaren. Daarom is in NOVB-verband een werkgroep gestart die vanuit scenario's kijkt naar de vraag hoe we met concessies willen en kunnen omgaan in de komende jaren. Daarnaast ontwikkelt de Vervoerregio een Herstelplan OV, gericht op continuïteit op korte termijn, en een langere termijn Transitieprogramma Mobiliteit. Dit is ingericht als 2 separate trajecten, omdat de samenwerking met gemeenten en vervoerders verschilt. Daarnaast is het tempo verschillend. Onderlinge afhankelijkheden worden geborgd met expliciete afspraken tussen beide trajecten.

De opdracht van het Herstelplan OV 2022 is om met onze partners (vervoerders en gemeenten) tot een gedragen en onderbouwd plan te komen voor 2022. Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de regio in stand te houden en herstel van economisch evenwicht in de concessie (kostendekking), waarbij het vervoeraanbod weer past bij de vervoervraag en van waaruit het OV weer kan herstellen en verder kan groeien. Onderdelen in dit plan zijn naast uitgewerkte vervoerplannen met de financiële opgaven, een plan voor de monitoring en prognoses, maatregelen voor reizigersherstel, kostenbesparende maatregelen bij vervoerders en afspraken voor het vervolgtraject voor het periodiek bijstellen van het vervoerplan als dit nodig is op basis van de ontwikkelingen.

Het Transitieprogramma Mobiliteit heeft als doel het toekomstige vervoeraanbod aan te laten sluiten op de door de COVID-19 pandemie veranderde mobiliteitsbehoefte in de regio. Dat kan betekenen dat we andere accenten of prioriteiten in onze meerjarenbegroting, investeringsprogramma's en beleid kunnen leggen. In dit proces neemt de Vervoerregio de regie om samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen wanneer we welke onderdelen implementeren, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

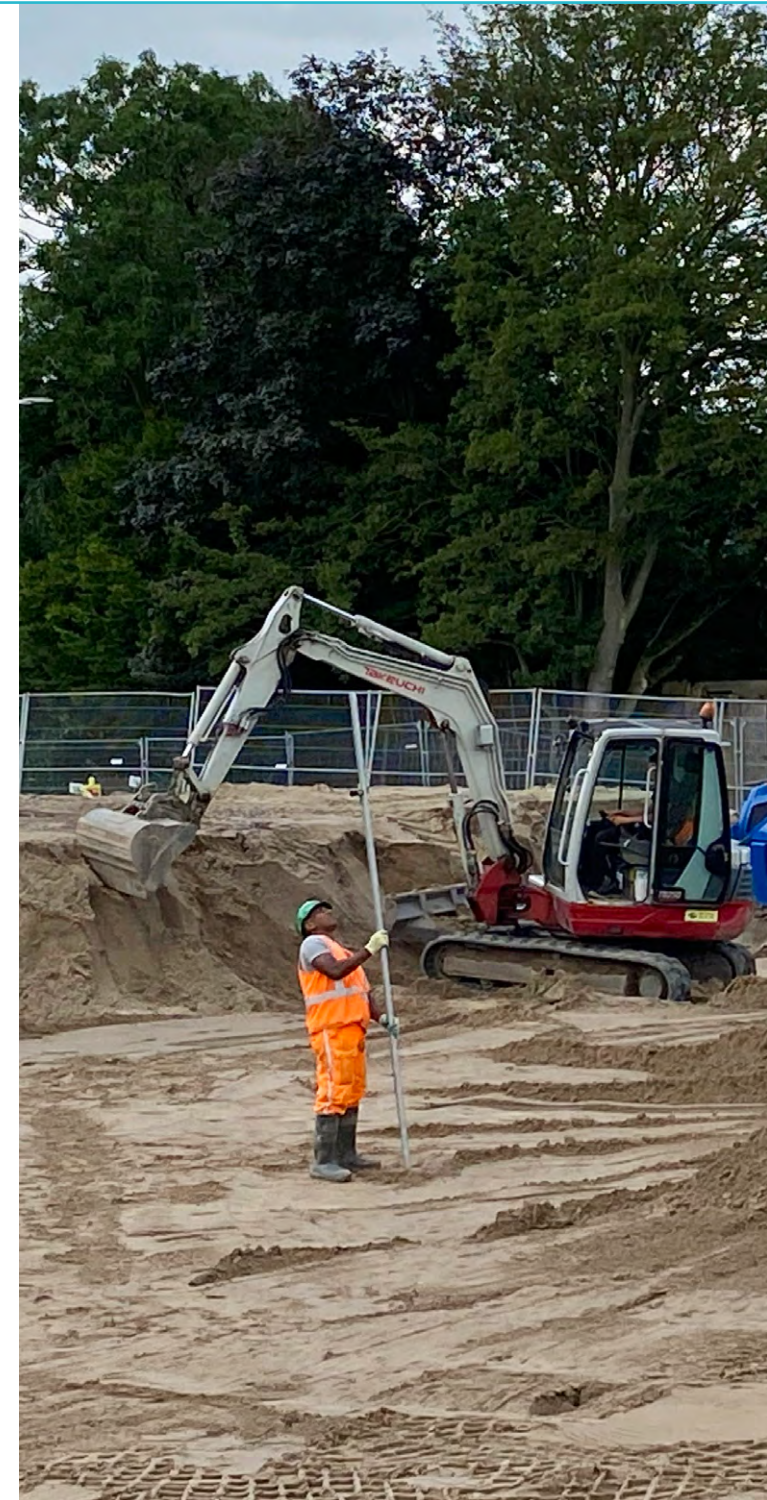
- ▶ Waarschijnlijkheid en impact: de omvang van de kosten voor de te nemen maatregelen is op het moment van opstellen van de begroting nog niet bekend.
- ▶ Beheersmaatregelen worden uitgewerkt door het programmeerteam dat hiervoor is geformeerd.

Ad 2. Faillissement vervoerder

De Vervoerregio heeft twee bussenleningen uitstaan in twee concessiegebieden (Waterland en Amstelland-Meerlanden) en heeft de optie geboden er nog één af te gaan sluiten (Zaanstreek-Waterland). De rente en aflossing op deze leningen houdt de Vervoerregio in op de subsidiebijdrage aan deze vervoerders. Dit garandeert dat er nooit sprake zal zijn van een betalingsachterstand.

Door een faillissement van de vervoerder kan er een andere situatie ontstaan. De Vervoerregio zal dan haar pandrecht op de activa uitoefenen. Deze activa zal zij beschikbaar stellen aan een opvolgende vervoerder. Het operationele risico is door het pandrecht van de vervoerder kleiner dan in de situatie dat dit pandrecht er niet zou zijn. Voor de hele concessie zal het dan wel de vraag zijn of de beschikbare subsidie voor deze concessie voldoende is om een nieuwe partij bereid te vinden onder dezelfde voorwaarden het OV aan te bieden. Een gevolg kan zijn dat de bediening op straat in de betreffende concessie tijdelijk stil valt. Dit heeft mogelijk grote maatschappelijke impact vanwege het niet of slecht bereikbaar zijn van een regio. Dit zou weer politieke consequenties kunnen hebben.

De Vervoerregio staat garant voor de leningen die GVB Activa BV afsluit voor de aanschaf van strategische activa (o.a. trams en metro's).



- **Waarschijnlijkheid en impact:** het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Belangrijk argument hiervoor is de maatschappelijke zorgplicht en het hiervoor beschreven NOVB-akkoord. Bovendien verhoogt de garantie niet de financiële verplichting die de Vervoerregio is aangegaan bij het verstrekken van de subsidiebeschikking voor de betreffende activa.

Het risico op faillissement van een streekvervoerder is altijd aanwezig. De kans hierop achten wij gemiddeld, mede op basis van kredietwaardigheidsrapportages.

Met de verstrekte busleningen is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven heeft bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. De inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen busleningen zouden zijn verstrekt. Toch zal de impact van het tijdelijk wegvallen van het OV in de regio ongetwijfeld groot zijn.

- **Beheersmaatregelen:** om de dienstregeling te garanderen is een calamiteitenplan opgesteld. Als deze wordt ingezet, komen de betreffende kosten ten laste van de BDU. Voor het opvangen van de COVID-19-maatregelen is een OV-protocol COVID-19 in het leven geroepen.

Ad 3. Rijksbezuinigingen BDU

Mocht het Rijk bezuinigen op de BDU, dan kan het huidige dienstverleningsniveau niet op peil gehouden worden. Daarnaast kunnen mogelijk niet alle op dat moment beschikte projecten tijdig uitgekeerd worden. Ook zien wij een scenario dat het Rijk de rijksbudgetten gaat heralloceren, bijvoorbeeld als gevolg van politieke verschuivingen of voor het opvangen van de kosten die het gevolg zijn van de COVID-19-crisis.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** gezien de economische vooruitzichten en maatschappelijke ontwikkelingen van dit moment wordt de kans op bezuinigingen klein geacht. Tot op heden hebben zich ook nog geen bezuinigingsmaatregelen voorgedaan. Maatschappelijk en politiek gezien zou de impact van bezuinigingen erg groot kunnen zijn. De inzet en dynamiek is er juist op gericht om tot ruimere budgetten te komen.
- **Beheersmaatregelen:** in de subsidieverordening is een begrotingsvoorbehoud gemaakt. Dit houdt in dat de subsidie alleen wordt toegekend onder voorwaarde dat de Vervoerregio voldoende middelen beschikbaar heeft. Tevens heeft de Vervoerregio de mogelijkheid om reeds beschikte subsidies te verlagen of later uit te keren. Ook in de concessies OV is een artikel opgenomen dat in deze situatie de subsidie zal verminderen, met als tegenhanger een daling van het aanbod van OV.

Ad 4. Onvoldoende prijsindexatie BDU

Mocht er in de BDU onvoldoende prijscompensatie worden opgenomen dan kan de Vervoerregio de vervoerders niet volledig compenseren voor loon- en prijsstijgingen, waardoor het aanbod van ons dienstenpakket misschien aangepast zal moeten worden.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatieregimes. Bij onderhoud is deze gelijk aan de indexatie van het Rijk. Hier lopen we dus geen risico. Bij OV en infrastructuur wijkt deze af. Daar is per jaar een plus of een min mogelijk. Uitgaven voor investeringen in rollend materieel indexeren we niet, dus hebben we hier in de regel een voordeel. Wij schatten de kans op het wegvallen van genoemde indexaties op gemiddeld en de impact op klein.
- **Beheersmaatregelen:** Binnen de begroting zal worden gekeken naar mogelijke bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf bij onvoldoende of geen indexatie. Ook kan het begrotingsvoorbehoud worden ingezet. Voor de bereikbaarheidsprojecten is de standaard afspraak conform de subsidieverordening dat na beschikken de indexering wordt gevolgd welke van toepassing is op de BDU. Met andere woorden: wanneer de BDU-indexering op nul staat, is dit ook van toepassing op de projecten in de Investeringsagenda Mobiliteit.

Ad 5. Aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland

De concessie Zaanstreek-Waterland is twee keer verlengd. Dit is de maximale wettelijk toegestane verlenging. Door COVID-19 zijn de marktomstandigheden grillig. Aanbieders van openbaar vervoer reageren op deze onzekerheid met terughoudendheid in investeringen, zeker wanneer de rendementsverwachting gering is of onzeker. Het is daardoor mogelijk dat de aanbesteding van de concessie niet leidt tot inschrijvingen.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** Vanuit de marktconsultatie blijkt dat vervoerders op basis van het concept bekostigingsmodel zodanig vertrouwen hebben in het contract dat zij geen belemmeringen zien om een bieding te doen. Doordat we verwachten dat het Rijk niet in een situatie zonder busvervoer in de regio zal berusten, achten we voldoende draagvlak aanwezig om een mouw te passen aan een situatie zonder biedingen, mocht die zich voordoen. De impact zal daardoor naar verwachting beperkt blijven.
- **Beheersmaatregelen:** in combinatie met de energietransitie bieden we een attractief arrangement voor geïnteresseerde concessiehouders door een lening te verstrekken aan de concessiehouder om Zero Emisiebussen met de bijbehorende laadinfrastructuur aan te kunnen schaffen. Voorts zullen we ons, als dit risico zich zou voordoen, tot de Europese Commissie wenden om goedkeuring voor overschrijding van de

maximale verlenging van de huidige twee concessies te verkrijgen waarmee het huidige OV-aanbod gecontinueerd kan worden.

Ad 6. OV-governance concessie Amsterdam

De Vervoerregio, GVB en de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte; Metro en Tram) staan samen voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit en OV. Een belangrijk voorwaarde om hieraan invulling te geven is een versterking van de samenwerking en governance in de Amsterdamse OV-keten. Uitgangspunt daarbij is het in maart 2020 verschenen advies van Pedro Peters. Uit de eerste verkenning bleek dat alle partijen van mening zijn dat de samenwerking en de huidige governance van de keten sterk verbeterd kan worden. Dit vraagt om nauwe afstemming en op onderdelen integratie van taken tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam, die gezamenlijk wordt vormgegeven binnen het programma OV-governance.

De rol van de Vervoerregio ten aanzien van beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur zal veranderen van subsidieverlener naar opdrachtgever, waarmee de Vervoerregio het financieel risico zal gaan dragen. Dit betekent dat de Vervoerregio GVB direct zal aansturen op strategisch/bestuurlijk niveau, als systeemverantwoordelijke en bekostiger van het OV. De verhoudingen tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zullen hierdoor veranderen.

In haar nieuwe rol als risicodragend opdrachtgever is het voor de Vervoerregio nog belangrijker om tijdig zicht te hebben op mogelijke risico's en passende beheersmaatregelen. Samen met GVB wordt als onderdeel van de afspraken voor het BORI/MVP contract een risicomanagement systeem opgezet. Dit stelt zowel GVB als beheerder en de Vervoerregio als opdrachtgever in staat om hier actief op te sturen.

Als belangrijk beheersinstrument stuurt Vervoerregio op het kaderstellend beschikbare budget. Als daarmee de gewenste kwaliteit en kwantiteit van het werk niet geleverd kan worden, dan stemmen GVB en Vervoerregio aan de hand van de jaarlijkse planning af in hoeverre kwaliteit en kwantiteit aangepast worden met als doel eventuele tegenvallers binnen het meerjarig budget van het totale werkpakket op te lossen.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** De veranderingen in de governance hebben een flinke impact op de werkwijze van de Vervoerregio. Door het opdrachtgeverschap voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur wordt de Vervoerregio risicodragend. Dit verandert zowel het risicoprofiel als de werkwijze van de Vervoerregio. Als de samenwerking en governance in de OV-keten onvoldoende tot stand komt, bestaat een risico dat door een ineffektieve of onvoldoende geborgde werkwijze niet goed wordt gestuurd. Hierdoor worden de verbeterin-

gen en ontwikkelingen in de OV-keten en het mobiliteitssysteem niet effectief uitgevoerd of onvoldoende gerealiseerd.

- **Beheersmaatregelen:** De overgang van het opdrachtgeverschap wordt in de komende periode juridisch ingeregeld. Dit is echter slechts een onderdeel van de verandering die we als samenwerkende partijen in de Amsterdamse OV-keten moeten doormaken: er zijn scherpe afspraken nodig over wie waarop kan worden aangesproken en er is aandacht nodig voor de cultuur en werkwijze die met de veranderende rolverdeling samenhangt. Onderdeel van de voorbereiding is een nulmeting van de staat van het areaal. De nulmeting ligt aan de basis van afspraken over bekostiging van een toekomstvast BORI/MVP contract en het asset management van de railinfrastructuur.

Ad 7. Risicobeheersing bij opdrachtgeverschap

Tot op heden is de Vervoerregio opdrachtgever voor een beperkt aantal projecten. Zij is dan zelf verantwoordelijk voor de (plan)uitwerking en in enkele gevallen voor de uitvoering. Het eerste grote project dat is uitgevoerd voor rekening en risico van de Vervoerregio was de Amstelveenvlijn. Dit project is uitstekend beheerst en binnen tijd en budget uitgevoerd. De lessen en succesfactoren zijn uitgebreid geëvalueerd en gedocumenteerd in de publicatie 'Niet zomaar een trammetje: Ervaringen en lessen van het project Ombouw Amstelveenvlijn'.

Voor de komende tijd worden de projecten Uithoornlijn en Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT) in Zaanstad onder volledig of grotendeels opdrachtgeverschap door de Vervoerregio uitgevoerd. De Vervoerregio draagt daarbij zelf het volledige of procentuele risico voor eventuele overschrijdingen.

Vanaf 2022 wordt de Vervoerregio ook opdrachtgever voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur in Amsterdam. De afspraken hiertoe worden gemaakt binnen het programma OV-governance (zie vorige punt: OV-governance concessie Amsterdam).

- **Waarschijnlijkheid en impact:** Het project Uithoornlijn is een project in eigen beheer en hier draagt de Vervoerregio zelf het risico voor eventuele overschrijdingen. Voor het project AVANT is de Vervoerregio 65% risicodragend. In het voor de projecten beschikbare budget - zoals vastgesteld in de regioraad - is een risicoreservering opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd over de top 5 belangrijkste risico's.
- **Beheersmaatregelen:** Vanaf de start van het project wordt uitgebreid en open gecommuniceerd tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Risico's worden in kaart gebracht en er wordt continu gebouwd aan vertrouwen. Naast de

posten onvoorzien is er een substantiële risicoreservering, die pas aangewend mag worden na instemming van alle partijen. Als later zou blijken dat er sprake is van een ontoereikend budget door onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd worden.

Een nieuwe ontwikkeling betreft het bod van een consortium met onder andere de Vervoerregio voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

Het Nationaal Groeifonds (hierna: NGF) is gericht op publieke investeringen die bijdragen aan de economische groei op lange termijn. De investeringen die door het NGF worden bekostigd bevinden zich op drie terreinen: kennisontwikkeling, onderzoek en innovatie, en infrastructuur. Het NGF heeft € 20 miljard ter beschikking voor een periode van vijf jaar. Het kabinet heeft een onafhankelijke adviescommissie ingesteld om te adviseren over investeringsvoorstellen voor het NGF. De commissie heeft in de eerste beoordelingsronde geadviseerd € 1.500 mln te reserveren voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en vraagt voor toekenning een aanvullend voorstel. De Vervoerregio zelf heeft een bedrag van € 525 mln toegezegd als bijdrage voor de realisatie van de aanleg (€ 225 mln als onderdeel van een totaalbod van € 1.025 mln van de nationale alliantie van zeven partijen) en investeringen in metrostellen (€ 300 mln).

Ad 8. Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor haar primaire en ondersteunende systemen gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan het niet beschikbaar zijn van systemen, gebrekkige beveiliging van data of zelfs het verloren gaan van data door aanvallen van buitenaf.

- Waarschijnlijkheid en impact: door de hoge automatiseringsgraad van instellingen, en daarmee ook van de Vervoerregio, is discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking een reëel risico. De impact schatten wij in op gemiddeld, aangezien onze dienstverlening niet direct gekoppeld is aan de beschikbaarheid van onze systemen.
- Beheersmaatregelen: de Vervoerregio heeft voor haar informatietechnologie een dienstverleningsovereenkomst met een externe partij afgesloten. Deze partij is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt ervoor dat de omgeving up-to-date en bereikbaar blijft. Tevens biedt zij eerste- en tweedelijns support. De dienstverleningsovereenkomst bevat elementen als beveiliging, back up en recovery, beschikbaarheid en continuïteit. De ICT omgeving wordt pro actief beheerd en beschermd tegen bedreigingen van buitenaf en dataverlies. Dit gebeurt onder andere door kwetsbaarheidsscans uit te voeren, hersteltests van de back-up te doen en

alle kritische hardware zoals firewalls en netwerkverbindingen meervoudig uit te voeren.

Ad 9. Kennis en kunde personeel sluit niet aan bij de opgave van de organisatie

De Vervoerregio is een kennisintensieve organisatie. Op vrijwel alle disciplines van de Vervoerregio wordt geleund op hoog gekwalificeerde medewerkers. Zowel op beleidsgebied, als in projectbegeleiding en projectuitvoering en op het vlak van concessiebeheer worden hoge eisen gesteld aan onze medewerkers. Medewerkers met dergelijke kwalificaties zijn schaars. De Vervoerregio heeft nog niet de wervende uitstraling om deze medewerkers snel aan te trekken en aan zich te binden en het functiehuis biedt weinig mogelijkheden om marktconform te honoreren.

- Waarschijnlijkheid en impact: we schatten het risico hoog in dat de reeds bestaande kloof tussen benodigde en aanwezige kennis en kunde van de eigen medewerkers nog een tijd blijft bestaan. Door onvoldoende eigen medewerkers om sleutelposities te vervullen is de werkdruk bij eigen medewerkers onevenwichtig verdeeld en is de Vervoerregio genoodzaakt sterk te leunen op de inzet van externe medewerkers.
- Beheersmaatregelen: De cultuur van de Vervoerregio is sterk en zorgt dat medewerkers zich verbinden aan de organisatie. Personeelsbeleid is gericht

op strategische personeelsplanning en -ontwikkeling, bedoeld om de competentiebehoefte aan te sluiten op gerichte werving en ontwikkeling.



Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel 13 Kengetallen weerstandsvermogen

	Rekening 2020	Gewijz. Begr. 2021 (na 2e Burap)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Netto schuldquote	10,5%	11,0%	13,2%	15,9%	14,2%	12,8%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Solvabiliteitsratio	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	2,4%	-0,9%	-7,4%	19,5%	19,3%	16,2%

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. In bovenstaande cijfers komt daarom de hoogte van de uitstaande busleningen in dit percentage tot uitdrukking.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt vooral bekostigd vanuit de subsidie BDU en

deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen vanuit de behaalde resultaten op te bouwen. De teller van deze ratio is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is dan ook de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

De ratio structurele exploitatieruimte geeft aan in welke mate de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten. Hierdoor kan de Vervoerregio laten zien in welke mate zij in staat is om de eigen lasten te dragen. Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken (de baten zijn hoger dan de lasten, het verschil wordt toegevoegd aan de reserves).



Paragraaf financiering

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn. De paragraaf geeft inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2022 ontvangt de Vervoerregio ruim € 425 mln en zal dat bedrag geheel uitgeven. Dat beeld wijzigt in 2023 weinig. Vanaf 2023 groeit de beschikbare liquiditeit op basis van de huidige begrote geldstromen, niet alleen door terugbetalingen op de uitstaande bussenleningen maar ook door het aflopen van grote eigen projecten (Amsteltram).

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Op basis van de huidige begroting (na bijstellingen) zal het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' naar verwachting eind 2022 € 54 mln bedragen en eind 2023 € 92 mln, hoewel dit niet noodzakelijkerwijs impliceert dat er voldoende liquiditeiten zijn (zie o.a. liquiditeitsprognose hierna).

De solvabiliteit geeft de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen weer. Aangezien de Vervoerregio nauwelijks eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit erg laag.

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezichthouden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en posities en de hieraan verbonden risico's. De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de Wet Financiering Decentrale Overheden (wet Fido) en de daarbij horende ministeriele regelingen.

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overvloedige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Recent is in het 'Bestuurlijk Overleg Financiële verhoudingen' (BOFv) kenbaar gemaakt dat het drempelbedrag dat is vastgelegd in artikel 7 lid 2 van de Regeling schatkistbankieren decentrale overheden zal worden aangepast op de volgende punten:

- ▶ verhoging van de ondergrens van € 250.000 naar € 1 miljoen euro;
- ▶ verhoging van het percentage begrotingstotaal t/m € 500 miljoen euro van 0,75% naar 2%

Het is de bedoeling de wijzigingen per 1 juli 2021 in te laten gaan. Dit betekent dat op basis van de verantwoordingsvoorschriften twee drempelbedragen voor 2021 gehanteerd moeten worden, zijnde een drempelbedrag voor het eerste halfjaar (conform huidige situatie) en een drempelbedrag voor het 2e halfjaar (conform nieuwe situatie).

Verstreckte Bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van reeds verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het OV en biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De bussenleningen worden afgelost vanuit de jaarlijkse verleningsbeschikkingen voor de concessies, waardoor de Vervoerregio beperkt risico loopt.

Tijdens de concessies worden de restbedragen volledig afgelost. De laatste tranches worden verrekend met de laatste termijnen van de bevoorschotting van de exploitatie.

Voor de concessies Zaanstreek en Waterland zal dat bij het ingaan van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland het geval zijn. De Vervoerregio biedt dan de mogelijkheid aan de nieuwe vervoerder om voor aanschaf van Zero Emissie-bussen een lening via of met garantie van de Vervoerregio af te sluiten.

Het totaal aan verstreckte bussenlening bedraagt per 1 januari 2021 € 67,5 mln. Connexxion zal in 2021 het resterende deel van bussenlening tot een bedrag van € 100 mln trekken.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regiораad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de Activa, voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen waarvan € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen rekening-courant faciliteit (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordion');
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de rekening-courant faciliteit die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro's) en € 56 miljoen (investering Zero Emissie-bussen);

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen, waarmee GVB in staat wordt gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele

lening is niet in één keer opvorderbaar als de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de banken in rekening brengen lager.

Overzicht verstrekte leningen en garanties

In onderstaande tabellen zijn achtereenvolgens de verstrekte busleningen, de verstrekte garanties op leningen bij OV-bedrijven en de te verwachten nog te verstrekken leningen of garanties.

Toelichting op tabel 14a

in 2021 heeft Connexxion nog ruimte om € 5,3 mln op te nemen van de kredietruimte. Deze is in bovenstaand overzicht niet meegenomen.

Tabel 14a Verstrekte busleningen (bedragen x € 1.000)

Verstrekte busleningen	2020	Opname 2021	Aflossing 2021	2021	2022	2023	2024	2025
Lening u/g 4 jaar (EBS)	5.235	0	5.235	0	0	0	0	0
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	56.852	25.269	5.576	76.545	70.229	63.913	57.597	51.281
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	5.441	0	5.441	0	0	0	0	0
Totaal leningen	67.528	25.269	16.252	76.545	70.229	63.913	57.597	51.281



Tabel 14b Verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2021 (maximaal)	2022 (maximaal)	2023 (maximaal)	2024 (maximaal)	2025 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	2024 met mogelijkheid tot verlenging	275.000	350.000	350.000	152.000	152.000
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	2024 met mogelijkheid tot verlenging	0	225.000	225.000	225.000	225.000
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054				142.000	142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036				56.000	56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	0	150.000	150.000	150.000	150.000
				275.000	725.000	725.000	725.000	725.000

Tabel 14c Nog te verstrekken garanties (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025
Concessie ZaWa	0	0	0	183.000	170.800
Totaal leningen	0	0	0	183.000	170.800

Liquiditeitsprognose

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 exploitatieresultaten niet per se gelijk lopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose **nadert de liquiditeitspositie van de Vervoerregio in het laatste kwartaal van 2022 de nullijn** om eind 2023 uit te komen op een positief saldo van circa € 27 mln. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd geheel worden besteed, waardoor de verwachting is dat de beschikbare liquiditeiten in bedoelde perioden voldoende zal zijn.

Het is echter ook mogelijk dat in de loop van 2022 en/of 2023 tijdelijk kortlopend aanvullend krediet van enkele maanden noodzakelijk is, of dat andere maatregelen vereist zijn om de liquiditeit positief te houden. Dit alles uiteraard is ook mede afhankelijk van verdere maatregelen voor het OV die in het kader van de COVID-crisis noodzakelijk (mochten) blijken. **Essentieel is daarom de liquiditeitsontwikkeling scherp te blijven monitoren om zo nodig tijdig maatregelen te kunnen treffen.** Daartoe wordt bij elke P&C rapportage aan de regioraad ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling en wordt intern periodiek op de ontwikkeling gerapporteerd.

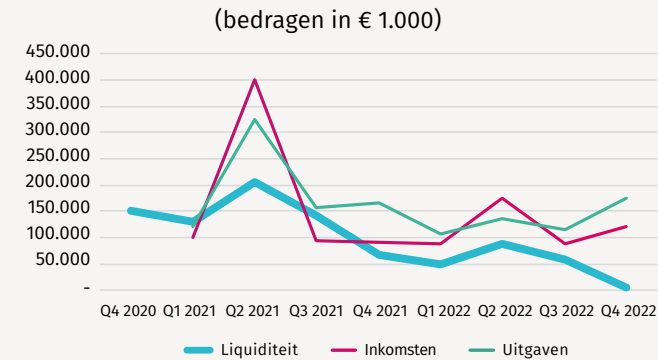


In onderstaande tabel en bijbehorende grafieken is de liquiditeitsontwikkeling met verloop door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2022 en 2023 neemt op wat langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe, met name als gevolg van de beschikbaar komende BDU middelen die momenteel nog niet zijn ingezet.

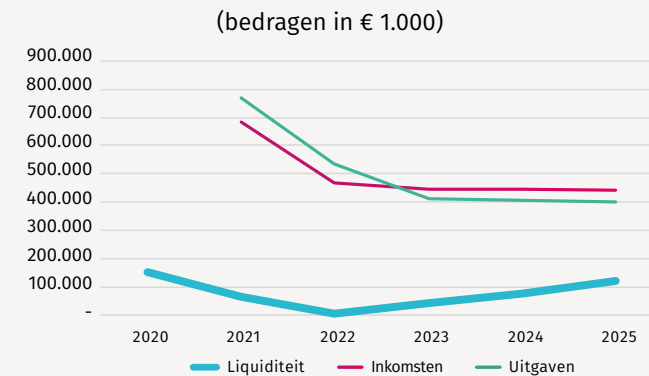
Tabel 15 Liquiditeitsprognose (bedragen x € 1.000)

Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs- rapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beginstand liquide middelen	152.028	66.755	4.711	41.280	78.730
Kasstroom uit financierings- activiteiten	-9.016	6.316	6.316	6.316	6.316
Overige inkomsten	693.301	464.317	440.025	436.858	436.004
Overige uitgaven	-769.558	-532.677	-409.772	-405.724	-400.814
Af te sluiten leningen	-	-	-	-	-
Eindstand liquide middelen	152.028	66.755	4.711	41.280	120.236

Grafiek 4 Liquiditeitsontwikkeling per kwartaal 2021-2022



Grafiek 5 Liquiditeitsontwikkeling 2021-2025



Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Decentrale overheden kunnen niet zomaar leningen afsluiten. Om te voorkomen dat fluctuaties in rentepercentages een te grote invloed hebben op de rentelasten, bestaan twee wettelijke beperkingen, vastgelegd in de Wet Fido. Dit zijn de kasgeldlimiet (van toepassing op korte leningen met een rentetypische looptijd van maximaal een jaar) en de *renterisiconorm* (lange leningen). Beide beperkingen hebben tot doel de leningportefeuille van decentrale overheden te behoeden voor een onverantwoord grote gevoeligheid voor rentefluctuaties. Ze stellen dus een grens aan de structuur van de leningen, niet aan de hoogte.

De *kasgeldlimiet* stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar en is in de 'Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden' (UFDO) voor Gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 8,2% van het begrotingstotaal (zijnde het totaal aan lasten in de begroting). Uitgaande van een begrotingstotaal van gemiddeld ruim € 420 mln per jaar bedraagt de kasgeldlimiet voor de Vervoerregio voor de jaren 2022 en verder ongeveer € 33 mln.

De *renterisiconorm* is opgesteld met als doel de rentegevoeligheid van de portefeuille van leningen met een looptijd van een jaar of langer te beperken. Dit komt er op neer dat het renterisico in een bepaald jaar niet meer mag bedragen dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal, waarbij het renterisico wordt berekend door de som van het bedrag aan herfinanciering en het bedrag aan renteherziening op de vaste schuld (art. 3 UFDO). In diezelfde UFDO is de renterisiconorm voor Gemeenschappelijke regelingen bepaald op 20% van het begrotingstotaal.

Samengevat: Tot op heden heeft de Vervoerregio (nog) geen externe financiering aangetrokken. Mochten er specifieke leningen worden aangetrokken bijvoorbeeld om bussenleningen te verstrekken (zie hiervoor), dan is het uitgangspunt dat deze leningen in dezelfde ordegrootte, maar met een risico-opslag, worden doorgezet naar de aanvrager, dan wel dat een garantie wordt verstrekt op leningen die vervoerders aangaan. Deze methodiek zorgt er dan voor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (v.w.b. looptijd, leningsvorm) gelijk blijven en er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig is. Als er leningen worden aangegaan, wordt dit aan de regioraad voor besluitvorming voorgelegd.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2022 is rekening gehouden met een rentelast van € 0,6 mln die samenhangt met mogelijke benodigde externe financiering en rentebaten van € 2 mln zijnde rentebaten van verstrekte bussenleningen en de zogeheten marktconformiteitsopslag die in rekening wordt gebracht aan GVB Activa BV als vergoeding voor de garantstelling door de Vervoerregio met betrekking tot de aflossingsbetalingen van GVB Activa BV aan haar externe financiers.

Rentevisie

Omdat er momenteel geen sprake is van aangetrokken rentedragende financiering, heeft de Vervoerregio geen specifieke rentevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden, anders dan dat in algemene zin verwacht wordt dat de marktrenten het komende jaar nog op historisch laag niveau zullen blijven.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

De Vervoerregio rekent geen rente toe aan bestemmings-reserves/eigen vermogen of taakvelden.



Paragraaf bedrijfsvoering

Organisatieopbouw en kosten van personele inzet

Het organogram (bijlage 1) toont de wijze waarop de Vervoerregio is georganiseerd. Onder leiding van de secretaris-directeur en de adjunct-directeuren voert de ambtelijke organisatie de taken die bij de Vervoerregio zijn belegd uit. Met ingang van 2021 is sprake van een toename van de begrote formatie. Deze toename is het rechtstreeks gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie van de Vervoerregio te verhogen, waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget. Die verhoging van de formatie is in twee besluiten van de regioraad vastgesteld. In mei 2020 is de regioraad akkoord gegaan met een verhoging van 24 fte vaste formatie uit omzetting van inhuur. En bij de vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2021 heeft de regioraad ingestemd met 10 extra vaste formatieplaatsen, gekoppeld aan de investeringsambitie die in december 2020 aan de regioraad is voorgelegd. Deze extra inzet wordt bekostigd door overheveling vanuit het inhuurbudget. Naast deze structurele omzetting heeft de regioraad ingestemd met een incidentele toekenning van € 1,5 mln voor extra personele inzet in 2021.

Tabel 16: Ontwikkeling formatie

	2020	2021	2022	2023	2024
Formatie	107 fte	141 fte	150 fte	150 fte	150 fte

Toelichting op tabel 16

Het aantal fte's in 2020 en 2021 betreft de door de regioraad vastgestelde formatie. In 2022 is extra budget voor de vaste formatie en voor (tijdelijke) inhuur nodig voor de implementatie van de OV Governance en de verdere uitwerking van de overige ambities. Voor de implementatie

Tabel 17: Formatie- en inhuurbudgetten

	Rekening 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Formatiebudget – m.b.t. apparaat- kosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	6,1 mln	7,6 mln	8,4 mln	8,4 mln	8,4 mln
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	4,5 mln	5,5 mln	5,4 mln	5,4 mln	5,4 mln
Formatiebudget – totaal	10,6 mln	13,1 mln	13,8 mln	13,8 mln	13,8 mln
Inhuurbudget – m.b.t. apparaats- kosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	1,5 mln	1,8 mln	2,6 mln	2,1 mln	2,1 mln
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	1,8 mln	2,0 mln	1,7 mln	1,7 mln	1,7 mln
Inhuurbudget	3,3 mln	3,8 mln	4,3 mln	3,8 mln	3,8 mln
Totaal kosten personele inzet	13,9 mln	16,9 mln	18,1 mln	17,6 mln	17,6 mln

van de OV-governance vindt een verschuiving van formatie plaats vanuit gemeente Amsterdam, Metro en Tram naar de Vervoerregio voor totaal 8,9 fte. Deze formatie wordt budgettair neutraal gerealiseerd door overheveling van het benodigd budget uit de huidige budgetten voor BORI/MVP.

Toelichting op tabel 17

Met ingang van 2021 is een verhoging zichtbaar van de directe personele lasten. Deze toename is het directe gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie voor 2021 van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget en van de overheveling van formatie vanuit gemeente Amsterdam in het kader van de vernieuwde OV Governance. De initiële verlaging van het inhuurbudget wordt gecompenseerd door overheveling van budgetten voor inhuur en advies voor BORI/MVP vanuit gemeente Amsterdam.

Systematiek van bepalen van de begrote kosten van de formatie

Voorheen werd de formatie op de maximale inschaling begroot. Vanaf 2021 zijn de nieuwe formatieplaatsen op de middenschaal begroot. Om hier een eenduidige systematiek van te maken worden de loonkosten vanaf 2022 begroot door uit te gaan van de maximum inschaling, verminderd met 8%. Dit is in de huidige situatie voldoende om de werkelijke loonkosten te kunnen dekken.

Wat willen we op het gebied van Bedrijfsvoering bereiken en wat gaan we daarvoor in 2022 doen?

Bedrijfsvoering, HRM

- In verband met de nieuwe OV-governance per 1 januari 2022 zal er een wijziging plaatsvinden bij een aantal takenpakketten. Dit vraagt enerzijds om extra personeel en formatie; anderzijds om een investering in de ontwikkeling van kennis en competenties. In 2021 is dit concreet uitgewerkt in een organisatieontwikkelingsbesluit en zijn de budgettaire gevolgen hiervan in deze begroting verwerkt.
- Begin 2022 is het eerste deel van SPPO (strategische personeelsplanning en ontwikkeling) afgerond. Hiermee worden inzichten gegenereerd die laten zien wat nodig is met betrekking tot de ontwikkeling van het personeelsbestand om de organisatie daar te brengen waar nodig.
- De looptijd van de CAO Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties (SGO) is verstreken op 1 januari 2021. Een nieuw akkoord is nog niet bereikt maar wanneer dat wel het geval is, zal er naar alle waarschijnlijkheid in staan dat medewerkers recht hebben op een thuiswerkvergoeding. Over een eventuele (eenmalige) loonsverhoging is ook nog geen akkoord bereikt maar dit kan tot de mogelijkheden behoren.

Bedrijfsvoering, ICT

- Een externe analyse heeft er toe geleid dat het ICT- en applicatielandschap verder geoptimaliseerd zal worden. Het gaat hierbij het beter benutten van de functionaliteiten binnen Office 365 ten aanzien van het digitaal communiceren en samenwerken en het vereenvoudigen van de ICT omgeving. Ook zal het digitaal informatie-beheer verder op orde worden gebracht.

Bedrijfsvoering, Huisvesting

- Omdat de Vervoerregio in 2022 opnieuw gehuisvest zal worden en we, mede door de COVID-19-crisis anders zijn gaan werken, zullen we ook op kantoor (huidig kantoor en eventueel nieuwe huisvesting) aanpassingen moeten doen. Het gaat hier dan om het opnieuw inrichten van de (digitale) werkplekken en het faciliteren van online en hybride vergaderen.

Bedrijfsvoering, Inkoop

- Grondige aanpassing van het ICT-landschap kan leiden tot nieuw op te zetten ICT-gerelateerde aanbestedingen die expertise op dat vlak vereisen. Dit geldt ook voor aanbestedingen die mogelijk voortkomen uit het huisvestingstraject ten behoeve van inrichting en/of benodigde faciliteiten. Los daarvan staan er geen grote of bijzondere projecten op de planning in 2022 voor Inkoop.

Bedrijfsvoering, Juridische zaken (JZ)

- JZ slaagt er steeds beter in om vroeg bij projecten, complexe subsidieaanvragen en andersoortige complexe juridische trajecten betrokken te zijn. JZ is verder in 2021 gestart met zowel de behandeling van ontheffingen op concessies, als met de rol van Wob-coördinator (Wet Openbaarheid van Bestuur).

Strategie, Bestuur & Communicatie

- Het jaar 2022 staat in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen op 16 maart. Deze leiden tot een nieuwe regio-raad en dagelijks bestuur. Voor de Vervoerregio een belangrijk moment om zich te presenteren en de nieuwe en herkozen gemeenteraads- en collegeleden zo goed mogelijk te betrekken en te verbinden. Dit doen we door een groot kennismakingsevenement te organiseren. En door tijdens de verkiezingscampagnes kennismakingsgesprek-

ken en oplooppjes te organiseren. Wij gaan de kandidaten en partijen kennis laten maken met de Vervoerregio, onze prioriteiten en standpunten. Daarnaast bestaat de Vervoerregio op 1 januari 2022 vijf jaar. Deze mijlpaal biedt een extra kans om het hele jaar de successen van de Vervoerregio te belichten. In de communicatie staat 2022 in het teken van het vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio, onderdeel van het vergroten van die zichtbaarheid is een vernieuwde website. Deze is in 2022 volledig live. Als aanvoerder van de mobiliteitsopgave heeft de Vervoerregio een belangrijke positie in de regio. Ook op landelijk niveau willen wij ons steviger positioneren, onze kennis en standpunten breder uitdragen en effectiever samenwerken. We zetten de ontwikkeling in naar een gekende vervoersautoriteit, zichtbaar in beeld bij bestuurlijk en politiek Nederland en onze stakeholders. Ook in Brussel doen wij van ons geld. Immers veel financiële middelen komen juist uit Brussel en ook mobiliteitswetgeving wordt daar gemaakt. Dit doen we door ons te laten zien op con-gressen, debatten en in de media. Daarnaast gaat de Vervoerregio de projecten die wij in de regiogemeenten initiëren, financieren en/of uitvoeren meer belichten in onze communicatie.

Financiën

- Vanuit de missie 'Als partner ondernemend ondersteunend!' acteert het team Financiën in een verbindende en betrokken setting met zowel de beleidsteams als met de overige ondersteunende teams. Daarbij zijn waarden als kennis, flexibiliteit, transparantie, positionering, betrokkenheid en risicoherkenning van groot belang voor een optimale permanente interactie.
- Een grote focus ligt op de planning & control (P&C) producties, zoals jaarlijks in het spoorboekje opgenomen. Deze dienen continu efficiënt en effectief te worden

uitgevoerd. Dit stelt de nodige eisen aan alle basisregistraties en het onderhoud aan de vastgestelde procedures.

- ▶ In 2022 wil team Financiën de P&C cyclus clusteren, zodat de regioraad in 2 regioraadsbijeenkomsten de kadernota of -brief, de begroting, de jaarstukken en de bestuursrapportages kan behandelen waarmee een meer integrale afweging mogelijk is door het gelijktijdig behandelen van verleden, heden en toekomst.
- ▶ Ook in 2022 levert team Financiën een grote bijdrage aan de ontwikkeling van de op te stellen Rechtmatigheidsverantwoording. Daarbij zal naast de beheersing van de basisprocessen zeker de nodige aandacht gegeven worden aan de uitvoering van de Verbijzonderde Interne Controle. Tevens zal in 2022 een (meerjarig) aanbestedingstraject worden doorlopen teneinde de fiscale ondersteuning te kunnen borgen.
- ▶ De fiscale toets wordt vanaf 2021 tijdig uitgevoerd bij de totstandkoming van nieuwe samenwerkingsverbanden of bij de aanvraag van nieuwe (zelfstandige) projecten.
- ▶ In overleg met de concerncontroller moet worden vastgesteld dat de interne beheersing kwalitatief toereikend is om de rechtmatigheidsverantwoording te kunnen opstellen.
- ▶ Financiën versterkt in 2021 en 2022 het traject van de 2e lijn Verbijzonderde Interne Controle door tijdige en gerichte controles uit te voeren met als doel verbetering van de financiële processen.



Paragraaf verbonden partijen

De Vervoerregio is een samenwerking van 15 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Formeel heeft de Vervoerregio tijdens het vaststellen van deze begroting geen verbonden partijen. Als de regiораad akkoord gaat met de verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V., zal deze als verbonden partij worden aangemerkt. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie.

Naast deze mogelijke toekomstige verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een groter geografisch gebied dan de vervoerregio vindt daar afstemming plaats op het gebied van mobiliteit en de inbreng richting het Rijk via het Programma Sbab en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van OV wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale OV autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal OV Beraad. Intensievere samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). In de toelichting bij het subprogramma OSS worden de landelijke en regionale samenwerkingsverbanden genoemd waar de Vervoerregio personele inzet voor levert en zowel inhoudelijk als financieel aan bijdraagt.

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio zal met het verwerven van een deelneming in GVB Holding N.V. een deelnemingenbeleid opstellen, waarin de volgende uitgangspunten worden benoemd:

1. De Vervoerregio richt zich met een deelneming op de lange termijn continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming wordt de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad genomen;
3. De deelneming hanteert maatschappelijk verantwoord ondernemen als uitgangspunt;
4. De deelneming hanteert een passend beloningsbeleid binnen de Wet Normering Topinkomens;
5. De deelneming hanteert een passend winst- en dividendbeleid met het principe dat winst en dividend ten goede komen aan mobiliteit in de regio;
6. Binnen de Vervoerregio worden bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheden met een heldere rolverdeling tussen eigenaarschap en opdrachtgeverschap vastgelegd. Deze rollen en bijbehorende bevoegdheden worden ondergebracht bij verschillende portefeuillehouders (bestuurlijk) en teams (ambtelijk).

Als de regiораad instemt met de verwerving van het prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. wordt de Vervoerregio samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. Gemeente Amsterdam bezit de overige 20.000 aandelen in GVB Holding N.V.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel dat betekent dat bepaalde besluiten, overwegend betrekking hebbende op de dochters GVB Activa B.V. en GVB Exploitatie B.V., alleen in unanimitieit met de gemeente Amsterdam als andere aandeelhouder, genomen kunnen worden.

Openbaar belang: mogelijkheid tot investering van de concessie Amsterdam en een betere governance op aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Grootte van het belang:

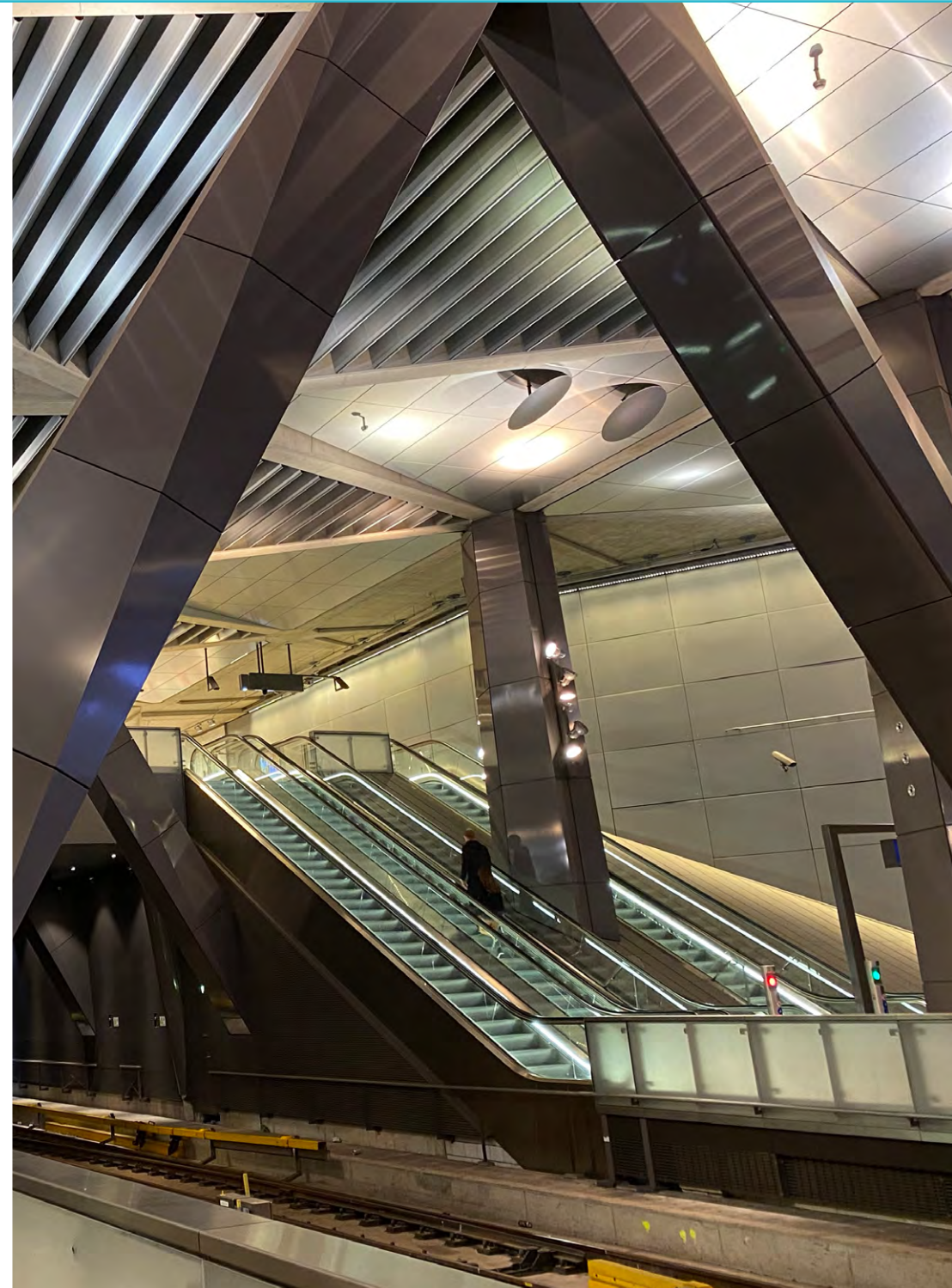
- ▶ per 1/1/2022: 1 aandeel ad nominaal € 1.000
- ▶ per 31/12/2022: 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Het financieel risico voor de Vervoerregio met betrekking tot deze deelneming is beperkt tot de nominale waarde van het prioriteitsaandeel. De Vervoerregio heeft met het prioriteitsaandeel geen economisch belang in GVB Holding N.V.

Tabel 18: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigings- plaats	Aandeel	Subpro- gramma	Eigen vermogen 31/12/2020	Vreemd vermogen 31/12/2020	Netto winst 2020
GVB Holding BV	Amsterdam	0,005%	BORI/MVP	94.200	413.200	-2.400

Bron: Begroting 2022 gemeente Amsterdam (pagina 324)





Begroting
in cijfers

**Tabel 19 Overzicht baten en lasten
(bedragen x € 1.000)**

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuursrapportage 2021)	Ontwerp-begroting 2022	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten							
Algemene dekkingsmiddelen	-496	0	566	566	522	458	404
Overhead	9.320	11.214	10.139	10.700	10.820	10.820	10.820
Verkeer en vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit 1)	138.245	148.250	103.921	152.851	103.577	100.211	110.227
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring		0	10.000	10.000	10.000	25.000	30.000
Amsteltram 2)	85.024	31.484	43.888	47.388	33.640	21.301	0
Concessies 4) 5)	242.612	308.536	88.096	117.371	90.256	77.460	75.860
BORI/MVP	131.669	138.872	147.011	144.611	114.455	125.228	116.596
Acitva GVB	8.784	40.044	29.220	30.673	19.503	24.929	37.570
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.510	8.746	8.999	8.999	8.940	8.940	8.940
Apparaatskosten	7.645	9.437	8.834	10.978	10.503	10.503	10.503
Totaal Verkeer & Vervoer	621.489	685.369	439.969	522.871	390.874	393.572	389.696
TOTAAL LASTEN 5)	630.313	696.584	450.674	534.137	402.216	404.850	400.920
Baten							
Algemene dekkingsmiddelen:							
BDU jaarbijdrage	415.065	425.600	427.633	426.749	426.750	426.750	426.750
BDU saldo voorgaande jaren	19.268	36.224	-13.060	69.820	-37.809	-32.007	-35.084
Rentebaten	1.840	2.111	2.036	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten	-1.481	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	434.692	463.935	416.609	498.605	390.933	396.670	393.540
Overhead	343	140	140	140	140	140	140
Verkeer en vervoer:							
Investeringsagenda Mobiliteit	16.210	12.212	0	0	0	0	0
Amsteltram 3)	15.976	587	26.626	27.293	3.104	0	0
Concessies 5)	160.868	216.209	5.300	6.100	6.100	6.100	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.646	2.246	1.999	1.999	1.940	1.940	1.940
Apparaatskosten	94	95	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	194.794	231.348	33.925	35.392	11.143	8.040	7.240
TOTAAL BATEN 5)	629.830	695.424	450.674	534.137	402.216	404.850	400.920
Resultaat voor bestemming	-483	-1.160	0	0	0	0	0
Mutaties reserves							
Toevoeging aan reserves	-60	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	543	1.160	0	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	483	1.160	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0	0

Overzicht baten en lasten 2022

Toelichting op tabel 19

- De pieken in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 en 2022 zijn het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln, uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan. Daarnaast was de begroting 2021 al circa € 30 mln hoger dan het structurele niveau vanaf 2022 van circa € 100 mln per jaar besloten. Deze incidentele posten van € 95 mln totaal zijn door de nu voorgestelde overheveling van € 49 mln van 2021 naar 2022 over beide jaren gespreid.
- De grote lasten van de Amsteltram bedroegen bij de 1e Begrotingswijziging 2021 € 79 mln voor het jaar 2022 en € 6 resp. € 4 mln voor de jaren 2023 en 2024. In deze meerjarenraming zijn deze bedragen vermeerderd met € 12 mln doorschuif uit 2020 en gelijkmatiger verdeeld over de jaren 2022 tot en met 2024.
- De baten Amsteltram in 2022 betreft de bijdrage van het Ministerie van IenW.
- In de uitgaven van de concessies is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van de reizigersopbrengsten en het niveau van de reizigersopbrengsten zoals vastgesteld voor het begin van de COVID-19-pandemie; met andere woorden: de toekomstige concessie-uitgaven zijn nog niet geactualiseerd aan de post-COVID-19 periode.
- De hoge totaalbedragen in 2020 en 2021 zijn het gevolg van de rijksuitkering BVOV die zowel aan de baten- als lastenkant zijn opgenomen. Voorts wordt voorgesteld vanuit 2021 een bedrag van € 10 mln door te schuiven naar 2022 voor mogelijk noodzakelijke ondersteuningsmaatregelen van het OV. Aangezien in 2021 voor het hele jaar een aanvullende BVOV vergoeding beschikbaar is gesteld is deze post in 2021 niet aangewend.

Overzicht incidentele baten en lasten

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien of er een structureel evenwicht is. Wanneer structurele lasten gedekt worden door structurele baten is er sprake van een structureel evenwicht. Inzicht of begrotingsramingen een structureel of incidenteel karakter hebben is hierbij van groot belang.

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, is duidelijk dat de BDU-ontvangsten van structurele aard zijn. De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio zijn structureel, dus de lastenbudgetten zijn structureel. Daarom tellen naast de budgetten voor Concessies, BORI/MVP, Activa GVB en de apparaats- en overheadkosten ook de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en Onderzoek, Studie en Samenwerking mee als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of vanuit de BDU) ontvangt, dan wordt zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Vanaf 2021 zijn enkele uitkeringen uit de absolute BDU in de begroting opgenomen. Met deze uitgangspunten worden de bijbehorende projectbijdragen en de eigen projecten onder het subprogramma Amsteltram als incidenteel aangemerkt. De eigen projecten eindigen namelijk na enkele jaren, waarmee ook nog geen invulling aan daardoor vrijvallend budget is gegeven.

Tabel 20 Incidentele Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Amsteltram	587	27.293	3.104	0	0
Absolute BDU en SPUK Verkeersveiligheid	12.212	0	0	0	0
Beschikbaarheidsvergoeding OV	210.109				
Totaal incidentele baten	222.908	27.293	3.104	0	0
LASTEN					
Amsteltram	31.484	47.388	33.640	21.301	0
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	10.000	10.000	25.000	30.000
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	12.212	0	0	0	0
Beschikbaarheidsvergoeding OV	210.109				
Totaal incidentele lasten	253.805	57.388	43.640	46.301	30.000
SALDO INCIDENTEEL	30.897	30.096	40.537	46.301	30.000

Daarmee is het structureel begrotingssaldo als volgt te bepalen:

Tabel 21 Structureel begrotingssaldo 2021-2025 (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-36.224	-69.820	37.809	32.007	35.084
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-1.160	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	-37.384	-69.820	37.809	32.007	35.084
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	30.897	30.096	40.537	46.301	30.000
Structureel begrotingssaldo	-6.487	-39.725	78.346	78.308	65.084

Toelichting op tabel 21

Het structureel begrotingssaldo 2021 en 2022 is negatief als gevolg van niet bestede begrotingsposten uit 2020 naar 2021, die in 2021 en 2022 worden gedekt uit het opgebouwde saldo BDU voorgaande jaren.

In het structureel begrotingssaldo is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van het herstelplan OV en andere ontwikkelingen als gevolg van de Aanpak transitie mobiliteit.



Ontwikkeling BDU-saldo 2022-2025 en meerjarenperspectief 2022-2032

Tabel 22 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling BDU-fonds	Jaar-rekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 (na 2e Bestuurs-rapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beginstand saldo BDU		159.979	123.754	53.934	91.743	123.751
Beschikte jaarbijdrage		425.600	426.749	426.750	426.750	426.750
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		585.578	550.504	480.684	518.493	550.500
Inzet BDU in begrotings-jaar		-461.824	-496.569	-388.941	-394.742	-391.666
Stand saldo BDU ultimo jaar	159.979	123.754	53.934	91.743	123.751	158.834
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	106.045	69.820	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's		35.000	42.500	50.000	57.500	65.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	7.565	15.131	22.696	30.262
Deel BDU beklemd	106.045	104.820	50.065	65.131	80.196	95.262
Deel BDU niet beklemd	53.934	18.934	3.869	26.612	43.554	63.573

Toelichting op tabel 22

In de jaren tot 2022 is sprake van de inzet van het saldo BDU uit voorgaande jaren. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Vanaf 2023 is er geen inzet vanuit het BDU-saldo

nodig om de lasten te dekken; er is financiële ruimte. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van het herstelplan OV en de Aanpak transitie mobiliteit. Eventuele resterende financiële ruimte wordt toegevoegd aan het saldo BDU voorgaande jaren.

Meerjarenperspectief 2022-2032

In bijlagen 3 en 4 is het meerjarenperspectief opgenomen bij deze begroting. Deze doorkijk heeft betrekking op begrotingsjaar 2022, meerjarenraming 2023-2025 en de budgettaire effecten voor de jaren 2026 tot en met 2032 op basis van de huidige inzichten en ontwikkelingen. Deze doorkijk is op prijspeil 2021 gebaseerd en wordt jaarlijks geactualiseerd.

Overzicht baten en lasten per taakveld

Tabel 23 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in €)

Baten en lasten per taakveld (in €)			Jaarrekening 2020	Begroting (na 2e Bestuursrapportage 2021) 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Lasten per taakveld	0.1	Bestuur	142.745	182.000	182.000	182.000	182.000	182.000
	0.4	Overhead	8.619.679	10.982.250	10.468.250	10.588.250	10.588.250	10.588.250
	0.5	Treasury	3.158	-	566.000	522.000	458.000	404.000
	2.1	Verkeer en Vervoer	232.691.441	193.344.218	223.669.647	160.087.883	159.383.118	153.098.280
	2.5	Openbaar vervoer	388.855.958	492.075.041	299.251.286	230.835.955	234.238.693	236.647.221
Totaal lasten	Totaal lasten		630.312.982	696.583.509	534.137.183	402.216.088	404.850.061	400.919.751
Baten per taakveld	0.4	Overhead	618.211	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000
	0.5	Treasury	1.840.436	2.111.000	2.036.000	1.992.000	1.928.000	1.874.000
	2.1	Verkeer en vervoer	18.070.529	15.075.580	29.291.954	5.043.509	1.940.000	1.940.000
	2.5	Openbaar vervoer	161.098.801	216.272.888	6.099.888	6.099.888	6.099.888	5.299.888
	Totaal baten		181.627.976	233.599.468	37.567.842	13.275.397	10.107.888	9.253.888
Verrekening BDU	0.4	Overhead	-5.824.157	-7.753.250	-9.040.250	-9.160.250	-9.160.250	-9.160.250
	2.1	Verkeer en Vervoer	-214.620.912	-178.268.638	-194.377.693	-155.044.374	-157.443.118	-151.158.280
	2.5	Openbaar vervoer	-227.757.157	-275.802.153	-293.151.398	-224.736.067	-228.138.805	-231.347.333
	Totaal verrekening BDU		-448.202.226	-461.824.041	-496.569.341	-388.940.691	-394.742.173	-391.665.863
Resultaatbestemming	0.10	Mutaties reserves	-482.779	-1.160.000	-	-	-	-
	Totaal Resultaatbestemming		-482.779	-1.160.000	-	-	-	-
Resultaat na Resultaatbestemming			-	-	-	-	-	-

Uiteenzetting financiële positie

Geprognosticeerde balans

Vanuit de BBV is ingezet op meer inzicht op de financiële positie. Om die reden wordt in de begroting een geprognosticeerde begin- en eindbalans van de begrotingsjaren opgenomen.

Tabel 24 Geprognosticeerde balansen 2022-2025 (bedragen in €)

Activa	Balans 31-12-2020	Prognose saldo eind 2021 (na bijstellingen 2e Bestuurs-rapportage 2021)	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025
A1 Vaste activa						
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0	0	0	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	67.528.000	76.544.919	70.228.834	63.912.749	57.596.664	51.280.579
A1332c Financiële vaste activa: Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste activa	67.528.000	76.544.919	70.228.834	63.912.749	57.596.664	51.280.579
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	5.074.142	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	148.284.646	66.350.210	4.311.189	40.880.140	78.330.120	119.836.218
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen	0	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	166.181	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.743.477	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	202.000	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	31.660.470	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Totaal Vlottende activa	189.130.916	72.750.210	10.711.189	47.280.140	84.730.120	126.236.218
Totaal Activa	256.658.916	149.295.129	80.940.023	111.192.890	142.326.784	177.516.797
Passiva	Balans 31-12-2020	Prognose saldo eind 2021	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	1.159.794	0	0	0	0	0
P114 Eigen vermogen: Saldo van rekening	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste passiva	1.159.794	0	0	0	0	0
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	2.862.374	7.407.500	7.642.559	5.178.840	5.010.564	5.511.364
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	159.978.525	123.754.343	53.934.169	91.743.106	123.750.562	158.834.327
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	1.965.856	728.833	749.917	745.000	745.000	745.000
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	90.692.367	17.404.453	18.613.378	13.525.944	12.820.658	12.426.106
Totaal Vlottende passiva	255.499.122	149.295.130	80.940.023	111.192.890	142.326.784	177.516.797
Totaal Passiva	256.658.916	149.295.129	80.940.023	111.192.890	142.326.784	177.516.797

Reserves 2022-2025

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van de reserves weer. Vanaf 2021 bestaat op basis van de bestaande besluitvorming uitsluitend nog de bestemmingsreserve vervanging ICT, waaraan jaarlijks € 0,06 mln wordt toegevoegd. Aan de regioraad wordt voorgesteld ook deze reserve per 31 december 2021 op te heffen omdat de fluctuaties die met deze reserve worden opgevangen, van zodanig geringe omvang zijn dat het aanhouden van de reserve na de investeringen in ICT die eind 2020 en begin 2021 zijn gedaan, niet meer relevant geacht wordt.

De aanname daarbij is dat de begin 2020 bestaande bestemmingsreserve boetegelden volledig in 2021 wordt benut. De raad heeft besloten deze reserve te bestemmen voor het inzetten van de OV-coach in 2020 (€ 1 mln), waarvan een deel naar 2021 is overgeheveld en het compenseren van de saldoreizigers op lijn 55 (€ 0,4 mln), waarvan ook nog een deel in 2021 uitgegeven zal worden.

Tabel 25 Ontwikkeling reserves (bedragen in €)

Stand bestemmingsreserves eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Bestemmingsreserve vervanging ICT	242.573	32.573	-	-	-	-	-
Bestemmingsreserve boetegelden	1.400.000	1.127.221	-	-	-	-	-
Totaal bestemmingsreserves	1.642.573	1.159.794	-	-	-	-	-





Bijlagen

Bijlage 1: Organogram

Kernwaarden



Verbindend. Met onze expertise en ons netwerk helpen we gemeenten en werken we aan het realiseren en verbeteren van regionale verkeer- en vervoerverbindingen.



Innovatief. We faciliteren slimme technologische oplossingen voor mobiliteitsproblemen – smart mobility – en werken samen met kennisinstellingen en het bedrijfsleven. In onze werkwijze passen we innovatieve vormen van financiering, aanbesteding en contractvorming toe.



Effectief. We werken resultaatgericht met een efficiënte inzet van beschikbare overheidsmiddelen. We doen dat voor de gemeenten van de Vervoerregio en houden daarbij scherp oog voor het maatschappelijk rendement.



Richtinggevend. We zorgen ervoor dat de Amsterdamse regio optimaal kan functioneren op het gebied van verkeer en vervoer. Daarbij houden we rekening met de belangen van de verschillende gemeenten.

Directie

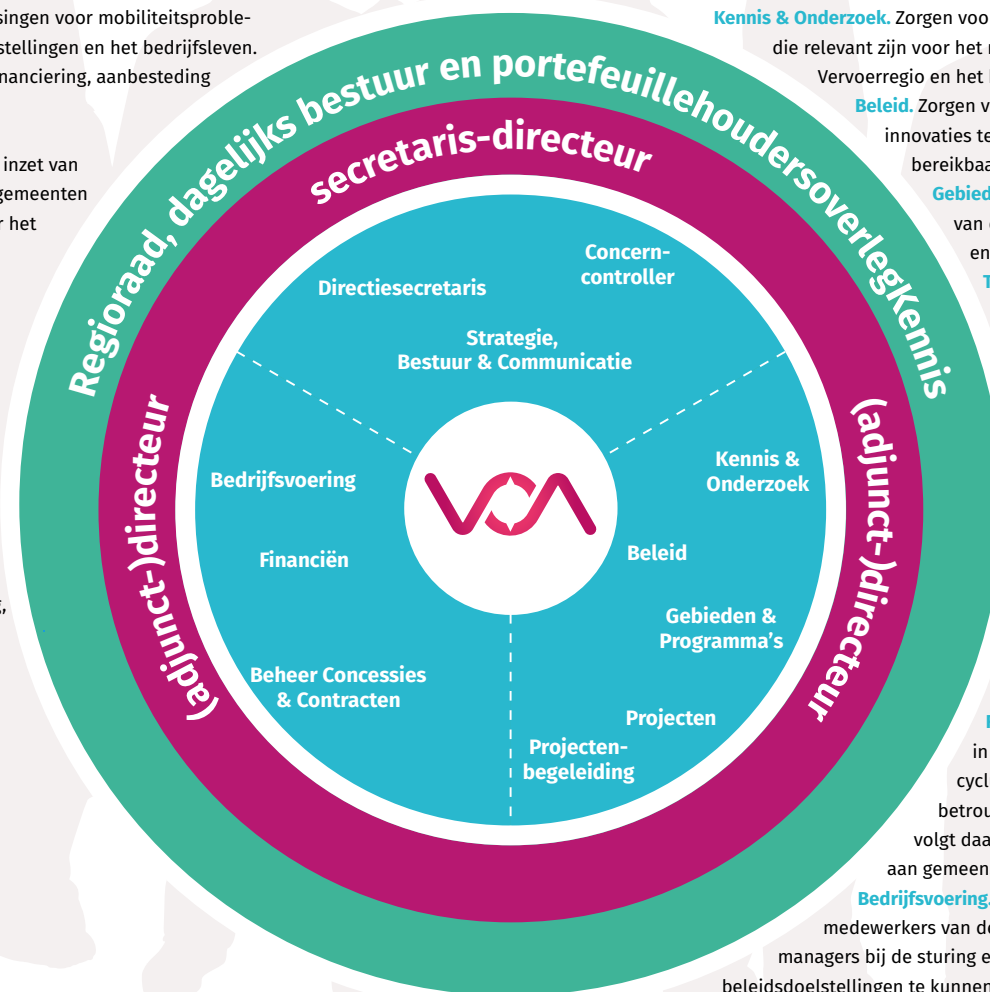
Secretaris-directeur

Adjunct-directeur met aandachtsgebied Beleid

Adjunct-directeur met aandachtsgebied Beheer

Adjunct-directeur met aandachtsgebied Bedrijfsvoering, Financiën en Communicatie

Organogram



De teams

Strategie, Bestuur & Communicatie. Zorgen voor een heldere positionering van en draagvlak voor de Vervoerregio, duidelijke en eenduidige communicatie, het faciliteren en coördineren van het bestuurlijk besluitvormingsproces en faciliteren van het relatiebeheer.

Kennis & Onderzoek. Zorgen voor kennis, data en monitoring van effecten en ontwikkelingen die relevant zijn voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid, de activiteiten van de Vervoerregio en het beheer van Venom.

Beleid. Zorgen voor het opstellen en uitwerken van beleidsdoelen, kaders en innovaties ten behoeve van de prioritering en aanpak van regionale bereikbaarheidsopgaven.

Gebieden & Programma's. Zorgen voor het agenderen en programmeren van de bereikbaarheidsopgaven in de regio door een gebiedsmatige en programmatische aanpak.

Team Projecten. Teammanager **Rob Post** Zorgen voor planvoorbereiding en financiering van projecten die leiden tot een betere bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de Vervoerregio.

Projectbegeleiding. Leveren van een inhoudelijke, procesmatige en financiële bijdrage aan de verschillende fasen van planvoorbereiding van projecten van derden en behartigen de belangen van de Vervoerregio op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en OV-exploitatie.

Beheer Concessies & Contracten. Zorgen voor het toezicht op en de uitvoering en doorontwikkeling van gemaakte (contract) afspraken en het dagelijks functioneren van het bereikbaarheidssysteem volgens de maatstaven van de Vervoerregio op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

Financiën. Ondersteunen het bestuur en de ambtelijke organisatie in een gezond financieel beleid, een adequate planning & control cyclus, een doelmatig financieel beheer en het leveren van betrouwbare financiële planningen en verantwoordingen. De organisatie volgt daarbij de eisen die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) aan gemeenschappelijke regelingen stelt.

Bedrijfsvoering. Het zo optimaal mogelijk faciliteren en ondersteunen van de medewerkers van de Vervoerregio Amsterdam bij hun primaire processen en de managers bij de sturing en beheersing van de bedrijfsprocessen om de beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren.



www.vervoerregio.nl

Vervoerregio
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam



Postbus 626
1000 AP Amsterdam



020-5273700

oktober 2021, Amsterdam

Bijlage 2: Indicatoren

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) zijn gemeenten gehouden in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de beoogde en gerealiseerde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toe te lichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappe-

lijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Tabel 26 Indicatoren

Gegeven	Bron	Begroting 2021	Begroting 2022
Formatie	Eigen gegevens	141 fte	150 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	nnb
Inwoners ¹	CBS	1.565.759	1.589.918
Apparaatskosten ²	Begroting	€ 18.077.000	€ 21.538.000
Totale loonsom	Begroting	€ 12.125.000	€ 13.842.000
Totale Overhead	Begroting	€ 9.663.000	€ 10.560.000
Totale inhuur	Begroting	€ 3.212.000	€ 4.273.000
Totale Lasten	Begroting	€ 409.617.000	€ 534.137.000
Indicator	Meting	2021	2022
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,084	0,094
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	17,8%	19,8%
Overhead	% van de totale lasten	2,36%	1,98%

- 1 Informatie inwonersaantallen in 2021 uit CBS statistieken. In het totaal aantal inwoners zijn ook de inwonersaantallen van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude (toegevoegd bij gemeente Haarlemmermeer) reeds opgenomen. Vanaf 2022 is Weesp onderdeel van de Vervoerregio, met een inwonertal van 20.445, wat de stijging ten opzichte van 2021 vrijwel geheel verklaart.
- 2 Onder Apparaatslasten wordt, conform de bepaling in het BBV verstaan: de som van de personele en de materiele (inhuur) apparaatslasten van de programma's Verkeer & Vervoer en Overhead.

Bijlage 3: Meerjarenperspectief 2019-2032

In tabel 27 en in grafiek 6 wordt de ontwikkeling van de ruimte en de BDU en van het saldo BDU weergegeven. Voor een goede interpretatie van deze ontwikkelingen volgt eerst een toelichting.

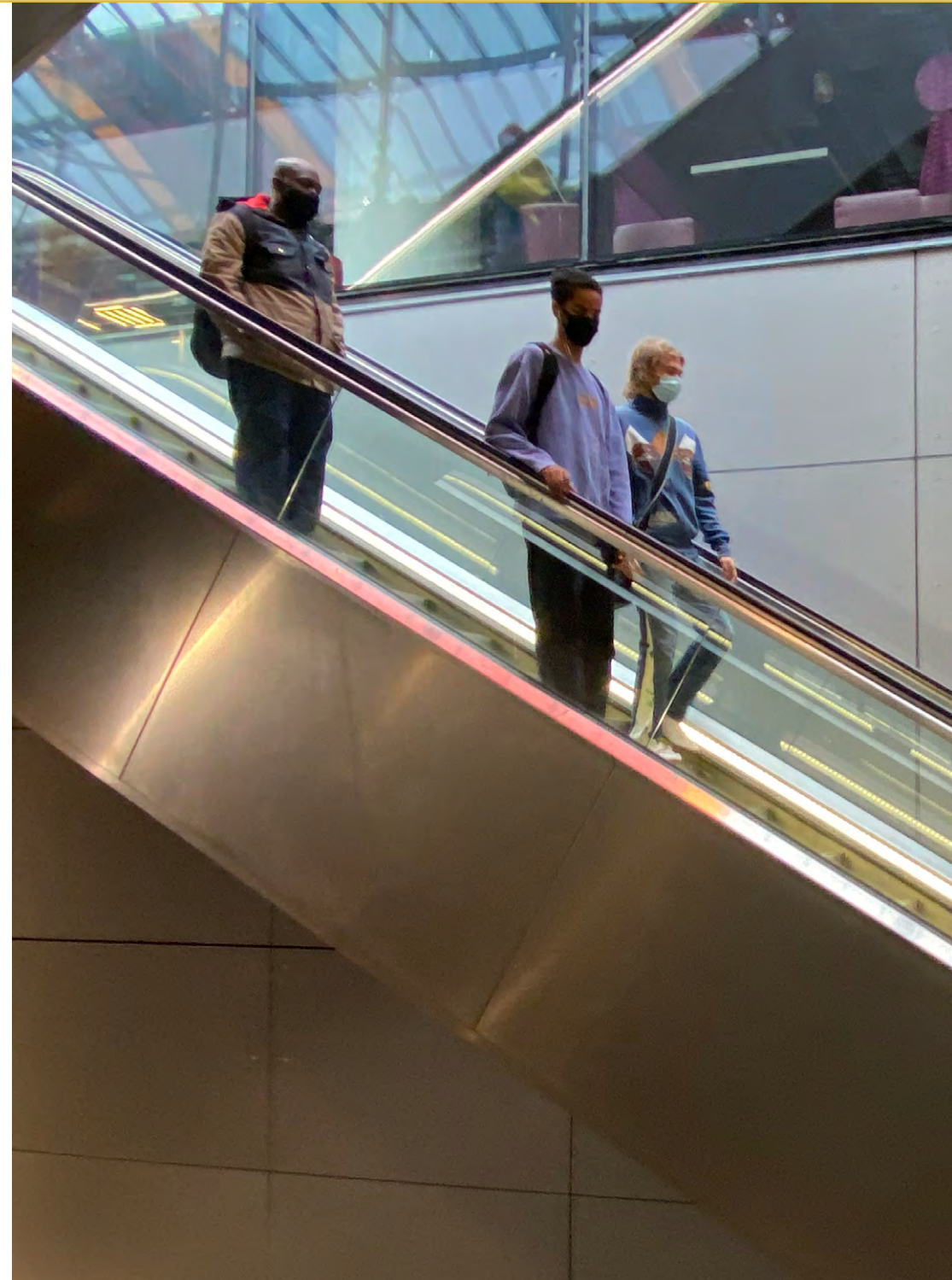
Toelichting ontwikkeling saldo BDU

De ontwikkeling van het saldo BDU lijkt naar 2032 voor fors overschot op te leveren. Dit is slechts ogenschijnlijk, omdat de volgende risico's en ontwikkelingen nog niet in de meerjarenontwikkeling zijn opgenomen:

1. In de begroting is rekening gehouden met de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten zoals deze pré-COVID-19 waren geraamd, inclusief een trendmatig stijgende ontwikkeling, tot uitdrukking komend in de dalende reeks bij het onderdeel Concessies;
2. Er is een opbouw van weerstandsvermogen nodig vanuit het zich wijzigende risicoprofiel van de Vervoerregio (vaker opdrachtgeversrol nemen bij grote projecten, OV-governance);
3. De effecten van het Herstelplan OV 2022 en het Transitieprogramma Mobiliteit worden, zodra deze bekend zijn, in de meerjarenbegroting opgenomen.

Toelichting op overige opvallende ontwikkelingen:

1. In 2020 en 2021 zijn uitgaven en inkomsten van de concessies circa € 150 mln resp, € 210 mln hoger dan in de overige jaren als gevolg van de toegekende beschikbaarheidsvergoeding voor het OV (BVOV);
2. De pieken in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 en 2022 zijn het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln, uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan;
3. De uitgaven voor BORI/MVP zijn tot en met 2031 gebaseerd op de convenantafspraken;
4. De uitgaven van Activa GVB zijn schommelend omdat in 2019 van een systeem van directe investeringssubsidie is overgegaan naar een systematiek van kapitaallastenvergoeding, waarmee een ingroei van de nieuwe systematiek tot en met 2024 zichtbaar is.

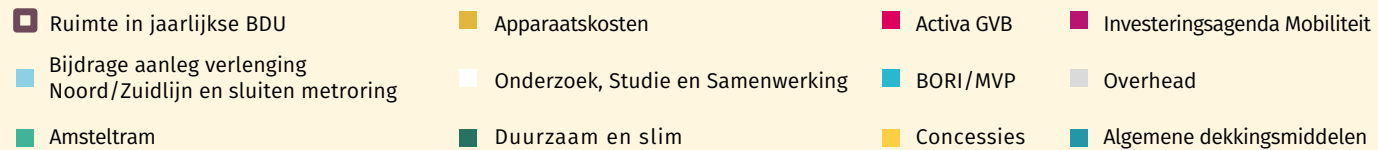
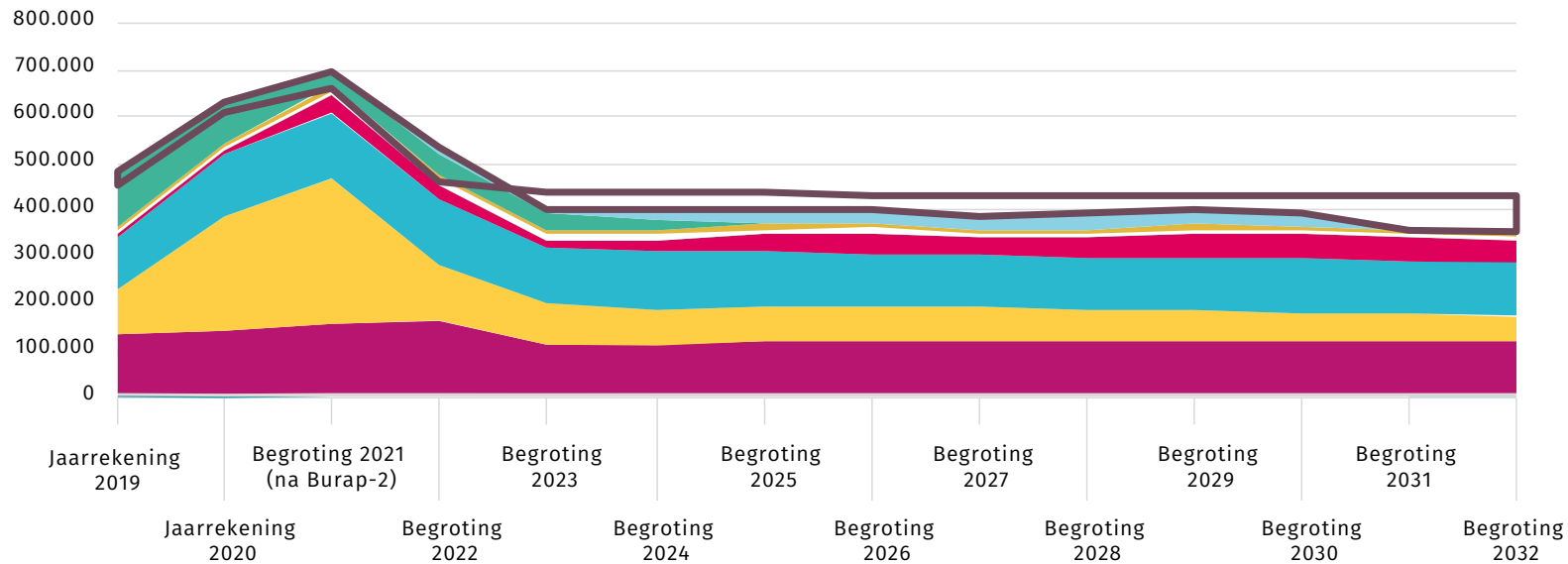


Tabel 27 Meerjarenontwikkeling per (sub-)programma (bedragen x € 1.000)**(Sub-)Programma**

Lasten	Jaarrekening 2020	Begroting 2021 (na Burap-2)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032
Algemene dekkingsmiddelen	-496	0	566	522	458	404	404	349	295	241	187	133	79
Overhead	9.320	11.214	10.700	10.820	10.820	10.820	10.775	10.775	10.775	10.775	10.775	10.775	10.775
Investeringsagenda Mobiliteit	137.056	148.250	152.851	103.577	100.211	110.227	110.177	110.177	110.177	110.177	110.177	110.177	110.177
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	0	10.000	10.000	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0
Amsteltram	85.024	31.484	47.388	33.640	21.301	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	242.612	308.536	117.371	90.256	77.460	75.860	72.860	69.860	66.860	63.860	60.860	57.860	54.860
BORI/MVP	131.669	138.872	144.611	114.455	125.228	116.596	113.721	113.621	113.621	113.237	113.237	113.237	113.237
Activa GVB	8.784	40.044	30.673	19.503	24.929	37.570	45.131	34.894	40.746	53.076	52.766	47.457	47.148
Duurzaam en slim	1.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.510	8.746	8.999	8.940	8.940	8.940	8.490	8.005	8.005	8.005	8.005	8.005	8.005
Apparaatskosten	7.645	9.437	10.978	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503	10.503
Totaal lasten	630.314	696.584	534.137	402.216	404.850	400.920	402.061	388.184	390.982	399.874	396.510	358.147	354.784
BDU jaarbijdrage	415.065	425.600	426.749	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750	426.750
Overige baten	195.981	234.759	37.568	13.275	10.108	9.254	7.284	6.794	6.740	6.686	6.632	6.578	6.524
Totaal baten	611.046	660.359	464.317	440.025	436.858	436.004	434.034	433.544	433.490	433.436	433.382	433.328	433.274
Saldo over het jaar	-19.268	-36.224	-69.820	37.809	32.007	35.084	31.972	45.359	42.508	33.562	36.871	75.181	78.490
Spaarsaldo BDU	159.978	123.754	53.934	91.743	123.750	158.834	190.806	236.165	278.673	312.235	349.106	424.287	502.776

Bijlage 4: Grafische weergave meerjarenperspectief 2019-2032

Grafiek 6 Meerjarendoorkijk 2022-2032 (in € 1.000)



Bijlage 5: EMU-saldo 2021-2025

Tabel 28 EMU-saldo 2021-2025 (bedragen x € 1.000)

EMU - saldo	2021	2022	2023	2024	2025
1. Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-1.160	-	-	-	-
2. Mutatie (im)materiële vaste activa	-	-	-	-	-
3. Mutatie voorzieningen	-	-	-	-	-
4. Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	-	-	-	-	-
5. Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo	-1.160	-	-	-	-

EMU = Europese Monetaire Unie, waarbij het EMU-saldo verwijst naar de definitie die de EMU geeft voor het saldo van de (de-)centrale overheden





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Debby Liew-On
Wiebke Wilting
Arjen Vos

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, oktober 2021 ©