



Vastgesteld door de regioraad op 31 oktober 2023

Begroting 2024 - 2027

Inhoud

Visie van het dagelijks bestuur	3	Begroting in cijfers	59
Leeswijzer	7	Overzicht baten en lasten 2022-2027	60
Strategische opgaves en bestuurlijke speerpunten	8	Overzicht incidentele baten en lasten	61
Samenvattend financieel beeld	13	Ontwikkeling BDU-saldo 2024-2027 en meerjarenperspectief 2023-2034	62
Programmabegroting	16	Overzicht baten en lasten per taakveld	63
Programma Verkeer & Vervoer	17	Uiteenzetting financiële positie	64
Investeringsagenda mobiliteit	17	Bijlagen	66
Amsteltram	23	Bijlage 1: Organogram	67
Grote projecten schaa sprong OV	25	Bijlage 2: Meerjarenperspectief 2023-2034	68
Concessies	27	Bijlage 3: Grafische weergave Meerjarenperspectief 2022-2033	69
Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	30	Bijlage 4: EMU-saldo 2022-2027	70
Activa GVB	33	Bijlage 5:	71
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	35	Bijlage 6: Afkortingenlijst	72
Apparaatskosten	36	Colofon	73
Programma Overhead	37		
Programma Algemene dekkingsmiddelen	38		
Paragrafen	40		
Paragraaf risicobeheersing en weerstandsv Vermogen	41		
Paragraaf financiering	47		
Paragraaf bedrijfsvoering	51		
Paragraaf verbonden partijen	55		
Openbaarheidsparagraaf (wet open overheid)	57		
Paragraaf onderhoud kapitaal goederen	58		





Visie van het dagelijks bestuur

Voor u ligt de begroting 2024 van de Vervoerregio Amsterdam. Daarin leest u al onze geplande mobiliteitsmaatregelen. Ze staan hier in relatie met elkaar beschreven. Deze begroting is het resultaat van enkele belangrijke ontwikkelingen en afspraken die we de afgelopen jaren hebben gemaakt. Deze zijn samengevat in de Kaderbrief 2024. Daarin staat ook onze belofte in het BO MIRT om bij te dragen aan de grote projecten die een groei in het openbaar vervoer (ov) mogelijk maken. Zoals het doortrekken van de Noord/Zuidlijn, het sluiten van de Amsterdamse metroring, Zuidasdok en een derde perron op station Zuid. In de begroting hebben we eveneens financiële middelen gereserveerd voor een herstelbudget ten behoeve van het openbaar vervoer, dat we aanduiden als het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer. Hierdoor konden we in 2023 onder meer een succesvolle tariefactie met gratis ov-kaartjes neerzetten.

Deze actie is gedaan om reizigers met een laag inkomen enige vergoeding te bieden voor de verhoogde prijzen voor het reizen met het ov. Wij zien dat de hogere prijzen voor sommige reizigersgroepen een probleem kunnen worden, maar beseffen ons ook dat de stijging nodig is om het OV betaalbaar te houden. Wij lobbyen stevig bij het Rijk – samen met de andere concessieverleners en vervoerders – om daar een oplossing voor te vinden.

Met deze begroting willen we onze ambities waarmaken. Daarnaast willen we een stevige basis leggen voor alle lopende en toekomstige ontwikkelingen. Als eerste grote mijlpaal verwachten we vanaf halverwege 2024 de Amstel-tram naar Uithoorn te laten rijden. Daarmee is dit grote project binnen planning en budget afgerond. Dit alles betekent niet dat voor alle ambities geld is, want we hebben juist te maken met financiële krapte (tekorten). Ook het tekort aan personeel en energie maakt het lastig om onze ambities waar te maken. Toch willen we met deze begroting de nodige ruimte maken om onze plannen uit te voeren. Dit kunnen we doen door goede en slimme keuzes te maken. Zo blijven we zelf op krachtige manier aan het stuur staan. En zijn we minder afhankelijk van toevallige en onverwachte externe ontwikkelingen.

De BDU (Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer) is onvoldoende voor de opgaven op langere termijn, vooral om de woningbouwambities te ondersteunen. Het financieringssysteem van de BDU kent geen verbinding met het aantal inwoners of woningen. Dat betekent dat de BDU niet stijgt als er meer mensen in de regio komen wonen of werken. Maar de behoefte aan mobiliteit neemt dan wel toe. We vragen het Rijk mee te denken in het vinden van oplossingen om, als voorbeeld, voldoende OV aan te kunnen bieden als het aantal reizigers in de regio toeneemt. In onze 'factsheet' vragen de MRDH en de Vervoerregio aan het Rijk samen elk jaar € 200 miljoen extra BDU.

In deze begroting besteden we bijzondere aandacht aan verschillende belangrijke onderdelen die invloed hebben op ons mobiliteitslandschap. Zo houden we rekening met verschillende ontwikkelingen in het reizigersgedrag. Er is onder meer een langdurige stijging van het thuiswerken, er zijn veranderingen in reizigersopbrengsten en andere verschuivingen in het vervoergedrag. Daarnaast besteden we aandacht aan initiatieven zoals spitsmijden, de mogelijkheid om in te checken met je betaalpas en de invloed van het toerisme op ons vervoerssysteem.

Vanaf 2024 kan de Vervoerregio geen gebruik meer maken van externe financiële ondersteuning van het Rijk voor het weer op niveau brengen van het OV na de Covid-19-pandemie. Mede hierdoor werken onze concessies op een lager niveau. Daarbij leggen we de focus op bereikbaarheid, het verminderen van parallelle lijnen (lijnen die vlak naast elkaar dezelfde routes rijden) en controle houden over de kosten.



Beleidskader Mobiliteit 2023

ONZE UITGANGSPUNTEN



STOMP IS DE BASIS

Vervoerswijzen beter in balans:
1 Stappen, 2 Trappen, 3 Openbaar vervoer,
4 Mobiliteitsdiensten, 5 Privé auto



MOBILITEIT EN RUIMTE VERSTERKEN ELKAAR

Oplossingen voor mobiliteit vanaf het
begin opnemen in nieuwe plannen



DE DIVERSE REGIO

Ieder gebied vraagt om
andere oplossingen



DE MENS ALS STARTPUNT

De reisbeleving van de mens als
uitgangspunt voor veilig, vlot en
ontspannen reizen

ONS DOEL

EEN DUURZAAM BEREIKBARE REGIO
VOOR DE MENSEN DIE HIER WONEN,
WERKEN EN RECREËREN.

1 BEREIKBAARHEID

Binnen redelijke tijd, tegen
redelijke kosten en op een prettige
manier op bestemming komen

VIJF THEMA'S

2 DUURZAAMHEID

Een neutrale ecologische
impact in 2050

3 INCLUSIVITEIT

Alle mensen kunnen het
mobiliteitssysteem gebruiken
om te komen waar ze willen

4 VERKEERSVEILIGHEID

Ambitie: in 2050 nul verkeersdoden
en ernstige verkeersslachtoffers

5 GEZONDHEID

Mobiliteit draagt bij
aan gezondheid

Beleidskader mobiliteit 2023

We hebben belangrijke investeringen in deze begroting opgenomen voor verbeteringen. We willen het openbaar vervoer beter laten werken en milieuvriendelijker maken. Ook willen we meer comfort bieden aan onze reizigers. Daarnaast blijven we trouw aan het principe van STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto). Mede hierdoor moedigen we fietsgebruik aan als een algemeen onderdeel van ons mobiliteitsbeleid.

Een ander belangrijk onderdeel in deze begroting is verkeersveiligheid. We willen ervoor zorgen dat het verkeer - en vooral onze infrastructuur (bijvoorbeeld wegen en rails) en vervoerssystemen - zo veilig mogelijk is voor alle weggebruikers. We werken als Vervoerregio veel samen met onze veertien gemeenten, de vervoerders en andere wegbeheerders om dit doel te bereiken.

Tot slot hebben we een hogere BDU opgenomen in deze begroting. Deze verhoging komt door de indexatie en is bedoeld om toekomstige ontwikkelingen en de behoefte aan OV in gebieden met een groeiende woningbouwopgave te ondersteunen. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daarbij belangrijke thema's. We zetten de BDU ook in op de noodzakelijke aanpassingen aan prijsstijgingen op het gebied van energie, lonen, grondstoffen en materialen. Op die manier

kunnen we flexibel inspelen op veranderingen in de markt. Zoals gezegd: met deze begroting willen we de ambities van de Vervoerregio waarmaken. Ook leggen we hier een stevige financiële basis voor. Dit is nodig om de mobiliteitsdoelstellingen in de Vervoerregio Amsterdam te halen en in te spelen op nieuwe toekomstige ontwikkelingen. We kijken ernaar uit om met alle betrokken partijen samen te werken aan het bereiken van onze ambities. Met als uiteindelijk doel een duurzaam, efficiënt en toegankelijk vervoerssysteem voor de Vervoerregio Amsterdam.

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam





Leeswijzer

De Begroting 2024-2027 bestaat uit drie hoofdonderdelen: het algemeen deel, de programmabegroting en de financiële begroting. In het algemene deel gaan we in op de achtergronden en uitgangspunten die de basis zijn van de begroting. Het onderdeel programmabegroting bevat de beleidsmatige toelichting op de programma's Verkeer & Vervoer, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen. De programmabegroting is aangevuld met enkele (verplichte) paragrafen. In deze paragrafen geven we een algemeen inzicht in enkele thema's die belangrijk zijn voor de begroting. Dat zijn: financiering, weerstandsvermogen & risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen en bedrijfsvoering. De daarop volgende 'Begroting in cijfers' bevat op detailniveau de financiële gegevens, het vooruitzicht over meerdere jaren en de ontwikkelingen van onze belangrijkste inkomsten. Dat is het saldo BDU dat uit de vorige jaren is opgespaard.

Als bijlage bij de begroting is een tienjarige doorkijk van het financiële vooruitzicht opgenomen.



Strategische opgaves en bestuurlijke speerpunten

Onze ambitie is om onze regio bereikbaar te houden. Binnen de mogelijkheden zoeken we naar een aantal oplossingen die elkaar aanvullen. Verminderen van het aanbod is mogelijk en noodzakelijk. Maar dat kan alleen op een manier die groei van het OV-gebruik straks opnieuw mogelijk maakt. Want onze regio groeit intussen door. Ook blijven de woningbouwopgaven groot. Deze ontwikkelingen vragen om scherpere keuzes dan dat tot nu toe noodzakelijk was.

Bestuurlijke speerpunten

Vanuit eerder vastgesteld beleid en de verschillende ontwikkelingen zien we de onderstaande bestuurlijke hoofdthema's. Deze sluiten ook nog steeds goed aan bij het nieuwe Beleidskader Mobiliteit *'Verbinden in verscheidenheid'*.

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stopte de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2021 steeg het aantal verkeersslachtoffers in onze regio juist. Gelukkig nam dat aantal in 2022 weer wat af. We willen toe naar een echte trendbreuk. Maar zover zijn we nog niet. Eind 2019 sloten bestuurders van Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten een akkoord. Daarmee ligt er nu een aanpak om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes sneller aan te pakken. Hiervoor stelde de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) landelijk een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten hebben daarop voorstellen voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen ingediend. Daarvoor is in 2022 € 8 miljoen en in 2023 € 3 miljoen miljoen rijksgeld beschikbaar gesteld. De uitvoering van deze maatregelen is nu in volle gang. Komend jaar willen we extra inzetten op snelheidsverlaging, veilige fietsvoorzienin-

gen en de aanpak van risicovolle 50 km/u-wegen. Ook zetten we stevig in op campagnes die aandacht hebben voor kwetsbare doelgroepen in het verkeer.

Schoon & Duurzaam

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem. Dat doen we onder meer met de inzet op schonere energie en voertuigen, infrastructuur & productie. Én door duurzaam inkopen en opdrachtgeverschap. Een van de belangrijkste punten is het verschonen van het openbaar vervoer met de zero-emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer de helft van het busvervoer in de vervoerregio emissievrij. Dat betekent dat de bussen geen schadelijke stoffen uitstoten. We willen dit in 2025 naar 95% verhogen. En uiteindelijk naar 100% in 2030. Het behalen van deze doelen staat momenteel onder druk door de negatieve ontwikkelingen in de afgelopen jaren. De Vervoer-

regio gaat daarom extra investeren in zero-emissiebussen en de laadinfrastructuur die daarvoor nodig is. Voor Zaanstreek en Waterland was het de bedoeling dat we gelijk bij de start van de nieuwe concessie 100% zero-emissie zouden rijden. De laatste ontwikkelingen zijn dat daar wellicht een paar maanden vertraging in optreedt. Daarnaast ondersteunt de Vervoerregio een financieringssysteem om de kosten van de koop van materieel en laadinfrastructuur voor de Vervoerregio te verminderen. Naast de inzet op schone voertuigen, breiden we de ambitie verder uit met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond 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. En naar hoe we verder kunnen verduurzamen binnen de organisatie. Groei OV en bereikbare nieuwe woningen



In het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' (SBaB) werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de metropool. Dit gebeurt door verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. In het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) maken de partijen inzichtelijk welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze woningen ook goed bereikbaar te maken. Het programma heeft kortetermijn-maatregelen die zorgen voor gespreid-over-de-dag-reizen en afspraken hierover met werkgevers. Ook hebben we de bereikbaarheidsopgaven op de langere termijn goed in beeld. Hiervoor werken we in MIRT-studies en -uitwerkingen aan opgaven in corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam-Almere, en de OV-verbindingen Amsterdam – Haarlemmermeer en Sloterdijk – Amsterdam Centraal. Voor kleinere en middelgrote steden bestaat het programma Bereikbare Steden. Dit wil de bouw van tienduizenden woningen en meer arbeidsplaatsen organiseren en mogelijk maken. In het BO MIRT 2022 zijn over al deze grote opgaven afspraken met het Rijk gemaakt voor een bedrag van in totaal ruim zes miljard euro.

Voor iedereen toegankelijke mobiliteit

In mei 2020 stelde de regio raad het Beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen. Zo hebben zij meer vrijheid in hun mobiliteit. Want meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de samenleving. Voorbeelden van acties vanuit dit beleid zijn de aanleg van toegankelijke haltes, het aanbrengen van geleidelijnen en brailleknooppunten en het verlagen van de incheckschermen in trams. Ook is er de inzet van de OV-coach die mensen helpt om zelfstandig te reizen met het openbaar vervoer. En er zijn proeven met de Haltebuddy en de Haltehulp. GVB heeft de laatste in de vernieuwde app gezet.

Concessies openbaar vervoer

Bij onze openbaarvervoerconcessies is de onzekerheid over de mobiliteitsontwikkelingen nu het grootst. De Vervoerregio is trots op de verantwoordelijkheid die onze vervoerders namen tijdens de Covid-19-pandemie te blijven rijden. Zo konden reizigers naar hun werk blijven gaan. Samen met het Rijk en de vervoerders is het ons gelukt het openbaar vervoersysteem in stand te houden. Dit ondanks het feit dat we een groot deel van de opbrengsten missen door de daling van het aantal reizigers. Met de vervoerbedrijven maken we voor de concessies Amsterdam en Amsteland-Meerlanden afspraken om het aanbod beter te laten passen bij de verwachte vraag. Hieruit is de opdracht voortgekomen voor de samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland, die vanaf 10 december 2023 door EBS wordt verzorgd.

Financieel perspectief en personele inzet

De uitdaging blijft voor de Vervoerregio om de ambities waar te maken binnen het beschikbare geld in de komende jaren. De voortgang daarvan houden we steeds in de gaten. Door goed financieel beleid, integrale afwegingen en een goede agendering & programmering, zorgt de Vervoerregio ervoor dat de beschikbare middelen op een efficiënte en effectieve manier worden ingezet. Daar waar nodig prioriteren we tijdig en op een juiste manier. Bij dit alles vinden we openheid naar de partners belangrijk. Daar houden we aan vast.

Het bestuursakkoord 'Stap Vooruit' geeft invulling aan onze ambities, ideeën en plannen om samen naar een duurzame bereikbare regio te groeien. Dat akkoord presenteerde het dagelijks bestuur op 11 oktober 2022. Met het halen van onze ambities en het uitvoeren van onze opgaven groeit de organisatie. Onze groeiende organisatie heeft naast meer

inzet voor onze belangrijkste taken ook behoefte aan een verdere professionalisering van de ondersteunende functies. Daarnaast zijn er wettelijke taken die vragen om inzet. Dat geldt bijvoorbeeld voor de bestrijding van cybercriminaliteit. Ook hebben onze gemeenten behoefte aan ondersteuning om mobiliteitsbeleid te ontwikkelen en uit te voeren. De Vervoerregio kan daarbij ondersteunen. In deze begroting hebben we daarom rekening gehouden met extra personeel. Daarmee kunnen we onze kwaliteit verzekeren. En zo zorgen we voor meer voortgang en versterken we onze mogelijkheden.





Samenvattend financieel beeld

De Kaderbrief 2024 vormt het uitgangspunt voor deze ontwerp-begroting. De Vervoerregio, de deelnemende gemeenten en de vervoerders staan voor forse uitdagingen. Een van die uitdagingen is de toegenomen omvang van de mobiliteitsvraagstukken vanuit de woningbouwopgaven. Daarnaast kennen we ook financiële uitdagingen. Bijvoorbeeld het aflopen van de Transitie Vergoeding Openbaar Vervoer (TVOV) eind 2023 en mogelijke prijsstijgingen die niet altijd worden gecompenseerd door de indexatie die wij op de BDU ontvangen. De voorliggende begroting biedt niet veel vrije ruimte. Maar we schetsen er wel de ontwikkelingen van de afgelopen jaren mee in een sluitende en realistische begroting. Daarmee vormt deze begroting - inclusief de doorwerking voor de latere jaren - een sobere maar stevige basis.

Samenvattend financieel beeld

We gaan uit van een structurele bijdrage van € 461 miljoen per jaar (met als basis het prijspeil 2023). We verwachten niet dat de beschikbare middelen in de toekomst substantieel wijzigen voor het werk en de taken van de Vervoerregio.

Wel is er sprake van een jaarlijkse indexatie van de rijksbijdrage Brede

Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU V&V - of kortweg BDU).

In de meerjarenbegroting (zie tabel 1) zijn na de Kaderbrief 2024 enkele nieuwe belangrijke ontwikkelingen verwerkt:

1. Binnen het subprogramma Concessies is het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer beschikbaar. Dit budget wordt verdeeld zodat de vervoerders hun vervoerplannen volgens de doelstellingen van 2024 en de jaren erna kunnen uitvoeren. Daarmee kunnen we een acceptabel peil van openbaar vervoer in stand houden.
2. Op 1 mei 2023 is vanuit de verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur als systeemverantwoordelijke volgens de Wet lokaal spoor ook het metrosysteem Signalling & Control (S&C) van de gemeente Amsterdam overgenomen. Dit wordt aan de scope van het AMRI (Assetmanagement Railinfrastructuur) contract toegevoegd. Daarvoor zijn zowel eenmalige budgetoverdrachten als structurele ophoging voor beheer en onderhoud nodig. Deze struc-

turele ophoging is jaarlijks € 2 miljoen vanaf 2024.

3. De herijking van de budgettaire gevolgen voor de ingebruikname van de Uithoornlijn.
4. De ophoging van de budgetten naar prijspeil 2023 voor de indexatie over 2023 op de BDU van 6%.
5. Het opnemen van budgetten die uit 2022 zijn doorgeschoven naar 2024 om de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen. Dit betreft het AMRI-contract.
6. Het naar voren halen van budget voor de MIRT-verkenning van de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer in 2023 en 2024. Dit betreft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn.
7. Het opnemen van extra budget voor uitbreiding van de personeelscapaciteit om de ambities waar te kunnen maken, te voldoen aan onze wettelijke taken en gemeenten ondersteuning te kunnen bieden bij hun mobiliteitsbeleid.

Overige wijzigingen hebben betrekking op budgetneutrale wijzigingen tussen de subprogramma's of over de jaren heen (kasritmewijzigingen).

In de Kaderbrief 2024 zijn de volgende onzekerheden genoemd. Die kunnen de uiteindelijke uitvoering van de begroting beïnvloeden:

- Uitwerking en uitvoering van de herstelplannen van de vervoerders.
- Ontwikkeling van de reizigersaantallen en -opbrengsten.
- Overige prijsontwikkelingen.
- Voortgang bouw en aanleg van infraprojecten als gevolg van stikstofruimte.
- Besluiten van het Rijk inzake de woningbouwontwikkelingen.
- Ontwikkelingen en krapte op de arbeidsmarkt.



Tabel 1 Meerjarenbegroting 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Algemene dekkingsmiddelen	0	280	4.626	4.310	3.994	3.677
Overhead	11.475	13.558	13.249	13.306	13.261	13.261
Verkeer en Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	132.680	155.477	110.651	121.194	121.140	121.140
Grote projecten schaa sprong OV	0	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Amsteltram	45.060	42.967	31.718	0	0	0
Concessies	218.111	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420
Asset Management Rail Infra-structuur (AMRI)	88.817	166.220	143.931	137.225	137.025	135.125
Acitva GVB	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.896	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368
Apparaatskosten	8.975	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376
Totaal Verkeer & Vervoer	519.244	628.661	476.620	443.273	458.879	446.263
TOTAAL LASTEN	530.719	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200
Baten						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	470.401	470.401	470.401	470.401
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	2.563	-28.187	-10.275	-20.784
Rentebaten	2.991	1.750	7.463	6.950	6.436	5.913
Overige baten	-20	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	382.284	593.580	480.427	449.164	466.563	455.530
Overhead	314	202	202	202	202	202
Verkeer en Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	5.609	0	0	0	0
Amsteltram	28.660	1.692	0	0	0	0
Concessies	115.334	38.952	8.297	8.254	6.100	6.100
AMRI	94	1.100	3.000	1.900	1.900	0
Acitva GVB	31	0	1.200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.634	1.363	1.368	1.368	1.368	1.368
Apparaatskosten	65	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	147.899	48.717	13.865	11.522	9.368	7.468
TOTAAL BATEN	530.497	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200
Resultaat voor bestemming	-222	0	0	0	0	0
Mutaties reserves						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Ottrekking van reserves	222	0	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	222	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

- De bedragen voor 2024 tot en met 2027 zijn gebaseerd op het prijspeil 2023. Als de BDU wordt geïndexeerd, wordt ook het prijspeil in de begroting aangepast. Dat gebeurt elk jaar in juni, als het ministerie de indexatie over de BDU bekend maakt. Die indexatie betreft dan de voorgaande periode maart (van het voorafgaande jaar) tot en met maart van het lopende jaar.
- De daling van de kosten voor de Investeringsagenda Mobiliteit in 2024 (ten opzichte van 2023) is het gevolg van het doorschuiven van ongebruikte fondsen van voorgaande jaren naar het volgende begrotingsjaar. Er is structureel € 121 miljoen beschikbaar. Voor meer uitleg verwijzen we naar het subprogramma.
- De daling van de begrotingspost concessies in 2024 (ten opzichte van 2023) is het gevolg van het wegvallen van de Rijkssubsidie Transitievangnet openbaar vervoer (TVOV). Die wordt in 2023 voor het laatst uitgekeerd (€ 32 miljoen). Daarnaast wordt er ongeveer € 12 miljoen minder ingezet vanuit het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer.
- In 2023 vindt de afrekening plaats van het oude BORI/MVP-contract. Vanaf 2023 wordt het nieuwe AMRI-contract gehanteerd op basis van de meerjarenreeks voor het Beheer & Onderhoud van de railinfrastructuur en het Meerjaren Vervangingsprogramma (BORI/MVP).
- De afrekening van enkele AMSYS en Signalling & Control (S&C) subsidies in 2023 zorgt voor een aanzienlijk verschil tussen 2023 en 2024 in de Activa GVB reeks.
- De stijging van de kosten bij Algemene dekkingsmiddelen is de rentelast van de lening voor de Concessie Zaansteek-Waterland. Daar staat een gelijke stijging van de rentebaten tegenover.

Tot en met 2023 werd het ‘BDU-saldo voorgaande jaren AMSYS ’ ingezet om de begrote kosten te dekken. Dit zetten we onder meer in voor mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Ook gebruikten we het voor extra maatregelen voor projectversnellingen die eind 2020 waren vastgesteld. Voor 2024 nemen we een kleine aanvulling van € 2,6 miljoen vanuit het BDU-saldo op om de begrote kosten te dekken. Er is momenteel geen inzet vanuit het ‘BDU-saldo voorgaande jaren’ gepland om de lasten te dekken vanaf 2025. Hierdoor ontstaat er een vrije ruimte van ongeveer 4% van de begroting voor de jaren 2025 tot en met 2027. Deze financiële ruimte wordt toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren. De toename van het BDU-saldo vanaf 2025 (zie tabel 2) is een gevolg van deze toevoeging.

Beklemd en niet beklemd deel van het saldo Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU)

Het ‘beklemd’ deel van de BDU verwijst naar het resterende saldo van de BDU dat nog beschikbaar is. Het dient voor de volgende doeleinden:

- 1. Dekking voor reeds aangegane verplichtingen die in voorgaande jaren waren begroot maar vanwege vertraging in de uitvoering niet in dat jaar zijn uitgegeven. Daarom zijn ze doorgeschoven naar latere jaren.
- 2. Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten.
- 3. Buffer om eventuele risico’s op te vangen. De kwantificering van deze risico’s bedraagt gemiddeld € 42 miljoen per jaar tot en met 2026.

Vanaf 2025 neemt het saldo van de BDU gestaag toe. Deze toename is noodzakelijk om als voorzorgsmaatregel een buffer te creëren voor de genoemde verplichtingen en risico’s. Dit noemen we het weerstandsvermogen. Het saldo van de BDU is namelijk de belangrijkste bron hiervoor. De paragraaf ‘Risicobeheersing en weerstandvermogen’ gaat hier uitgebreider op in.

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling Saldo BDU	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beginstand saldo BDU		250.892	125.281	122.718	150.905	161.180
Beschikte jaarbijdrage		461.198	470.401	470.401	470.401	470.401
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		712.091	595.682	593.119	621.306	631.581
Inzet BDU in begrotingsjaar		-591.830	-472.964	-442.214	-460.127	-449.617
Stand saldo BDU ultimo jaar	250.892	120.260	122.718	150.905	161.180	181.964
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	118.349	18.800	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	42.000	42.000	84.000	123.000	168.000	168.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	0	0	0	0
Deel BDU beklemd	160.349	60.800	84.000	123.000	168.000	168.000
Dekkingspercentage weerstandsvermogen versus risico's	156%	198%	146%	123%	96%	108%

* In beginstand van de BDU 2024 is het saldo van de indexatie van de BDU 2023 opgenomen (€5 miljoen) t.o.v. het eindsaldo 2023 (1e Bestuursrapportage 2023)



Programmabegroting

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.

Programma Verkeer & Vervoer

Het programma Verkeer & Vervoer bestaat uit meerdere subprogramma's en de daarbijhorende kosten van personele inzet (de apparaatskosten). De begroting geeft op hoofdlijnen aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat het mag kosten. Een gedetailleerde opgave van projecten komt aan bod in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Investeringsagenda mobiliteit

Wat willen we bereiken in 2024?



Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin we al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschrijven. Het is de nadere uitwerking van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit. Dat wordt in oktober aan de regioraad voorgelegd. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Belangrijke thema's in dit uitvoeringsprogramma zijn onder meer schaalprongprojecten, verkeersveiligheid, doorfietsroutes, inclusieve mobiliteit en mobiliteit gekoppeld aan de woningbouwopgaven.

Met het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en doorstromingsmaatregelen kunnen we een aantal problemen aanpakken. We verhogen de kostendeckingsgraad van het openbaar vervoer. Ook geven we deelmobiliteit een impuls. Daarnaast reduceren we het aantal vervuilende bussen dat nu nog rondrijdt. Met de afspraken uit de Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van eind 2022 komen verschillende grote woningbouwprojecten in de regio een stuk

dichterbij. En met hulp van de rijksbijdrage uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid versnellen we intussen de investeringen in fiets en verkeersveiligheid. Zo zorgen we voor een duurzame bereikbaarheid.

Op 8 februari 2023 heeft de regioraad het Uitvoeringsprogramma MRA (Metropoolregio Amsterdam) Doorfietsroutes vastgesteld. De ambitie is het volledige netwerk van doorfietsroutes binnen de vervoerregio vóór 2035, zoveel als mogelijk, gerealiseerd te hebben.

De bereikbaarheidsmaatregelen wegen we in samenhang af. Het doel daarbij is niet de modaliteit maar de mobiliteit centraal te stellen: de reis van deur tot deur. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen, kijken we nadrukkelijk naar de CO2-balans. Net als naar de aangename beleving van de reis. We streven daarbij naar een vervoerwijze die passend is bij de omgeving. Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit.



Wat gaan we daarvoor doen?



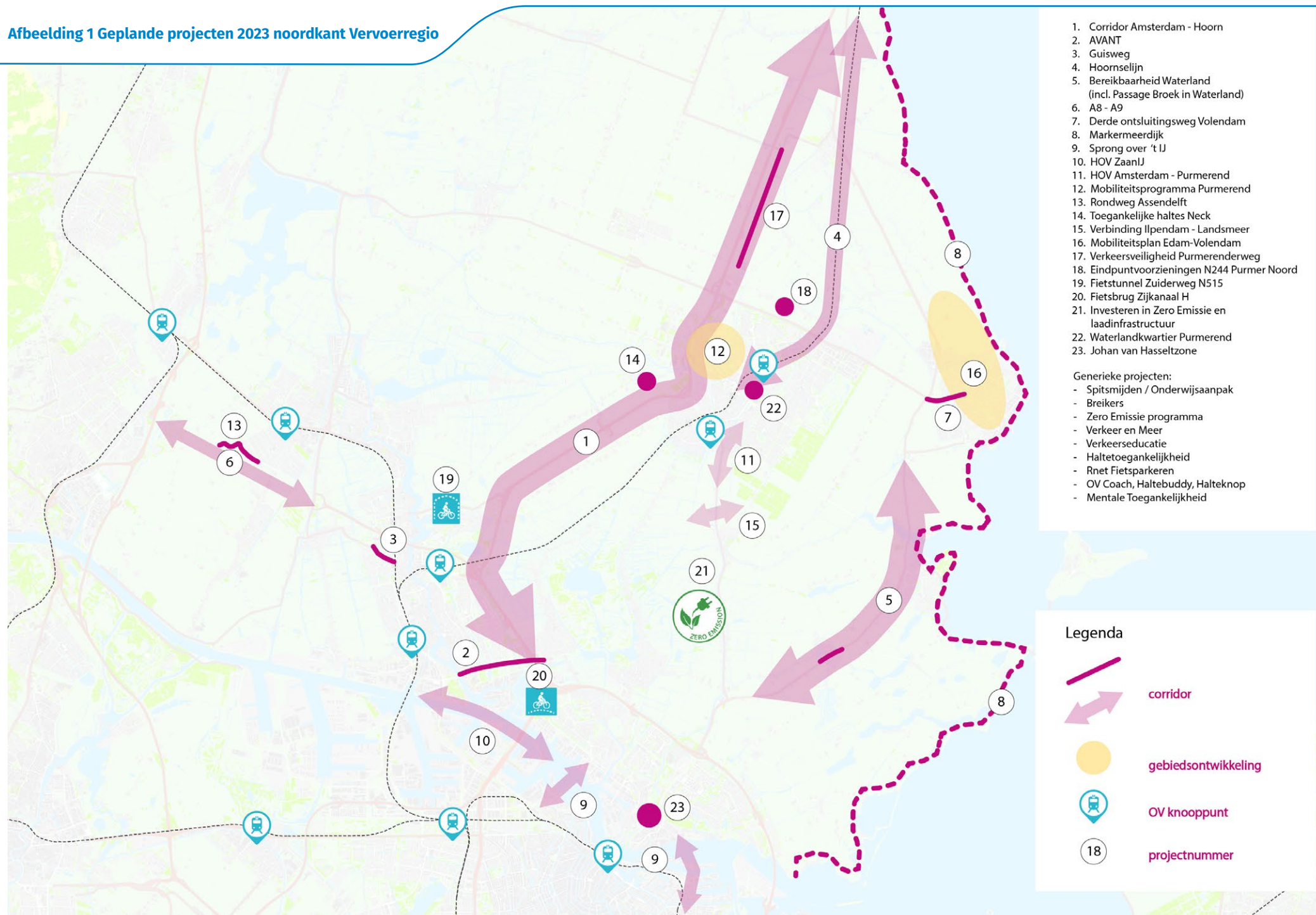
Alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit programma presenteert daarmee de totale ambitie. Daarbij presenteert het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vooral de beschikbare budgetten. Veel van de belangrijke projecten die de komende tijd in uitvoering gaan, zijn mobiliteitsprojecten met meervoudige doelen. Zo bevorderen ze de doorstroming van het OV en/of verbeteren ze de weg. Voor fietsers brengen we tunnels en fietsparkeervoorzieningen aan. We treffen maatregelen voor verkeersveiligheid. En we maken het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk.

Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten zoals de aanleg van het project Guisweg in Zaandijk. Daar komt een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg. Ook leggen we een extra op- en afrit aan bij de A8-aansluiting én een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg en de provinciale weg. Dergelijke projecten hebben we ook op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan of Hoofddorp. Het vergroten van de verkeersveiligheid gebeurt onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig). We financieren daarvoor projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor was in 2021 en 2022 een extra verkregen Rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeerskunde 2030 (SPV) van € 8 miljoen beschikbaar. Een nieuwe tranche van het SPV heeft nog eens € 3 miljoen extra Rijksbudget opgeleverd tot 2027.

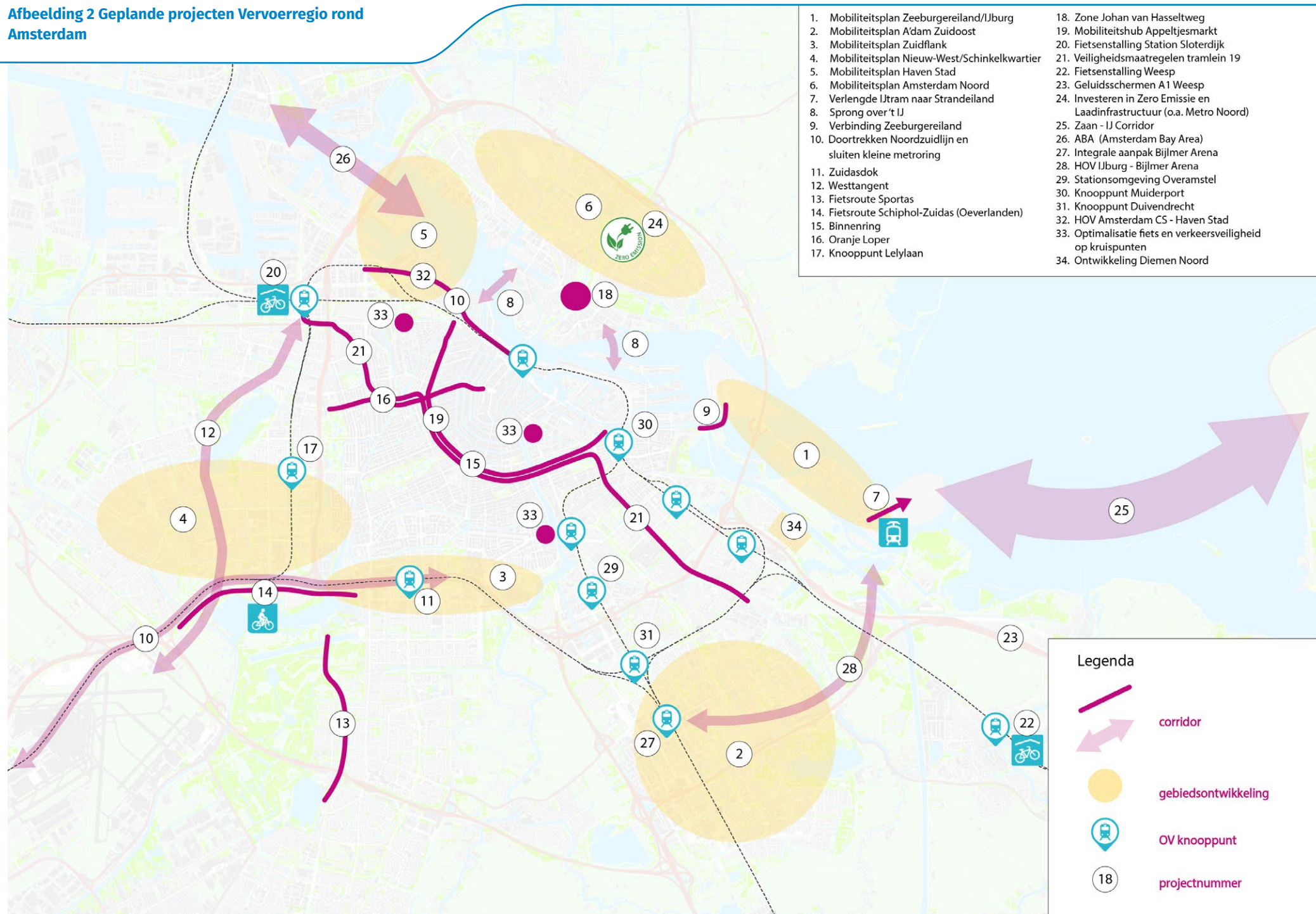
De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem. Dat doen we onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. Met ons inclusiviteitsbeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben in hun mobiliteit. Voorbeelden van acties die hieruit voortkomen - en in het Uitvoeringsprogramma hun plek krijgen - zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrenge van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach. Die helpt mensen bij het zelfstandig reizen met het OV.



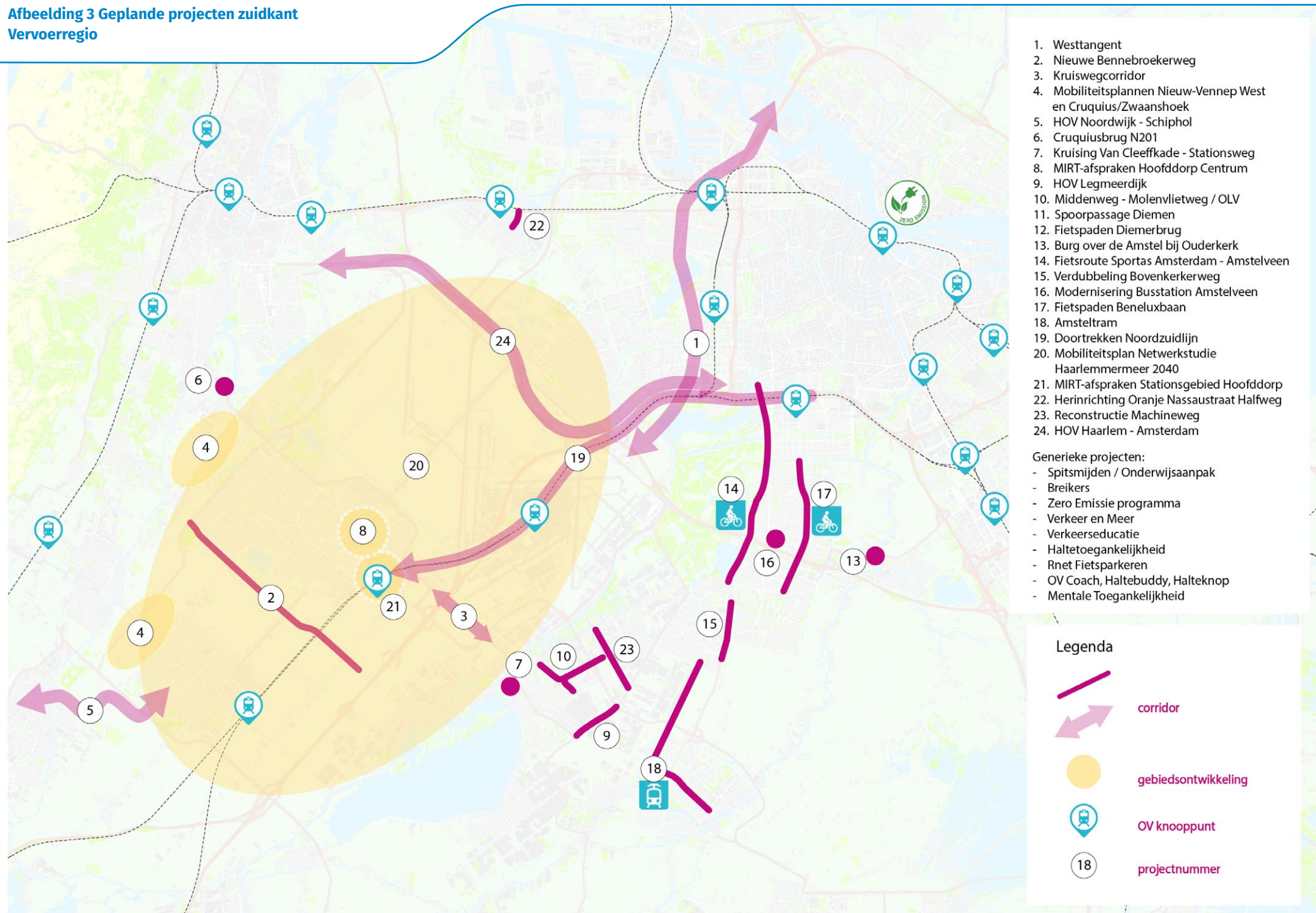
Afbeelding 1 Geplande projecten 2023 noordkant Vervoerregio



Afbeelding 2 Geplande projecten Vervoerregio rond Amsterdam



Afbeelding 3 Geplande projecten zuidkant
Vervoerregio



De Vervoerregio neemt ten aanzien van de MRA Doorfietsroutes een initiërende en pro-actieve rol. Dat doen we in aanvulling op de bestaande nauwe samenwerking bij gemeentelijke initiatieven. De eerste projecten en initiatieven uit het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes zijn dan ook integraal en herkenbaar in dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgenomen.

Ieder jaar brengen we verslag uit en leggen we verantwoording af over de realisatie van alle projecten en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin helder uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) staan al onze projecten en maatregelen opgesomd. Het UPM stellen we ieder jaar tegelijk met de begroting op en leggen we ter besluitvorming voor. Onderstaande kaarten zijn afkomstig uit het UPM en geven per deelregio de belangrijkste projecten weer.

Wat mag dat kosten?

Voor kleine projecten en mutaties (< € 5 miljoen) fluctueert het jaarbudget rond de € 30 miljoen. Voor projectenstudies in verkenningen en planstudiefase hanteren we een stelpost van € 5 miljoen. Net zoals vorige jaren baseren we deze bedragen op een inschatting van de acties van het programma en de ervaringscijfers van de vorige jaren. In de raming van de begroting is het jaarlijkse bedrag stabiel begroot. Dit betekent niet dat er een subsidieplafond wordt gehanteerd. Maar de meeste projecten leiden voor de Vervoerregio pas tot uitgaven na het afgeven van een subsidiebeschikking of het verlenen van een opdracht. We weten dat niet alle projecten binnen de vooraf gestelde planning en budgetten ten uitvoer komen. Het is daarmee het saldo van projecten die sneller worden uitgevoerd dan verwacht en projecten

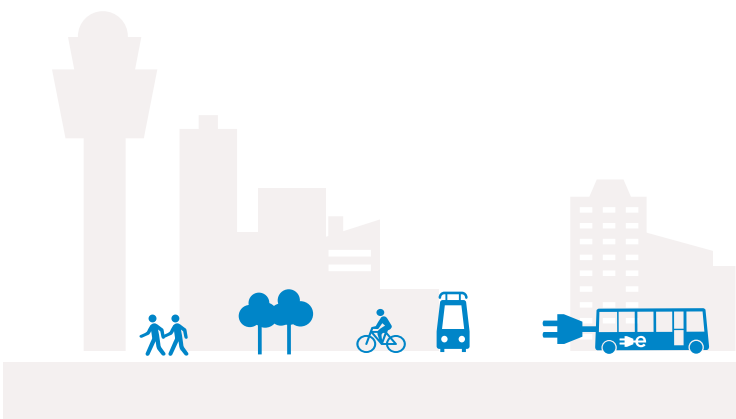
Tabel 3 IA Mobiliteit | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Investeringsagenda Mobiliteit						
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	132.680	155.477	110.651	121.194	121.140	121.140
Totaal lasten	132.680	155.477	110.651	121.194	121.140	121.140
Bijdragen derden	1.755	5.609	-	-	-	-
BDU Absoluut	326	-	-	-	-	-
Totaal baten	2.081	5.609	-	-	-	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-130.599	-149.868	-110.651	-121.194	-121.140	-121.140

die tussentijds sneuvelen of vertragen. Daardoor komen eerder gereserveerde middelen vrij.

De Vervoerregio monitort dit beeld continu. Ze stuurt actief op programmering en hanteert, indien nodig, een overprogrammering van 15%. Dat is een percentage dat niet ongebruikelijk is bij overheden. De realisatiegraad van de Vervoerregio lag afgelopen jaren tussen de 80% en 90%. Het overzicht van de totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen de komende jaren is te vinden in het UPM. Het laat zien dat er keuzes gemaakt moeten. Keuzes die verband houden met het beschikbare budget. Samen met de partners kijken we ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen. Zoals de eerdergenoemde Verkeersveiligheidsimpuls, de klimaatgelden en Europese Fondsen. Waar nodig treedt de Vervoerregio in gesprek met de deelnemende gemeenten en andere regionale partijen, waaronder de provincie Noord-Holland. Op die manier zorgen we ervoor dat er op een adequate

manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen. In 2024 is € 10 miljoen minder beschikbaar dan het structurele niveau van € 121 miljoen. Dit is omdat bij de bestuursopdracht uit 2020 budget van de jaren 2022 tot en met 2024 naar 2021 is overgeheveld. Dit met als doel om ‘investerend de crisis uit te komen’.



Amsteltram

Wat willen we bereiken in 2024?



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. Hij staat voor 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 van de reiziger en de inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de nabijheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat gaan we daarvoor doen?



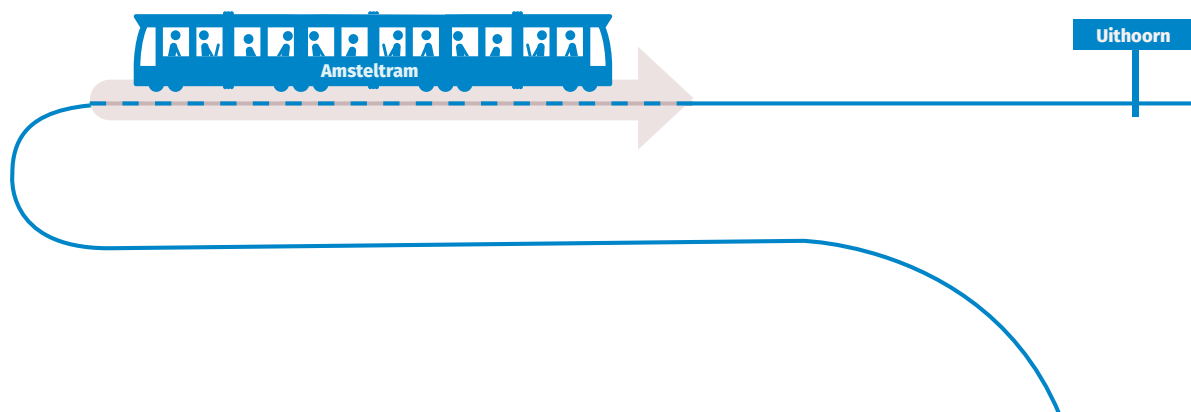
Ombouw Amstelveenlijn - De laatste restwerkzaamheden voor de aanleg van de tijdelijke eindhalte op de Strawinskylaan (light variant) zijn afgerond in 2023. In 2024 verwachten we geen kosten meer.

Uithoornlijn - Het komend jaar staat in het teken van het indienststellingsproces van het project Amsteltram. Dat houdt in: de start van de exploitatie in juli 2024, de decharge van de projectorganisatie en de financiële afsluiting. Zoals het er nu naar uitziet, kunnen wij trots zijn op tijdige oplevering binnen budget!

Om in juli 2024 de daadwerkelijke exploitatie met reizigers te starten, moeten eerst de uitvoering en de integrale testfase succesvol zijn afgerond. Daarmee blijkt dat er sprake is van een integraal werkende traminfrastructuur (met aansluitende weginfrastructuur). Daarop volgt de vervroegde

ingebruikname door GVB. Dan wordt ook de indienststellingsvergunning aangevraagd. Als die er is, stelt GVB de infrastructuur in bedrijf. En onze stadsvervoerder start de fase voor Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO). Deze fase focust op de operationele en organisatorische gereedheid: een betrouwbare dienstregeling conform de concessieafspraken en een robuust beheer van de Uithoornlijn. Hieronder vallen ook het gebruik en beheer van de hal op het opstel terrein in de Legmeerpolder. Die leidt tot een significante daling van het aantal remiseritten door de stad. Na een succesvolle OTO-periode start in juli 2024 de daadwerkelijke exploitatie met reizigers.

Na de start van de exploitatie volgt een periode van definitieve oplevering, de overdracht, decharge van de projectorganisatie op basis van het eindverantwoordingsdocument en financiële afsluiting van de Amsteltram.



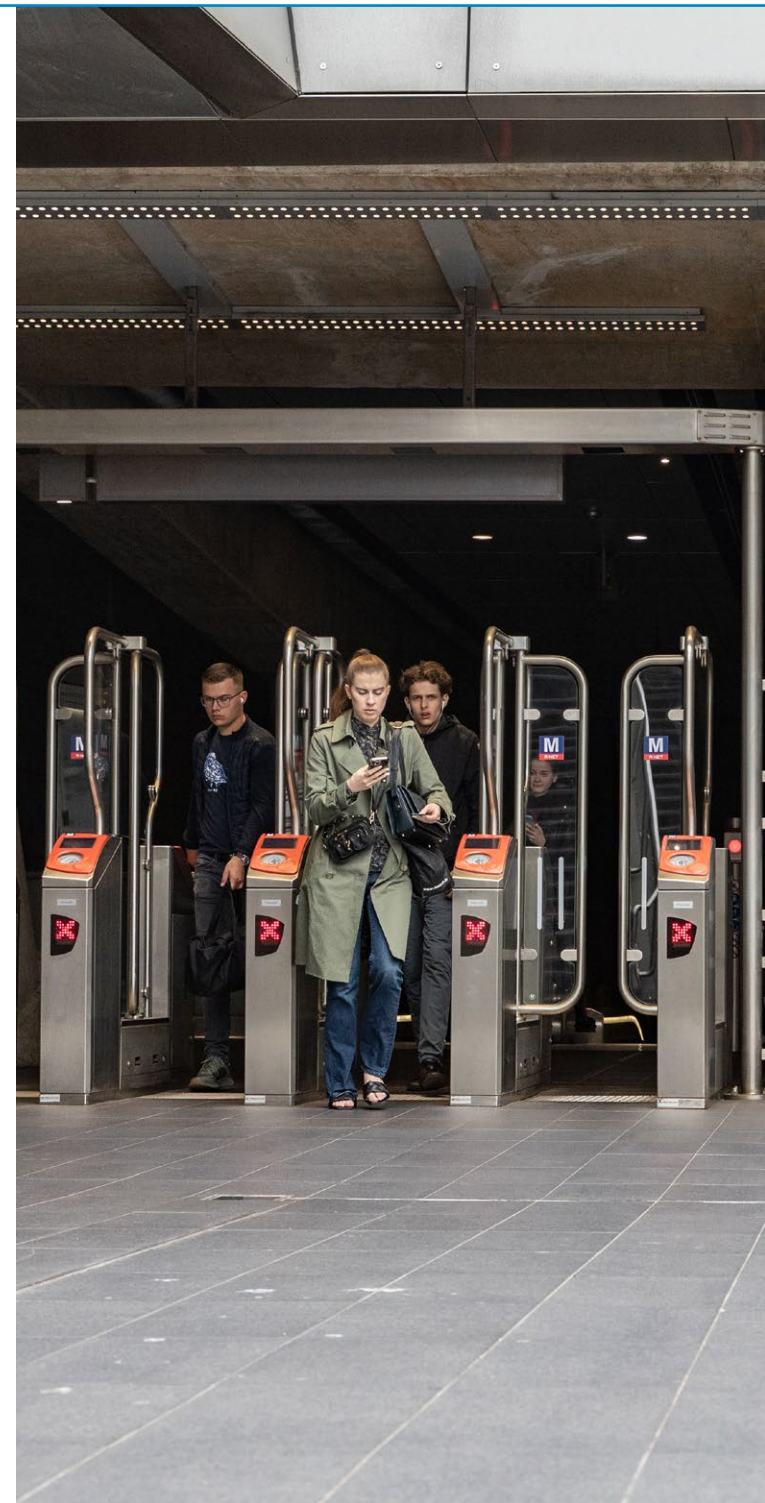
Wat mag dat kosten?



In de Begroting 2023 was voor de jaarschijf 2024 van de Amsteltram/Uithoornlijn € 24,0 miljoen opgenomen. In deze begroting is dat € 31,7 miljoen. Deze stijging wordt met name veroorzaakt door indexatie van het hoofdcontract met de aannemer, daarnaast zijn de kosten voor de OTO fase (Opleiden Trainen en Oefenen van en door GVB tram-bestuurders) hoger uitgevallen. De hogere indexatie is met de in december 2022 vastgestelde 1e Begrotingswijziging 2023 aangepast, ook voor het jaar 2024 (€ 4,5 miljoen). De resterende stijging ad € 3,2 miljoen is opgevangen met het doorschuiven van het projectbudget dat in 2022 niet werd benut.

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

Amsteltram	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Amstelveenlijn	1.359	1.053	-	-	-	-
Uithoornlijn	43.701	41.914	31.718	-	-	-
Totaal lasten	45.060	42.967	31.718	-	-	-
Bijdragen derden	28.660	1.692	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	28.660	1.692	-	-	-	-
Saldo Amsteltram	-16.400	-41.275	-31.718	-	-	-



Grote projecten schaalsprong OV

Wat willen we bereiken in 2024?



Een nationale alliantie van zeven partijen wilde oorspronkelijk een substantiële gezamenlijke bijdrage leveren van € 1,025 miljard voor het realiseren van twee nieuwe metro-projecten: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol/Hoofddorp én het sluiten van de Ringlijn. Maar na een overleg met het Rijk, stelde 'Den Haag' als eis dat er een sluitende dekking voor de totale investering van € 5,4 miljard voor vier projecten zou moeten komen. Naast het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn betrof dat ook Zuidasdok en de aanleg van het 3e perron op station Zuid. Als aan die eis zou worden voldaan, zou het Rijk 75% bijdragen. Daarom heeft de alliantie de regionale bijdrage aangevuld tot € 1,366 miljard. De eerdere bijdrage vanuit de Vervoerregio van € 225 miljoen is daarvoor met € 145 miljoen opgehoogd tot € 370 miljoen. Die is in de begrotingsjaren 2023 tot en met 2034 opgenomen.

Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dit bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten. Ook onderstrepen we zo onze langetermijn verbintenis aan de metrolijnen.

In 2023 en 2024 wordt de MIRT-verkenning uitgevoerd. Die moet in 2025 leiden tot een definitief besluit van de minister van Infrastructuur en Waterschap (IenW) over de realisatie van de beoogde OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp).

Wat gaan we daarvoor doen?



De Vervoerregio gaat samen het Ministerie van IenW de rol van gedelegeerd opdrachtgever vervullen namens de acht betalende partijen als de opdrachtgevers van deze MIRT-Verkenning. In deze fase worden diverse alternatieven, waaronder de doortrekking Noord/Zuidlijn naar Schiphol, nader uitgewerkt. Ook vindt participatie plaats met de omgeving. En er wordt een milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd. Met al deze informatie wordt de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief nader onderbouwd. De rol van de Vervoerregio in het opdrachtgeverschap is tweeledig: ten eerste is de Vervoerregio ambtelijk opdrachtgever en eerste contactpersoon voor de aansturing van de projectorganisatie. Daarnaast vervult ze de rol van kasbeheerder namens alle opdrachtgevers.



Wat mag dat kosten?

De bovenstaande verdeling naar jaren is op basis van eerdere besluitvorming opgenomen. Hierin kunnen wijzigingen optreden als gevolg van nadere afspraken die de partners maken voor de vier beoogde projecten. De eerste stap daarvan is de MIRT-verkenning voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Daarvoor is een globale raming opgesteld met een omvang van circa € 30 miljoen. Dit is inclusief de kosten van de ambtelijk opdrachtgeversorganisatie van de Vervoerregio. Volgens de MIRT-spelregels worden de kosten van een Verkenning voor 50% door het Rijk vergoed. De overige 50% zal door de regionale partijen moeten worden gedekt. In onderstaand overzicht is de bijdrage van partijen naar rato van hun inbreng in de totale opgave berekend. In de begroting 2024 wordt een bedrag van € 1,75 miljoen opgenomen.

Tabel 5 Grote projecten schaa sprong OV| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Grote projecten schaa sprong OV						
Bijdrage doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, sluiten metroring, Zuidasdok en 3e perron en terminal Station Zuid	-	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Bijdragen derden	-	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaa sprong OV	-	-20.950	-1.750	-15.500	-35.000	-40.000

Tabel 6 Bijdrage partners bedragen in miljoenen

Partners	2023	2024	Totaal
Min. I&W	7,5	7,5	15,0
Amsterdam	1,2	1,2	2,4
Vervoerregio	1,7	1,7	3,5
NS	0,9	0,9	1,8
Haarlemmermeer	0,5	0,5	1,0
Schiphol	1,2	1,2	2,3
Prov. Noord-Holland	0,3	0,3	0,6
SADC	1,7	1,7	3,5
Totaal	15,0	15,0	30,0

Concessies

Wat willen we bereiken in 2024?



Ons doel is het openbaar vervoer sterk uit de crisis te laten komen. En klaar te zijn voor de toekomstige OV vraag terwijl de middelen beperkt zijn. De onzekere factor daarbij is dat we nog niet weten hoe snel het OV-gebruik en daarmee de opbrengsten zich zullen herstellen. Om toch zo dicht mogelijk bij onze doelen te blijven, hebben we onze ambities en activiteiten gebaseerd op de prognoses van de vervoerders die in Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) verband zijn gemaakt.

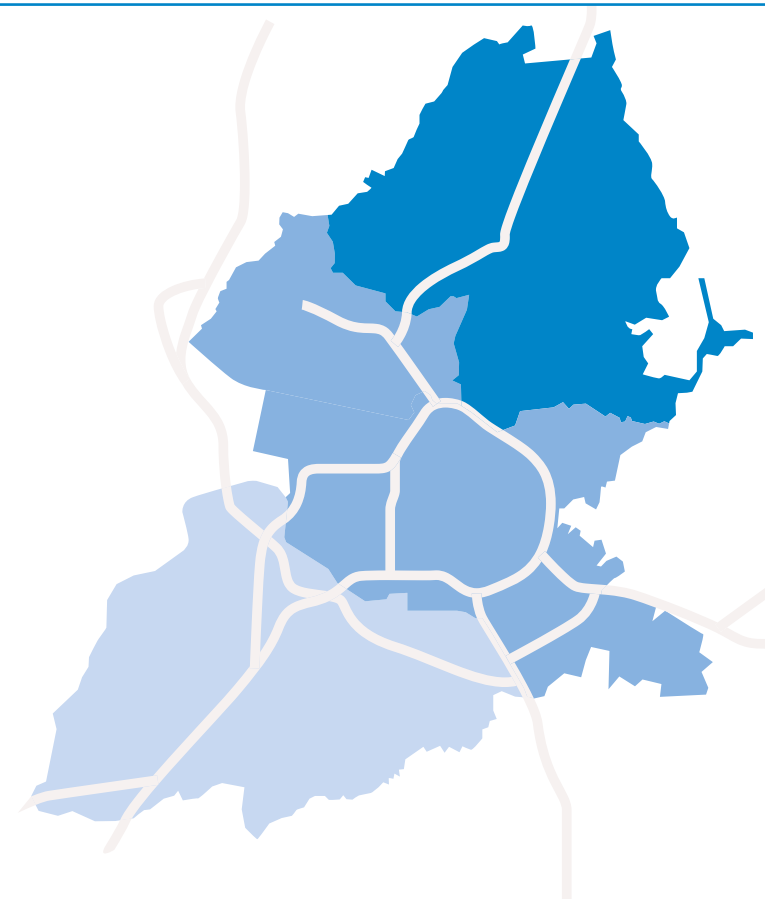
Die geven aan dat in 2025 de reizigersopbrengsten weer op het niveau van 2019 zullen uitkomen. De jaren 2023 en 2024 zijn overbruggingsjaren. Daarom is het noodzakelijk de kwaliteit van het openbaar vervoer hoog te houden en geen maatregelen te nemen die het reizigersherstel vertragen. Toch moeten voor de periode 2024 en 2025 (en verder) afspraken gemaakt worden, over hoe om te gaan met de huidige contractafspraken.

Het behoud van de hoogwaardigheid van het netwerk is van belang. Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is het fundament van het openbaar vervoersysteem. Door hoge frequenties te behouden, zorg je dat het OV aantrekkelijk blijft. Ook faciliteer je de groei. Dit leidt tot eerder herstel van opbrengsten. Naast het hoogwaardige netwerk is het logisch goed te kijken naar de aansluitingen van het onderliggende openbaar vervoernetwerk. Mocht er toch verder afgeschaald moeten worden, dan moeten de aansluitingen gegarandeerd zijn. Toch zien we dat we door de tekorten ook op dat vlak wel degelijk maatregelen moeten nemen die pijn doen.

Naar verwachting houdt het personeelstekort ook in 2024 aan. Dit zorgt er mogelijk voor dat we ondanks reizigersgroei het netwerk niet uit kunnen breiden. Vervoerders doen er alles aan om dit zo snel mogelijk op orde te brengen. De Vervoerregio zal afspraken maken over hoe we hiermee omgaan.

Als regio willen wij aansluiten op toekomstige ontwikkelingen. Dat betekent ook dat wij in onze keuzes voor iedereen aantrekkelijk moeten zijn. En geen onherstelbare schade aan het totale netwerk moeten aanrichten waardoor wij in de nabije toekomst niet aan de vraag kunnen voldoen. Zoeken naar alternatieven voor het reisgedrag geeft ons als regio een zetje in de goede richting bij onze ambities schoon, efficiënt en kosteneffectief OV aan te bieden. Onze grootste concurrent is niet de auto maar onaantrekkelijk openbaar vervoer. Waarbij de reiziger 'snel en comfortabel' als belangrijkste argument noemt om van de auto naar het OV over te stappen.

De begroting gaat uit van een gelijkblijvende inzet van middelen voor de exploitatie ten aanzien van de begroting van 2023. Daarbij worden incidentele middelen uit het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer ingezet om het OV op peil te houden.



Wat gaan we daarvoor doen?



De Vervoerregio gaat na wat coulance in de coronajaren in 2024 weer sturen op de contractafspraken. Er spelen nog steeds grote personeelsproblemen die waarschijnlijk geheel 2024 zullen aanhouden. Ook is de verwachting dat in 2024 nog niet alle reizigers terug zullen zijn op het niveau voor 2019. Tegelijkertijd wordt een hoge indexatie verwacht van de OV-tarieven. Dat maakt het niet aantrekkelijker voor de reiziger om weer vaker met het OV te reizen. We staan voor grote uitdagingen in 2024. We zoeken daar de komende tijd gepaste oplossingen voor.

Het contact met de vervoerder is nog steeds zeer goed en de gesprekken over herijking en herstelplannen 2024 verlopen dan ook constructief en professioneel. Beide partijen hebben de intentie hier op een goede manier uit te komen. Tot nu toe zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt voor 2024. Met het uitvoeren van het concessiebeheer willen we:

- ▶ Een partnerschap met duidelijke taak- en rolverantwoordelijkheid waardoor vernieuwing en uitdagingen de ruimte krijgen.
- ▶ Een hoogwaardig en efficiënt openbaar vervoer (metro, tram en bus) dat het gehele jaar onze reizigers kan vervoeren.
- ▶ Beperkte rituitval van maximaal 1%.
- ▶ Een hoge score van klanttevredenheid (minimaal een 7,5).

- ▶ Strategisch materieel van de vervoerders (railinfra en voertuigen) dat een bijdrage levert aan een betrouwbare en efficiënte dienstuitvoering.
- ▶ Samen met onze regiogemeenten ervoor zorgen dat het wegnnet bij onderhoud en verbetering het OV zo goed mogelijk doorstroming garandeert. En hier al in het project op voorhand extra middelen voor reserveert.
- ▶ Openbaar vervoer dat 100% zero emissie is.

Concessie Amstelland-Meerlanden

- ▶ Voor de concessie Amstelland-Meerlanden geldt dat de Uithoornlijn in dienst wordt genomen. De reiziger reist nu via een rechtstreekse, hoogfrequente R-net buslijn naar Amstelveen busstation. Als de Uithoornlijn gaat rijden, vervallen er enkel hoogfrequente lijnen. Die worden dan overgenomen door de Uithoornlijn, die Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam verbindt. Vervoerkundig betekent dit een aantal veranderingen voor de reiziger. Connexxion rijdt straks niet meer naar het centrum van Amsterdam vanuit Uithoorn. Ook verandert een aantal ontsluitende lijnen.
- ▶ De invoering van 30km/u in de gemeente Amsterdam heeft impact op de dienstregeling met als gevolg langere reistijd.
- ▶ In 2023 maakt de Vervoerregio afspraken

met Connexxion over 2024 en de jaren erna. Het uitgangspunt is dat de maximaal begrote exploitatiesubsidie beschikbaar is. Tegelijkertijd zet Connexxion zich volledig in om het personeelstekort op te lossen en het vervoeraanbod te laten groeien wanneer het aantal reizigers verder herstelt.

Concessie Zaanstreek en Waterland

- ▶ De nieuwe samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland start op 10 december 2023. De implementatie is in volle gang. De nieuwe bussen zijn besteld en de stallingen zijn in aanbouw. Het proces loopt in het algemeen voorspoedig. De grote opgave is ook in deze concessie het personeelsprobleem. De Vervoerregio is in gesprek met EBS om een plan te maken om het personeelstekort op te lossen.
- ▶ Voor de nieuwe gecombineerde concessie Zaanstreek-Waterland is in 2024 een budget beschikbaar van ongeveer € 43 miljoen. Dit bestaat uit eenmalige subsidies: de exploitatiesubsidie en overige kosten voor de concessie.

Amsterdam

- ▶ Naast de aangepaste frequenties in 2023 worden ook routes aangepast. Daar waar een alternatief is, worden routes gebundeld. Hiermee wordt een robuust basisnetwerk gecreëerd. Hiermee kunnen we

de groei van de komende jaren en uitbreidingen in het netwerk faciliteren.

- ▶ De ambitie is om te sturen op herstel van reizigersaantallen tegen een marktconform kostenniveau. Waarbij we de juiste balans willen vinden tussen snelheid, nabijheid en directheid.
- ▶ De invoering van 30km/u in de gemeente Amsterdam heeft impact op de dienstregeling met als gevolg langere reistijden. Aan de andere kant worden de reizigersopbrengsten hoger omdat de verwachting is dat meer reizigers de overstap maken van de auto naar het openbaar vervoer.
- ▶ De productie in 2024 zal afnemen naar maximaal 82,5% t.o.v. 84% in 2023. Dit komt door frequentiewijzigingen en routewijzigingen. Als 100% referentie geldt het jaar 2019 (pre-corona).



Wat mag dat kosten?

Door achterblijvende reizigersopbrengsten en kostenstijgingen blijven de financiële tekorten groot in 2024. De wens is weer terug te gaan naar de contractafspraken waarbij de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is, naast de verantwoordelijkheid voor de uitvoering en de daarmee samenhangende kwaliteit daarvan. De lijn die we hanteren, is de volgende: terug naar de economische verhoudingen van het contractuitgangspunt: een zo goed mogelijk ov-product voor de reiziger (kwantiteit en kwaliteit). En een prikkel in de afspraken om kwaliteit te verbeteren. Sturen op kwaliteit en afspraken over groei en herstel meenemen. Plannen moeten nog worden uitgewerkt ook afhankelijk vanaf de start van de Uithoornlijn.

In het overzicht Concessies (zie tabel 7) zijn de volgende elementen verwerkt:

- De bedragen voor de concessies zijn aangepast aan het voorlopig prijspeil 2023. Dit is een verhoging van € 3,6 miljoen conform de concessieafspraken.
- Bij de business-case voor de aanleg Uithoornlijn is uitgegaan van een besparing van € 6 miljoen per jaar. De uitgangspunten zijn nu getoetst aan de huidige situatie en concessies. Dit leidt tot een bijstelling van € 3,5 miljoen per jaar die nog niet in de begroting was opgenomen. In 2024 is dit incidenteel hoger: € 4,8 miljoen. Dit omdat de besparing pas vanaf 1 juli ingaat.

- Het het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer is geactualiseerd op basis van de uitgaven in 2022 en 2023. Hierdoor is € 4,6 miljoen verschoven van 2024 naar 2023.
- In 2024 is een bijdrage van € 20 miljoen aan de concessie Amsterdam toegevoegd vanuit het Ontwikkelfonds Openbaar Vervoer zodat in het laatste jaar van de huidige concessie een realistisch vervoersplan opgesteld kan worden. Dit bedrag is de maximale bijdrage voor de helft van het eventuele verlies van GVB exploitatie in 2024. Voor de concessie Amstelland-Meerlanden worden in de loop van 2023 afspraken gemaakt over 2024 en verder.
- Voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland zijn een aantal incidentele posten verschoven. Dit betreft een budget neutrale verplaatsing over de jaren 2023, 2024 en 2025. In 2024 is daardoor sprake van een verlaging van € 2,5 miljoen.

Toelichting op de concessie Amsterdam:
Met de investering van de nieuwe concessie voor Amsterdam vanaf 2025 is een jaarlijkse groei van 1% voorzien. Deze is bestemd voor uitbreiding van de lijnvoering of voor andere maatregelen die nog meer comfort aan de reiziger bieden. Met deze groei wordt een jaarlijkse toename in de opbrengsten van 2%

verwacht. Die is als target in de afspraken opgenomen. De bijdrage van de Vervoerregio kan daardoor elk jaar afnemen. Elke bestuursperiode worden de kosten- en opbrengstenontwikkeling getoetst aan de werkelijke cijfers. Dat kan leiden tot een herijking van de begrotingsreeks.

Tabel 7 Concessies | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Concessies	Jaar-rekening 2022	Gewijzig-de begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Amstelland Meerlanden	66.388	61.796	51.801	50.703	50.703	50.703
Amsterdam (Exploitatie)	103.725	50.658	20.902	5.763	2.763	-237
Waterland	29.954	29.402	-	-	-	-
Zaanstreek	14.606	13.745	-	-	-	-
CVV en buurtbussen	69	150	67	67	67	67
Ontwikkelfonds OV	2677	5.000	9.720	12.000	9.000	6.000
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	424	725	-	-	-	-
R-net Uitvoeringskosten	2	156	-	-	-	-
Zaanstreek/Waterland (vanaf 2024)	266	5.205	42.981	42.394	38.887	38.887
Totaal lasten	218.111	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420
Bijdragen derden	6.758	6.143	8.297	8.254	6.100	6.100
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Beschikbaarheids- of Transitievergoeding OV	108.576	32.809	-	-	-	-
Totaal baten	115.334	38.952	8.297	8.254	6.100	6.100
Saldo Concessies	-102.777	-127.886	-117.174	-102.672	-95.320	-89.320

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)

Wat willen we bereiken in 2024?



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. Hierdoor draagt dit subprogramma bij 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. Daaronder vallen 'van modaliteit naar mobiliteit' en een prettige en veilige reis.

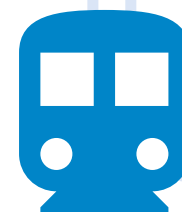
De Vervoerregio is sinds 1 januari 2022 opdrachtgever van GVB Infra BV voor de activiteiten voor het beheer en onderhoud van het railinfrabedrijf (RIB). De Vervoerregio verricht als opdrachtgever een aantal activiteiten om deze nieuwe samenwerking te laten slagen. Kern van de nieuwe afspraken met GVB RIB is: assetmanagement in overeenstemming met de internationaal erkende ISO 55.000 norm. Dit is een professionele manier van assetmanagement, die is gebaseerd op goede asset informatie. Kosten, risico's en prestaties wegen we daarbij zo goed mogelijk af.

Om deze rol als opdrachtgever goed in te vullen, is een verdere professionalisering nodig van de organisatie. De Vervoerregio en GVB RIB zullen de komende jaren samen investeren in de nieuwe rolverdeling. Daarvoor is de transitieperiode van 2022 – 2024 afgesproken. Vanuit het transitieprogramma wordt gestuurd op de verdere ontwikkeling van beide organisaties en de samenhang.

Zowel in 2022 als 2023 worden er in deze transitie stappen gezet. Resultaat moet zijn dat in 2024 zowel GVB RIB als de Vervoerregio conform de assetmanagementsystematiek werken. Voor GVB RIB houdt dat in dat de organisatie zich conform de ISO 55.000 norm laat certificeren. De verwachting is wel dat dit ook na 2024 nog verdere doorontwikkeling en aandacht vraagt.

De Vervoerregio stuurt samen met GVB RIB op prestaties (KPI's) 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 het speerpunt voor 2023. Dat zal het ook voor 2024 blijven. De verwachting is dat eind 2023 nieuwe KPI's worden geïntroduceerd. Daardoor wordt een aanzienlijke slag gemaakt in het beheersen van de prestaties.

Zowel binnen de Vervoerregio als GVB wordt actiever gestuurd op het nemen van integrale besluiten. Belangen van exploitatie, strategische activa en asset management moeten daarbij expliciet gewogen worden. Hierbij blijft de wettelijke taak van beheerder GVB Infra BV wel steeds goed zichtbaar.



Wat gaan we daarvoor doen?



Het beheer en onderhoud wordt sinds 1 januari 2022 voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd. GVB RIB voert het beheer en onderhoud in 2024 uit conform het Beheerplan 2024. GVB RIB stelt het beheerplan elk jaar tussen maart en mei op. Aansluitend wordt dit tussen partijen besproken. Het definitieve Beheerplan 2024 zal rond eind september 2023 voor instemming aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio worden aangeboden (conform de Wet lokaalspoor).

Voor het Beheerplan 2024 is nadrukkelijk de vraag gesteld om mede op basis van het Vervoerplan 2023-2024 te bepalen wat de impact is op het beheer en onderhoud. Ook de uitbreiding van het areaal in 2024 met de Uithoornlijn wordt opgenomen in het Beheerplan 2024. Daarmee voegen we het aan de scope van het beheer en onderhoud toe. Daarnaast is het beheer en de doorontwikkeling van S&C toegevoegd aan de AMRI overeenkomst. Hiervoor gaan we op portfolioniveau sturing geven aan GVB RIB om de efficiënte keuzes te maken binnen het beheer van S&C. Vanuit GVB RIB en de Vervoerregio gaan we in 2024 ook extra inzetten op de duurzaamheidskansen die er binnen het areaal en de werkzaamheden van AMRI liggen. Omdat het om beheer en onderhoud gaat, zal de scope van de werkzaamheden jaarlijks niet wezenlijk wijzigen. Met uitzondering van genoemde wijzigingen.

Wat mag dat kosten?



Tabel 8 AMRI| Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Dagelijks Onderhoud Metro	88.817	40.599	39.404	39.404	39.404	39.404
Dagelijks Onderhoud Tram		18.678	19.531	19.531	19.531	19.531
MVP Tram		20.813	21.220	21.220	21.220	21.220
MVP Metro		20.818	22.366	22.366	22.366	22.366
Strategisch Beheer AMRI		12.929	12.291	12.291	12.291	12.291
Overige kosten AMRI		40.608	20.888	17.732	18.132	18.132
OV-Governance		715	850	-	-	-
Bijdrage WLS		180	180	180	180	180
S&C		10.880	7.200	4.500	3.900	2.000
Totaal lasten	88.817	166.220	143.931	137.225	137.025	135.125
Bijdragen derden	94	1.100	3.000	1.900	1.900	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	94	1.100	3.000	1.900	1.900	-
Saldo AMRI	-88.723	-165.120	-140.931	-135.325	-135.125	-135.125

In deze tabel zijn de volgende elementen verwerkt:

- ▶ Het sub-programma bestaat financieel voornamelijk uit de kosten voor de opdracht die de Vervoerregio verstrekt aan GVB RIB voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud aan de railinfra. Dit is conform het door GVB RIB ingediende Beheerplan 2024. Op basis van de kaderbrief AMRI worden ook de financiële kaders meegedeeld. Die kaderbrief verstrekt de Vervoerregio jaarlijks eind april aan GVB RIB. Jaarlijks indexeren we de bedragen uit de financiële meerjarenreeks van de overeenkomst. Deze mutaties zijn verwerkt in bovenstaande begroting.
- ▶ De bedragen in de begroting 2024 en verder zijn aangepast met een indexatie 2023 van 6,047%, dit is een bedrag van € 7,6 miljoen.
- ▶ Vervoerregio en GVB RIB hebben contractueel afgesproken dat er – onder bepaalde voorwaarden - geschoven kan worden binnen het totaal van de meerjarenreeks. Daardoor leidt een over – of onderschrijding niet meteen tot een noodzaak tot meer middelen, of het vrijvallen van middelen. Hierdoor zijn er vanuit 2022 middelen herverdeeld over latere begrotingsjaren. Dit zorgt voor € 8,3 miljoen hogere uitgaven.
- ▶ De toevoeging van onderhoud en doorontwikkeling S&C aan AMRI is met een bedrag van € 7,2 miljoen in de begroting 2024 verwerkt, waarvan € 2,0 miljoen structureel. Dit gaat om projectbudgetten gefinancierd vanuit externe bijdragen of incidentele middelen en structurele kosten.

Hiervan is € 4,1 miljoen gefinancierd vanuit bestaande middelen, € 1,1 miljoen vanuit andere begrotingsposten en € 3,0 miljoen uit een bijdrage derde. Daarnaast is er een toevoeging van € 3,1 miljoen die nog niet in de begroting was opgenomen. De uiteindelijk benodigde jaarlijkse bedragen worden de komende jaren gemonitord en indien nodig herijkt.

- ▶ Voor de OV-governance is vanuit de jaarrekening 2022 € 0,3 miljoen doorgeschoven naar 2024. Dit omdat de activiteiten van dit onderdeel langer doorlopen.

Omdat vanaf 2022 de Vervoerregio opdrachtgever is en niet alleen maar een subsidiërende rol heeft, kan vanaf 2022 een lagere productie bij GVB RIB leiden tot een onderbesteding op deze post bij de Vervoerregio. Vooralsnog is dit voor de Vervoerregio geen aanleiding om de afgesproken jaarbedragen vanaf 2024 te wijzigen.



Activa GVB

Wat willen we bereiken in 2024?



De Vervoerregio blijft inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer. Dit proces heeft grote impact op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

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

De reizigers aantallen in het Amsterdamse OV zijn de laatste jaren gestaag gegroeid. Daardoor dreigde het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan te lopen. Door COVID-19 is daarin een trendbreuk ontstaan. Er is sprake van krimp. 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 voort, zoals de aanschaf van nieuwe M7-metro's en de elektrische bussen. De subsidies hiervoor zijn al beschikt. Op basis daarvan heeft GVB met leveranciers contracten afgesloten. Bovendien zijn dit voertuigen die respectievelijk 30 en 15 jaar meegaan.

De Vervoerregio blijft inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer. Dat heeft grote impact op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

Op dit moment voorziet de Vervoerregio niet dat er op korte termijn behoefte is om de vloot te laten groeien. Maar we zullen wel doorlopend investeringen blijven doen voor vervanging van materieel dat tegen het einde van de levensduur aan zit.

De Vervoerregio draagt bij aan de investeringen van GVB in de strategische activa. Het gaat om subsidies die variëren van tientallen tot honderden miljoenen euro's. Die worden via kapitaallastenvergoeding (afschrijvingskosten en rente) beschikbaar gesteld aan GVB. 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?



Metro

Op het gebied van metro is de komst van de M7 het meest in het oog springende aspect. In 2016 heeft de regioraad subsidie beschikbaar gesteld voor de aanschaf van 30 nieuwe metro's ter vervanging van oude metro's die hun einde levensduur bereiken. Inmiddels is het project zover dat de eerste voertuigen veilig en volgens verwachting rijden in de dienstregeling. In de loop van 2023 en 2024 stromen meer voertuigen in.

In het contract is een optie opgenomen om 30 extra voertuigen te bestellen. In 2024 loopt de mogelijkheid af om voertuigen bij te bestellen en zo de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld. In 2023 zijn de Vervoerregio en GVB, gesprekken begonnen om de nut en noodzaak van het afroepen van extra voertuigen te onderzoeken. Wanneer hieruit een extra behoefte aan middelen voortkomt, zal dit aan de regioraad voorgelegd worden. Eind 2023/begin 2024 verwachten de Vervoerregio en GVB hier een uitspraak over te kunnen doen. Voor de extra optie M7 is nog geen reservering opgenomen in de meerjarenbegroting.

Tram

De bestelling van de 15G-trams viel binnen het tramdomein het meeste op in de afgelopen jaren. Inmiddels zijn alle 15G-trams inzetbaar voor de dienstregeling. GVB werkt intussen aan de verbetering van de prestaties op straat. Eind 2022 heeft het dagelijks bestuur de vlootstrategie Tram vastgesteld. Uit de vlootstrategie volgt dat we op korte termijn een besluit moeten nemen over een vervangingsinvestering voor een deel van de Combinovloot. De Combino is een lagevloertram van Siemens Mobility. GVB en Vervoerregio zijn gesprekken gestart over een mogelijke nieuwe trambestelling, de 17G. Binnen de meerjarenbegroting is hier budget voor opgenomen. Als de plannen concreter worden, zullen deze aan de regioraad voorgelegd worden.

Bus

Ook de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen, is binnen de strategische activa een belangrijke

investering. De laadapparatuur hoort daar ook bij. Inmiddels rijdt GVB met 159 elektrische bussen in Amsterdam. Voor deze elektrische bussen maakt de Vervoerregio gebruik van de Specifieke Uitkering zero-emissiebussen (SPUK ZE). Die wordt gefaciliteerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Als Vervoerregio zorgen wij voor een tijdige aanvraag van deze subsidie en alloceren wij die aan de passende concessie. Hierdoor verminderen wij de druk op onze reguliere BDU. Aan deze SPUK zijn verschillende voorwaarden verbonden, waar wij als Vervoerregio op sturen. In 2024 wordt de instroom van de EB4 bussen en daarbij horende laadinfra afgerond. Naar verwachting stromen vanaf eind 2024 de EB5 en EB6 bussen in. Over de omvang wordt in 2023 een besluit genomen.

Wat mag dat kosten?

De cijfers zijn gebaseerd op het meerjaren investeringsprogramma 2023-2038. Dat is vastgesteld door het dagelijks bestuur in december 2022. De Vervoerregio kan voor de gemaakte investeringen die worden vergoed door middel van beschikkingen, goed inschatten wat de uitgaven in totaliteit zullen zijn. Deze landen één op één in de begroting. Daarnaast houdt de Vervoerregio rekening met investeringen die vanuit het Meerjaren Investeringsprogramma (MJIP) aangevraagd kunnen worden, maar waarover nu nog geen besluit is genomen. Voor de lange termijn wordt op basis van de vervoerprognose en het MJIP gekeken naar de kapitaallasten die horen bij deze uitbreidingen en vervangingsinvesteringen. Dit gebeurt in overleg met GVB. Veelal spelen deze zaken niet binnen het kader van de meerjarenbegroting (4 jaar). Dit vanwege de lange voorbereidingstijd tussen keuzes maken, aanbesteding en instroom van voertuigen.



Tabel 9 Activa GVB | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Totaal lasten	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Bijdragen derden	31	-	1.200	-	-	-
BDU Absoluut		-	-	-	-	-
Totaal baten	31	-	1.200	-	-	-
Saldo Activa GVB	-17.674	-55.252	-41.705	-37.684	-43.550	-33.834

De jaarlijkse begroting betreft vooral de bijdrage aan de kapitaallastenvergoeding bij GVB. Dit betreft de afschrijving van het materieel over de levensduur en de rentevergoeding op de investering. Het gaat dus om een investering van honderden miljoenen. Maar door de kapitaallastenvergoeding wordt deze over maximaal 30 jaar gespreid.

De bijdragen derden bestaan uit de toegekende subsidie SPUK ZE van de RVO. Deze worden over meerdere jaren betaalbaar gesteld aan de Vervoerregio.

Het MJIP 2024-2039 wordt voorzien van een gedetailleerdere uitsplitsing van de kapitaallastenvergoeding. Dit is om een accurate inschatting te maken van de gevraagde begrotingsruimte van de Vervoerregio. De Vervoerregio gaat er niet van uit dat dit een negatief effect zal hebben op de voorliggende begroting. Maar het zorgt wel voor beter inzicht. Dit gekoppeld met de gewijzigde afspraken op het gebied van subsidieverlening en -vaststelling, betekent een vereenvoudiging van de activa-processen. Dit is een verdere uitwerking van de nieuwe governance afspraken van 2022.

Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Wat willen we bereiken in 2024?

De Vervoerregio heeft informatie nodig om besluiten te kunnen nemen. Besluiten voor de uitvoering van onze wettelijke taken, de uitwerking van onze strategische opgaven en het behalen van onze ambities. Hiertoe verzamelen en ontsluiten we gegevens. Ook ontwikkelen en beheren we instrumenten. Daarnaast voeren we (monitorings)onderzoeken en (evaluatie)studies uit. Dit doen we in bepaalde gevallen zelfstandig. Maar in de meeste gevallen gebeurt dit samen met onze partners in de regio of daarbuiten. De Vervoerregio treedt daarbij op als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator.

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), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM). Daarnaast werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's. Zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab), het platform Verkeer & Meer, de MRA Ontwikkelagenda Spoor en het MRA platform Smart Mobility. Ook laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en de inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar aanleiding van een motie van de regioraad. Of op 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. Dit geldt met name gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals woningbouw of stedelijke transformatie. Tot slot monitoren we de voortgang van onze strategische opgaven. Ook evalueren we de voortgang en effecten van onze projecten. Waar mogelijk maken we voor onze onderzoeken en studies gebruik van ons regionale reizigerspanel.

Wat mag dat kosten?

Op basis van de jaren 2020 tot en met 2022 verwachten we voor 2024 en de jaren daarna jaarlijks € 7 miljoen uit te geven aan OSS-projecten.

Tabel 10 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (bedragen in x €1.000)

Onderzoek, Studie en Samenwerking	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
MRA verkeersmodel VENOM	334	592	592	592	592	592
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.032	868	1.000	1.000	1.000	1.000
MRA Smart Mobility	815	780	780	780	780	780
MRA Spoordossier	207	200	200	200	200	200
OSS overige projecten	5.508	5.923	5.796	5.796	5.796	5.796
Totaal lasten	7.896	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368
MRA verkeersmodel VENOM	40	298	298	298	298	298
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	558	445	450	450	450	450
MRA Smart Mobility	614	460	460	460	460	460
MRA Spoordossier	167	160	160	160	160	160
OSS overige projecten	255	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.634	1.363	1.368	1.368	1.368	1.368
Saldo Onderzoek, Studie en Samenwerking	-6.262	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Apparaatskosten

Wat willen we bereiken in 2024?

Met het subprogramma Apparaatskosten willen we de activiteiten die de Vervoerregio in het primaire proces uitvoert, goed stroomlijnen door de geschikte personen en hun kwaliteiten erop in te zetten. Voor de overhead functies (secundair proces) verwijzen wij naar het hoofdstuk Programma Overhead.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het primaire proces vindt plaats in de teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. Op basis van jaarlijkse teamplannen voeren deze teams de werkzaamheden uit om de in de begroting gestelde doelen te bereiken. Hiertoe vult het subprogramma Apparaatskosten de inzet van het primaire proces op de vaste formatie en tijdelijke aanvulling aan met externe medewerkers.

Wat mag dat kosten?

De begrote bedragen voor 2024 tot en met 2027 zijn met het prijspeil 2023 opgenomen. Er is dus nog geen rekening gehouden met de toekomstige loonontwikkeling.

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primair proces voor 2024 bedroeg € 10,2 miljoen (Kaderbrief 2024). Het budget is verhoogd met een indexatie over 2023 van € 0,6 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,0 miljoen op voor het in lijn brengen van de personele capaciteit. Dit doen we met het oog op de aansturing en ondersteuning van de nieuwe opgaven en ambities van de Vervoerregio. Zie

hiervoor een toelichting in de paragraaf Bedrijfsvoering onder het kopje **Personeelscapaciteit in overeenstemming met de ambities van de Vervoerregio**.

Daarmee bedraagt de structurele begroting voor dit onderdeel € 11,8 miljoen per jaar. Dat is minder dan in 2023 en lijkt daarmee strijdig met de gewenste uitbreiding. Een incidentele ophoging van € 1,8 miljoen in 2023 verklaart deze paradox.

Tabel 11: Apparaatskosten | Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuursrapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Directe Personeelslasten	7.816	9.104	10.104	10.104	10.104	10.104
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.159	3.490	1.722	2.272	2.272	2.272
Totaal lasten	8.975	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376
Bijdragen derden	65	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	65	-	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-8.910	-12.594	-11.826	-12.376	-12.376	-12.376

Programma Overhead

De Vervoerregio Amsterdam heeft in haar bedrijfsvoering aandacht voor verschillende aspecten. Zo is er aangekondigd dat er een verhoging komt voor huisvesting op de nieuwe locatie. Daarmee kan de verbinding met stakeholders verder geïntensiveerd worden. Vanwege de krapte op de arbeidsmarkt vragen we een structurele uitbreiding aan voor personeel en organisatie. Ook kijken we naar een eventuele overstap naar een ander salarisverwerkingsbureau. Verder is er aandacht voor de ontwikkeling van Teams, ICT-beveiliging en de aanbesteding voor de nieuwe termijn ICT-ondersteuning. (zie ook paragraaf Bedrijfsvoering).

Tabel 12 Overhead | Baten & Lasten (bedragen in x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Materiële kosten:						
Bestuur & Ondersteuning	115	157	157	157	157	157
Communicatie	159	185	185	185	185	185
Bedrijfsvoering	3.167	3.941	3.601	3.608	3.563	3.563
Financiën	162	235	235	235	235	235
Personele kosten:						
Directe personeelslasten	5.674	6.237	7.237	7.237	7.237	7.237
Inhuur op ondersteunende activiteiten	2.198	2.803	1.834	1.884	1.884	1.884
Totaal lasten	11.475	13.558	13.249	13.306	13.261	13.261
Baten overhead	314	202	202	202	202	202
Totaal baten	314	202	202	202	202	202
Saldo Overhead	-11.161	-13.355	-13.046	-13.103	-13.058	-13.058

Wat mag dat kosten?



De begrote bedragen voor 2024 tot en met 2027 zijn met het prijspeil 2023 opgenomen. Er is dus nog geen rekening gehouden met de toekomstige loonontwikkeling. Het budget inhuur was in 2023 circa € 1,0 miljoen hoger. Dit komt doordat er incidenteel extra budget uit 2022 is doorgeschoven. In feite gaat het om een incidentele oplossing voor de structureel gewenste extra personeels-inzet.

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primair proces voor 2024 bedroeg in eerste instantie € 7,5 miljoen (zie Kaderbrief 2024). Dat budget is verhoogd met een indexatie over 2023 van € 0,5 miljoen. Daarnaast nemen wij aanvullend € 1,0 miljoen op voor het in lijn brengen van de personele capaciteit voor de aansturing en ondersteuning van de nieuwe opgaven en ambities van de Vervoerregio. Daarmee bedraagt de structurele begroting voor de personele overheadkosten € 9,1 miljoen per jaar. Dat is ongeveer gelijk aan de begroting 2023 en lijkt daarmee strijdig met de gewenste uitbreiding. De verklaring daarvoor is dat in 2023 een incidenteel budget van € 1,0 miljoen beschikbaar was.

Door de opgave om geschikt personeel te vinden en de krapte op de arbeidsmarkt, moeten we sterker inzetten op werving & selectie.

Programma Algemene dekkingsmiddelen

Wat willen we bereiken in 2024?



Met de algemene dekkingsmiddelen financieren we de mobiliteitsdoelstellingen die we voor 2024 willen behalen. Deze bestaan vooral uit de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU). Ook de rentebaten op de bussenleningen inclusief de marktconformiteitstoelage die wij aan GVB Activa berekenen voor de garantstelling op hun leningen vallen hieronder. De BDU is een structurele inkomstenpost die de Vervoerregio van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) ontvangt vanuit de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Er zijn ook additionele en geoordeelde bijdragen die niet zijn gelinkt aan de algemene BDU. Die nemen we op in het programma Verkeer & Vervoer.

Wat gaan we daarvoor doen?



We houden intensief contact met het ministerie van IenW over de afstemming van de bedragen en het proces van indexatie. Er zijn twee factoren die ervoor zorgen dat we op mobiliteitsgebied steeds minder kunnen doen. Enerzijds de afwijkende ontwikkeling van de prijsstijgingen voor de concessies, railinfrastructuur en infrastructuur en anderzijds de indexatie die wij op de BDU ontvangen. Ondertussen zorgt de woningbouwopgave van het Rijk in het MRA-gebied dat er steeds meer vraag naar mobiliteit in brede zin is - en OV in het bijzonder. Wij gaan het gesprek aan met het ministerie om voldoende middelen te krijgen voor onze opgave.

Voor het afsluiten van de bussenleningen voor de concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) zijn wij in 2023 leningen aangegaan. Deze lening sluizen wij door aan de vervoerder EBS tegen vrijwel dezelfde condities. De marktconformiteitstoelage wordt aan GVB Activa, Connexxion en EBS in rekening gebracht. Daarmee krijgen we een reële marktwaarde voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen) en de bussenlening.



Wat mag dat kosten?



Tabel 13 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs- rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-	-
Rentelasten	-	280	4.626	4.310	3.994	3.677
Totaal lasten	-	280	4.626	4.310	3.994	3.677
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	470.401	470.401	470.401	470.401
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	2.563	-28.187	-10.275	-20.784
Rentebaten	2.991	1.750	7.463	6.950	6.436	5.913
Overige baten voorgaande jaren	-20	-	-	-	-	-
Totaal baten	382.284	593.580	480.427	449.164	466.563	455.530
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	382.284	593.300	475.801	444.854	462.569	451.853

Aan de kostenkant nemen we de rentelasten op die wij betalen over de door ons opgenomen leningen. Deze leningen hebben wij afgesloten voor de financiering van de bussenleningen van de concessie Zaanstreek-Waterland (totaal € 131,8 miljoen).

Voor de algemene BDU-inkomsten 2024 ontvangen wij een beschikking in december 2023. In juni 2024 krijgen we een beschikking voor de indexatie. Verder kunnen wij een tekort aan inkomsten aanvullen met het saldo van de BDU dat we in eerdere jaren hebben ontvangen en niet hebben uitgegeven. Daarmee maken we de begroting sluitend. De BDU die is opgenomen, bestaat uit het in 2023 toegekende bedrag van € 443,5 miljoen. Dat is opgehoogd met de door het ministerie vastgestelde index van 6,047% (€ 26,9 miljoen).

Dit bedrag is voor de indexatie die wij in 2023 ontvangen en heeft betrekking op de periode van prijsstijgingen tussen maart 2022 tot maart 2023.

Aan de batenkant staat verder de ontvangen rente. Dat bedrag is inclusief de marktconformiteitstoeslag die wij aan vervoerders en GVB Activa in rekening brengen. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - bussenleningen en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa.

De huidige bussenleningen voor de vervoerders EBS en Connexxion zijn uit ons BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komen de rente en de marktconformiteitstoeslag aan de

Vervoerregio ten goede. Voor de nieuwe bussenlening aan EBS voor de concessie Zaanstreek-Waterland is een externe financiering afgesloten. Dit is de verklaring voor de stijging van de rentelasten en baten. Zie ook de paragraaf Financiering voor een verdere 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 de wetgever voorschrijft 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 risico-beheersing, de paragraaf Bedrijfsvoering en de paragraaf Verbonden partijen.

De paragraaf 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 risicobeheersing en weerstandsvermogen

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 wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil verbeterlagen maken in risicomangement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Dit gebeurt als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model. Het Three Lines model is de Engelse term 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). Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats. Het resultaat hiervan is in deze paragraaf weergegeven.

Belangrijkste risico's

De belangrijkste onderkende risico's zijn gegroepeerd rond de volgende thema's:

- ▶ OV-Governance
- ▶ Grote opgaven
- ▶ Financiën
- ▶ Bestuur
- ▶ Organisatie

De tien qua effect (of financiële impact) belangrijkste risico's zijn in tabel 14 samengevat. Daaronder zijn de risico's beknopt toegelicht.



Tabel 14 De tien qua effect (of financiële impact) belangrijkste risico's

Nr	Oorzaak Als gevolg van ...	Risico ... is het mogelijk dat ...	Effect ... waardoor ...	Maatregelen
OV-Governance				
1	Onderbenutting van de jaarschijven AMRI	Achterstallig onderhoud in het werkend vervoer-systeem	Achterblijvende prestaties in het assetmanagement.	Zicht krijgen op status van de assets (herijking 2024) Transitieplan op het oorspronkelijke tijdspad brengen Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties
2	Benodigde instandhoudingsin-vesteringen voor kunstwerken	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	Geen mogelijkheid om groot onderhoud, zonder andere maatregelen, te bekostigen uit de eigen begroting Andere ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wls handelen. Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud. Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen. Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering.
Grote opgaven				
3	Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten	Mobiliteitsontwikkeling rondom Station Zuid blijft achter bij de noodzaak	Bereikbaarheid van Amsterdam en omgeving komt in de knel	Alles uit de kast om tot afspraak te komen
4	Gebrek aan interesse in mobiliteit (bouwopgaven staan centraal)	Keuzes die contrair zijn aan belangen verkeer en vervoer	Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn	Aan boord zijn en blijven bij de discussie over de bouwopgave
Financiën				
5	Onvoldoende prijscompensatie in de BDU	Het budget wordt in reële termen krappere, prijzen stijgen harder dan indexaties	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidiebeschikkingen Gerichte actie en lobby in Den Haag
6	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Beschikbare BDU is ontoereikend voor al onze ambities en toezeggingen	Niet alle projecten of activiteiten vinden doorgang	Kaderstellende keuzes; prioriteringsmethodiek; extra financiële dekking door externe partijen
7	Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen	Het OV komt niet meer op het oude niveau en/of tevergeefse inzet om te proberen het OV op het oude niveau te krijgen	Veel investeringen (tijd, geld, middelen) die niet of nauwelijks effect hebben	Accepteren dat het OV-aanbod structureel is veranderd Beleid herijken Marktconformiteitstoets uitvoeren met maatregelen
Bestuur				
8	Politieke wens om tariefsverhogingen te compenseren	Opdracht voor een compensatieregeling voor de reiziger op de OV-tarieven	Structurele extra financiële bijdrage van de Vervoerregio	De BDU is niet toereikend is om het reizigersdeel te indexeren Belang van verhoging bestuurlijk onder de aandacht brengen
Organisatie				
9	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	Dienstverlening stagneert	ICT-ondersteuning door externe partij; informatie-beveiliging op orde
10	De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis	Er zijn onvoldoende gekwalificeerde medewerkers voor sleutelposities	Inhuurkosten stijgen, risico's in projecten en contracten nemen toe	Strategisch personeelsbeleid implementeren, significante formatie-uitbreiding

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten, hebben we de volgende werkwijze gehanteerd. We hebben een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risico-categorieën is ingedeeld. Vervolgens is de impact (het effect) in euro's bepaald op het categorie-gemiddelde. Of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ↑ = hoog risico (kans is 75%); ↓ = gemiddeld tot laag risico (kans is 25%). Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De som van de financiële risico's telt op tot gemiddeld € 42 miljoen per jaar. Dit is rekening houdend met een incidenteel of structureel effect. Zodoende is de benodigde jaarlijkse weerstandscapaciteit vastgesteld op € 42 miljoen. Wijzigingen ten opzichte van de risicoanalyse uit 2022: De volgende risico's staan niet meer in de top 10:

- ▶ Covid-19-pandemie
 - ▶ De effecten van de Covid-19-pandemie op het reizigersgedrag
- ▶ Openbaar Vervoer
 - ▶ Aanbesteden in een onzekere marktsituatie
- ▶ OV-Governance
 - ▶ Onervarenheid van de Vervoerregio met risicodragend opdrachtgeverschap.
 - ▶ Onvoldoende inzicht in de effecten van Signalling and Control (S&C) op beheer, onderhoud en exploitatie na overdracht.
- ▶ Grote opgaven
 - ▶ Geen besluitvorming over het vullen van het financieel tekort Zuidasdok
 - ▶ Gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkgroestie)
- ▶ Organisatie
 - ▶ Duurzaamheidsambitie is complex: het DB heeft te weinig handvatten en inzicht om te sturen

De volgende risico's zijn nieuw in de top 10:

- ▶ OV-Governance
 - ▶ Onderbenutting van de jaarschijven AMRI
- ▶ Grote opgaven
 - ▶ Bij de uitwerking van de afspraken op de OV-knoop ontstaan voor de Vervoerregio niet gewenste effecten
- ▶ Financiën
 - ▶ Onvoldoende prijscompensatie in de BDU
 - ▶ Ambities overstijgen het beschikbare budget
 - ▶ Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen
- ▶ Bestuur
 - ▶ Politieke wens om tariefsverhogingen te compenseren
- ▶ Organisatie
 - ▶ De combinatie van schaarste aan personeel, het functiehuis en het mogelijk bescheiden imago van de Vervoerregio

Toelichting op de risico's

Ad 1. AMRI: Beheer en onderhoud

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio was het afsluiten van een overeenkomst voor het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI). Die overeenkomst geldt sinds 1 januari 2022 tussen de opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties en processen daarop inregelen.

Het in 2022 beschikbare budget voor het beheer en onderhoud door GVB blijkt voor een groot deel (ongeveer 40%) niet te zijn benut. Dit kan een signaal zijn dat de transitie naar de nieuwe werkwijze minder voortgang heeft dan gepland. Maar het kan ook zijn dat er sprake is van het

ontstaan van achterstallig onderhoud. Om dit risico te mitigeren is de Vervoerregio samen met GVB bezig om het assetmanagement structureel en effectief in te bedden in beide organisaties.

Ad 2. AMRI: Kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. Vooral nog zijn er geen signalen dat dergelijk onderhoud ophanden is.

Wanneer dit actueel wordt, zullen Amsterdam en de Vervoerregio samen overleggen met het Rijk over de bekostiging van groot onderhoud aan kunstwerken.



Ad 3. Zuidasdok

Zuidasdok is een van de grootste infrastructurele projecten van Nederland. Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Amsterdamse Zuidas en van het noordelijke deel van de Randstad. Zuidasdok vervult een spilfunctie in de ambities van de Vervoerregio. Stagnatie van het project raakt ook andere ambities, zoals aanpassingen op station Amsterdam CS.

Om de voortgang van het project gaande te houden, is er continu overleg met Amsterdam en het Rijk.

Ad 4. Woningbouw

Nederland kent een grote woningbouwopgave. De nadruk bij de plannen ligt op het realiseren van zoveel mogelijk woningen. Maar als er onvoldoende rekening mee wordt gehouden dat ook de mobiliteit een belangrijke plaats moet krijgen, bestaat het risico dat de bereikbaarheid van de nieuwe wijken minder groot is dan wenselijk. Als er onvoldoende ruimte wordt ingepland voor OV, kan het zijn dat de nieuwe bewoners vooral aangewezen zijn op autogebruik. Terwijl we dat juist proberen te ontmoedigen.

De Vervoerregio heeft een actieve inbreng in allerlei voorbereidende gremia rondom de woningbouwopgaven. De organisatie brengt consequent het belang van mobiliteit bij de woningbouwopgaven voor het voetlicht.

Ad 5. Prijsindexatie Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU)

In allerlei regio's heerst onrust, zoals de Oekraïne-oorlog duidelijk maakt. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. De Vervoerregio is afhankelijk van de BDU van het Rijk. Wanneer de BDU, die jaarlijks wordt geïndexeerd, minder stijgt dan de inflatie, daalt de reële koopkracht van de Vervoerregio.

De Vervoerregio houdt de relatie tussen de beschikbare budgetruimte en de prijsontwikkelingen scherp in de gaten. Wanneer de ruimte slinkt, wordt de lange termijn prioritering van de uit te voeren projecten gewijzigd. Dit is om de beschikbare middelen in evenwicht te brengen met de verwachte uitgaven.

Ad 6. Ambitieniveau

De Vervoerregio heeft een hoog ambitieniveau. Dat heeft ze in al haar rollen: als aanvoerder voor de mobiliteitsopgave en als risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud van de Amsterdamse railinfrastructuur en grote projecten als de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. Hiermee staat de Vervoerregio voor grote en dikwijls kostbare opgaven. Deze opgaven drukken op de meerjarenbegroting van de Vervoerregio. Het risico bestaat dat de beschikbare BDU niet in alle jaren toereikend is voor alle ambities en toezeggingen.

Niet alle begrote projecten komen direct tot uitvoering in het jaar waarin dat aanvankelijk is voorzien. Over de jaren heen vinden altijd nieuwe prioriteringen plaats. Dit alles zorgt in de praktijk steeds voor nieuwe ruimte en mogelijkheden.

Ad 7. Concessies

Vanaf medio maart 2020 – toen de Covid-19-pandemie uitbrak – is er sprake van een forse afname van het aantal reizigers in het OV. Het huidige niveau is net boven de 80% van het aantal reizigers in 2019. Daarmee nemen ook de reizigersopbrengsten af. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven of een structureel lager vervoeraanbod.

Om het toekomstige vervoeraanbod aan te laten sluiten op de veranderde mobiliteitsbehoefte in de regio kunnen andere accenten of prioriteiten in onze meerjarenbegroting, investeringsprogramma's en beleid worden gelegd. In dit proces neemt de Vervoerregio de regie om samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen wanneer we welke onderdelen implementeren. Zo zorgen we dat de maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Ad 8. OV-tarieven

Een van de taken van de Vervoerregio is het jaarlijks vaststellen van de OV-tarieven. In 2010 zijn landelijk basisafspraken gemaakt voor de OV-tarieven en het landelijk tarievenkader. In 2012 kwam er een tarievenverordening waarin staat welke ruimte de vervoerders hebben en hoe het tarief moet worden bepaald. Sinds 2019 heeft de regioraad een adviseerende rol in het vaststellingsproces. Als de Vervoerregio de tarieven minder wil verhogen dan landelijk afgesproken, is de reiziger beter af. Maar de Vervoerregio moet dan voortaan structureel het verschil van de vervoerders aanvullen. In de bestuurlijke beleidsafwegingen rondom de tarieven en subsidies binnen de Concessies kan de Vervoerregio een mix van incidentele en structurele maatregelen inzetten. Daarbij worden de belangen van alle stakeholders in het OV zo optimaal mogelijk behartigd. Dit moet passen binnen de begrotingskaders van de Vervoerregio.

Ad 9. Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor haar primaire en ondersteunende systemen gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Daarbij gaat het om het niet beschikbaar zijn van systemen, gebrekkige beveiliging van data of zelfs het verloren gaan van data door aanvallen van buitenaf.

De Vervoerregio heeft een dienstverleningsovereenkomst afgesloten met een externe partij. Die is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform. De externe partij zorgt ervoor dat de omgeving up-to-date, veilig en bereikbaar blijft. Ook is de Vervoerregio haar informatiebeveiliging gericht aan het verbeteren. Dit gebeurt via het toepassen van de normen in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO).

Ad 10. Kennis en kunde van de medewerkers

De Vervoerregio is een kennisorganisatie op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Ze bezit kernvaardigheden op het vlak van concessiebeheer en het begeleiden van infra-structurele projecten. De kennis en kunde van medewerkers die zich hiervoor inzetten zijn onontbeerlijk. Voor veel posities zijn gekwalificeerde medewerkers nodig. De huidige krappe arbeidsmarkt, het bescheiden imago van de Vervoerregio en tegelijkertijd de grote ambities kunnen eenvoudig leiden tot een tekort aan gekwalificeerde medewerkers. Om de krapte het hoofd te bieden, maakt de Vervoerregio gebruik van een actief arbeidsmarktbeleid en een strategisch personeelsbeleid. De Vervoerregio anticipeert op de toekomstige vraag naar personeel en neemt het bestuur hierin mee via de reguliere begrotingscyclus.

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio Amsterdam 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 wordt gevormd door de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de materiële risico's waarvoor geen of onvoldoende afzonderlijke stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen. Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen we niet begrote uitgaven opvangen. De Vervoerregio heeft geen algemene of bestemmingsreserves.

Eind 2024 bedraagt het beschikbare weerstandsvermogen naar verwachting € 122,7 miljoen. Dit weerstandsvermogen moet worden afgezet tegen de benodigde risicobuffer. Die komt eind 2024 op € 84 miljoen uit (zie hierboven onder het kopje Risicobeheersing). De weerstandsratio is de beschikbare weerstandscapaciteit ten opzichte van de benodigde weerstandscapaciteit.

Algemeen geaccepteerde signaalwaarden voor de weerstandsratio zijn: <80% is onvoldoende, tussen 80% en 100% is matig, tussen 100% en 140% is voldoende, boven 140% is ruim voldoende. De ratio is daarmee te beoordelen als 'voldoende' over de periode 2024-2027.

De benodigde weerstandscapaciteit is nu opgenomen door de geïnventariseerde risico's over de 4-jaarsperiode bij elkaar op te tellen. In de loop van 2023 zullen we een nadere analyse uitvoeren. Daarbij zullen we nader onderzoeken wat de impact is van de meerjarige dempende effecten van beheersmaatregelen.

Tabel 15 Ratio weerstandsvermogen

Bedragen in miljoen euro	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beschikbare weerstands-capaciteit (saldo BDU)	122.718	150.905	161.180	181.964
Benodigde weerstands-capaciteit	84.000	126.000	168.000	168.000
Weerstandsvermogen ratio	146%	120%	96%	108%
	(ruim voldoende)	(voldoende)	(matig)	(voldoende)

Tabel 16: Kengetallen weerstandsvermogen

	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Netto schuldquote	13,0%	34,8%	39,1%	38,5%	33,9%	31,4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0,0%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%
Solvabiliteitsratio	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	4,3%	-11,2%	12,3%	13,4%	12,7%	15,8%

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. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie en kan alleen worden uitgegeven aan de taak Verkeer & Vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van de BBV geoormerkt en wordt als schuld gecategoriseerd. De stijging wordt verklaard door de afgesloten financiering voor de bussenlening van de Zaanstreek-Waterland.

Bij dit kengetal maken we onderscheid tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. Gecorrigeerd voor de verstrekte leningen heeft de Vervoerregio een lage netto schuldquote. De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) 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 voornamelijk bekostigd vanuit de subsidie BDU. Deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen op te bouwen. De teller van deze ratio (EV) is daarmee nul waardoor de ratio ook nul is. 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 het BDU-saldo).

Ook deze ruimte is bij de Vervoerregio gering, omdat bijna alle lastenbudgetten structureel van karakter zijn. De toekomstige BDU-bijdragen zijn vrijwel geheel bestemd voor specifieke budgetten als de Investeringsagenda Mobiliteit, de concessies en het beheer, onderhoud en meerjarige vervanging van de railinfrastructuur en rollend materieel.



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 2024 ontvangen we € 470 miljoen. Wij zullen dat bedrag ook uitgeven. Dat beeld verandert in 2025 weinig. Vanaf 2025 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 bedraagt het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' eind 2024 naar verwachting € 123 miljoen. Eind 2025 zal dit € 151 miljoen zijn. Overigens betekent dit niet 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 geen eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit 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) overtollige middelen zijn in overeenstemming met de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. Het drempelbedrag voor de Vervoerregio is gebaseerd op Artikel 9. Uitzonderingen van de Regeling 2% van het begrotingstotaal. Voor 2024 komt dit neer op € 9,9 miljoen.

Verstekte 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 al verworven bussen.



Die bussen worden ingezet voor openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het OV. En het 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. Hierdoor loopt de Vervoerregio beperkt risico.

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 is dit bij het ingaan van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland het geval. De Vervoerregio biedt EBS de mogelijkheid om voor de aanschaf van zero-emissiebusen een lening bij de Vervoerregio af te sluiten.

Het uitstaande saldo aan verstrekte bussenlening bedraagt per 1 januari 2024 € 203,9 miljoen. Hierin zijn de leningen voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland van € 140,0 miljoen opgenomen. Verstrekkingen voor deze lening vinden in de tweede helft van 2023 plaats.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de strategische activa. Dat is voor de volgende maximale bedragen:

- 1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen. Daarvan is € 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-emissiebussen EB1 en EB2).

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen aan GVB Exploitatie BV. Daarmee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen 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 tabel 17, 18 en 19 zijn de uitstaande bedragen op de verstrekte bussenleningen, de verstrekte garanties op leningen bij OV-bedrijven en de te verwachten nog te verstrekken leningen of garanties weergegeven.

Tabel 17 Verstrekte bussenleningen (bedragen in x € 1.000)

Verstrekte bussenleningen	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	70.229	63.913	57.597	51.281	44.964	38.648
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	4.490	0	0	0	0	0
Lening u/g 15 jaar (EBS-ze ZW)	0	140.000	133.000	123.667	114.333	105.000
Totaal leningen	74.719	203.913	190.597	174.947	159.298	143.648

Tabel 18 Verstrekte garanties (bedragen in x € 1.000)

Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2023 (maximaal)	2024 (maximaal)	2025 (maximaal)	2026 (maximaal)	2027 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	2024 met mogelijkheid tot verlenging	350.000	152.000	152.000	152.000	
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	2024 met mogelijkheid tot verlenging	225.000	225.000	225.000	225.000	
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054		142.000	142.000	142.000	142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036		56.000	56.000	56.000	56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	140.000	135.000	130.000	125.000	120.000
				715.000	710.000	705.000	700.000	318.000

Tabel 19 Nog te verstrekken leningen / garanties (bedragen in x € 1.000)

Concessie Zaanstreek-Waterland	vanaf 2024 maximaal	43.000
--------------------------------	---------------------	--------

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 busleningen. Deze elementen, samen met de afschrijvingen op de investeringen, maken dat de exploitatieresultaten niet per se synchroon lopen met de kasstromen (liquiditeiten). Op basis van de huidige prognose komt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio eind 2024 uit op een positief saldo van ongeveer € 50 miljoen. De ervaring leert dat de budgetten niet altijd helemaal worden besteed en gedeeltelijk doorschuiven naar het volgende jaar. Over de periode tot aan 2027 is een positieve ontwikkeling te zien. Bij elke financiële rapportage aan de regiораad wordt ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling.

In tabel 20 en grafiek 1 is de liquiditeitsontwikkeling (met verloop) door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2024 en 2025 neemt op de iets 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.

Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

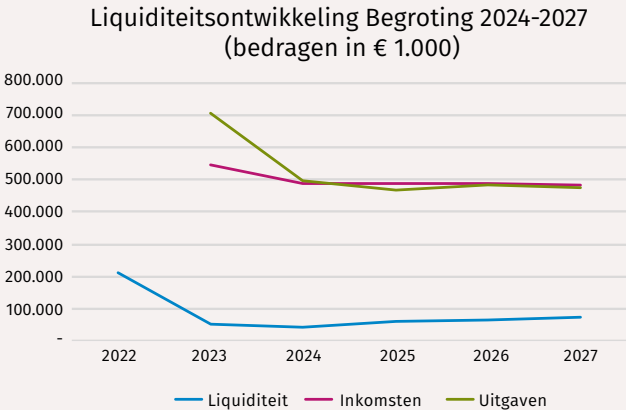
Decentrale overheden kunnen niet zomaar leningen afsluiten. Om te voorkomen dat fluctuaties in rentepercentages een te grote invloed hebben op de rentelasten, bestaan twee wettelijke beperkingen. Deze zijn vastgelegd in de Wet Fido. Dit zijn de *kasgeldlimiet* (van toepassing op korte leningen met een 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 een grens aan de structuur van de leningen, niet aan de hoogte.

De *kasgeldlimiet* stelt dat de gemiddelde netto-vloттende schuld van een decentrale overheid in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan een wettelijk bepaald percentage

Tabel 20 Liquiditeitsprognose (bedragen in x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Jaar-rekening 2022	Gewijzigde begroting 2021 na 1e Bestuurs- rapportage 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beginstand		210.813	49.767	40.873	75.527	95.188
Kasstroom uit financie- ringsactiviteiten		-1.398	13.316	15.649	15.649	15.649
Overige inkomsten		548.452	475.616	488.604	487.375	483.984
Overige uitgaven		-708.100	-497.826	-469.599	-483.364	-476.782
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand	210.813	49.767	40.873	75.527	95.188	118.040

Grafiek 1 Liquiditeitsontwikkeling 2022 - 2027



van het begrotingstotaal. Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar. Dat is in de 'Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden' (UFDO) voor Gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 8,2% van het begrotingstotaal (dat is het totaal aan lasten in de begroting). Uitgaande van het begrotingstotaal van € 494,5 miljoen bedraagt het kasgeldlimiet voor de Vervoerregio voor 2024 € 40,5 miljoen.

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 erop neer dat het renterisico in een bepaald jaar niet meer mag bedragen dan een wettelijk bepaald percentage van het begrotingstotaal. Hierbij wordt het renterisico 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. De renterisiconorm is daarom € 98,9 miljoen.

De Vervoerregio heeft in 2023 externe financiering aange trokken voor de bussenlening van EBS. Het uitgangspunt hierbij is dat we deze leningen met dezelfde rente (met risico-opslag) doorzetten naar de aanvrager. Deze methode zorgt ervoor dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (voor wat betreft looptijd en leningsvorm) gelijk blijven. Voor de Vervoerregio is er geen renterisico aanwezig. De risico-opslag wordt gestort in een te vormen bestemmingsreserve. Verder is een garantie verstrekt op leningen die GVB aangaat voor de strategische activa.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

In de begroting 2024 is rekening gehouden met een rentelast van € 4,6 miljoen en een rentebaat van € 7,5 miljoen. Dit zijn rentebaten van verstrekte bussenleningen en de zogeheten marktconformiteitsopslag. Die wordt in rekening gebracht aan GVB Exploitatie BV als vergoeding voor de garantstelling door de Vervoerregio met betrekking tot de aflossingsbetalingen van GVB Activa BV aan haar externe financiers, aan Connexxion en aan EBS voor de verstrekte leningen.

Rentevisie

Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van de banken DNB en BNG.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

De Vervoerregio rekent geen rente toe aan bestemmingsreserves/eigen vermogen of taakvelden.



Paragraaf bedrijfsvoering

Organisatieopbouw en kosten van personele inzet

Het organogram (bijlage 1) toont de wijze waarop de Vervoerregio is georganiseerd. De Vervoerregio wil een wendbare organisatie zijn. Daarom werd in mei 2022 een nieuwe organisatiestructuur ingevoerd.

Personeelscapaciteit in overeenstemming met de ambities van de Vervoerregio

De Vervoerregio staat voor grote uitdagingen. Zoals het verder vormgeven van het opdrachtgeverschap voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (het door-trekken van de Noord/Zuidlijn) en de OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal (het sluiten van de ringlijn). De nieuwe governance met Amsterdam en GVB vraagt een grote inzet om het opdrachtgeverschap voor assetmanagement van de railinfrastructuur en van het metrobeveiligingssysteem Signalering & Control in te vullen.

Het dagelijks bestuur presenteerde op 11 oktober 2022 het bestuursakkoord ‘Stap Vooruit’. Dat bestuursakkoord geeft invulling aan onze ambities, ideeën en plannen om samen te groeien naar een duurzame en goed bereikbare regio. We willen graag ‘anticyclisch’ opereren door nu te investeren waar het nodig is. Juist in tijden waarin andere organisaties terughoudend zijn. Gemeentes vragen ons hen te ondersteunen bij het aanpakken en uitvoeren van belangrijke regionale opgaven en projecten. Met het vervullen van onze ambities, het uitvoeren van onze opgaven en de vraag van onze gemeenten, neemt de druk op de organisatie toe en groeit de organisatie. Een groeiende organisatie heeft naast meer inzet voor onze primaire taken ook behoefte aan een verdere professionalisering van de ondersteunende functies. Ook een aantal wettelijke taken vraagt om meer inzet.

Wat betekent het waarmaken van onze ambities en opgaven in de komende jaren voor de ambtelijke organisatie van de Vervoerregio en de inzet van personeel? Om goed te beoordelen hoeveel personeel nodig is, is er een quick scan uitgevoerd. Hierbij heeft de Vervoerregio gekeken naar hoofdtaken, wettelijke taken, nieuwe taken en naar de bijdrage aan de professionalisering die past bij de opgaven en ambities. Uit deze analyse kwam naar voren dat er een uitbreiding van 22 fte op de van de huidige personeelsomvang nodig is. Daarvoor is € 4,8 miljoen¹ structureel nodig met in achtname van bepaalde optimalisaties. Daarvan kan € 1,1 miljoen bekostigd worden uit projectbudgetten voor grote projecten. Dan resteert een vraag van € 3,7 miljoen.

Dat vinden we in deze tijd wel een heel groot bedrag. Daarom is in deze ontwerpbegroting een gelimiteerde ophoging van € 2 miljoen structureel opgenomen. Daarmee is dit budget taakstellend. We willen hiervoor de volgende maatregelen nemen: verder inzetten op ‘van inhuur naar vast dienstverband’ (lagere kosten per fte), proces-optimalisatie, waar mogelijk meer fte’s door te belasten op projecten en werkzaamheden te beëindigen. Daarnaast wordt gestreefd om € 1,5 miljoen incidenteel geld uit 2023 door te schuiven naar 2024 om de transitieperiode te bekostigen. Een transitieperiode is nodig om de basis op orde te krijgen en de optimalisaties te realiseren.

¹ € 4,8 miljoen voor 22 fte lijkt een fors bedrag per fte, maar van de huidige € 4,8 miljoen wordt nu € 2,8 miljoen met incidenteel budget gedeckt. De uitbreiding voor 22 fte zelf vergt dus € 2,0 miljoen.

Het belangrijkste is dat we het aandeel inhuurkrachten in de totale personeelsomvang fors willen terugbrengen. Dat willen we doen door inhuurcontracten om te zetten naar vaste dienstverbanden. Inhuurkrachten zijn duurder dan eigen medewerkers. Ook nemen zij hun kennis van de organisatie en het werk mee als hun inzet stopt. We constateren dat op het moment verschillende functies worden ingevuld met inhuurkrachten voor een lange periode. De uitbreiding is een kader waarbinnen de formatie kan groeien naar de benodigde omvang. De € 2,0 miljoen is in deze ontwerpbegroting verwerkt. Het bedrag is gesplitst in € 1,0 miljoen apparaatskosten binnen het programma Verkeer & Vervoer en € 1,0 miljoen binnen de apparaatskosten van het programma Overhead.

Tabel 21: Ontwikkeling formatie

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Formatie	131 fte	150 fte	150 fte	200 fte	200 fte	200 fte

De voorgestelde verhoging van de vaste formatie bestaat uit een omzetting van 28 inhuurfuncties naar de vaste formatie. En een uitbreiding van 22 fte zoals in tabel 21 is beschreven. Met het beschikbare inhuurbudget kunnen tussen 30 en 40 externe inhuurplaatsen worden ingevuld voor specialistische functies. Of voor projectmatige inzet, inzet op pieken en tijdelijke extra benodigde capaciteit.

Het formatiebudget wordt op basis van hele fte's en inclusief werkgeverslasten begroot. Het per formatieplaats benodigde budget is gebaseerd op inschaling op de hoogste trede. Dat is verminderd met 8%, omdat niet iedereen op het maximum wordt verloond.

De toename in externe inhuurkosten van 2024 naar 2025 wordt verklaard door een eenmalige overboeking van € 0,55 miljoen in de 1e Bestuursrapportage 2022 naar het AMRI ten behoeve van het OV-Governance-project, met een duur van drie jaar. Dit bedrag wordt in 2025 opnieuw opgenomen als onderdeel van de algemene apparaatskosten.

Tabel 22 Formatie - en inhuurbudgetten (bedragen x € 1 miljoen)

	Rekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 11)	7,8	9,1	10,1	10,1	10,1	10,1
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	5,7	6,3	7,3	7,3	7,3	7,3
Formatiebudget – totaal	13,5	15,4	17,4	17,4	17,4	17,4
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 11)	1,2	3,5	1,7	2,3	2,3	2,3
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 12)	2,2	2,8	1,8	1,9	1,9	1,9
Inhuurbudget	3,4	6,3	3,5	4,2	4,2	4,2
Totaal kosten personele inzet	16,9	21,7	20,9	21,6	21,6	21,6

Wat willen we op het gebied van Bedrijfsvoering bereiken en wat gaan we daarvoor in 2024 doen?

Bedrijfsvoering

Huisvesting & Facilitaire dienstverlening

Met de nieuwe locatie kan de Vervoerregio de komende jaren nog meer de verbinding naar al onze stakeholders intensiveren, aldus de secretaris-directeur tijdens zijn openingsspeech.

HRM / Arbeidsmarkt

Vanwege de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt, is voor de begrotingspost Personeel en Organisatie een structurele uitbreiding opgenomen van € 60.000. In 2024 (en de aanloop daarnaartoe) maken we inzichtelijk of een overstap naar een ander salarisverwerkingsbureau de nodige voordelen biedt.

Verlofbeleid

Bij de Vervoerregio volgen we de CAO SGO als het gaat om verlof. Om grip te hebben en te houden op dit thema zetten we het volgende in:

- ▶ De verlofstanden worden in de maandelijkse rapportages opgenomen zodat de stand van zaken goed in beeld is.
- ▶ HRM bespreekt 2-jaarlijks met de managers de verlofstanden. Daarbij is extra aandacht voor stuwmeren.
- ▶ In het 3e kwartaal 2023 ontwikkelen we nieuw beleid met betrekking tot verlof.

Vanaf 2022 is conform de BBV-vereisten een voorziening verlof getroffen voor de verlofrechten voor zover die boven de gemiddelde eindejaarsstand uitkomen.

Overige ontwikkelingen (ICT, cyber security, juridische zaken)

De doorontwikkeling van MS Teams, voortvloeiend uit de heroriëntatie van het ICT-landschap, behoeft een uitbreiding van het ICT-budget van € 80.000. Doorontwikkeling van ICT-beveiliging krijgt voortdurende aandacht. Ook de aanbesteding voor de nieuwe termijn ICT-ondersteuning is in de planning opgenomen.

Financiën

Vanuit de missie 'Als partner ondernemend ondersteunend!' trekt het team Financiën op verbindende en betrokken wijze op met de beleidsteams en de overige ondersteunende teams. Daarbij zijn waarden als kennis, flexibiliteit, transparantie, positionering, betrokkenheid en risicoherkenning van groot belang voor een optimale permanente interactie.

In 2024 coördineert het team Financiën ook weer de Planning & Control (P&C)-documenten om tijdig en volledig aan de rekeningcommissie en de regioraad te rapporteren: de Kadernota 2025, de Ontwerp- en definitieve Begroting 2025, de 1e en 2e Bestuursrapportages 2024 en de Jaarstukken 2023.

Vanaf 2022 stuurt Financiën het Ambtelijk aandeelhouderschap van GVB aan.

Financiën stuurt op fiscale bewustwording. De afdeling stemt fiscaliteiten tijdig intern en desgewenst met de fiscus af. Het doel daarbij is een correcte fiscale behandeling, onder meer bij de grote projecten en samenwerkingsverbanden. Fiscaliteit is in de soms complexe omgeving waarin de Vervoerregio opereert een specialiteit, die wij niet op alle gebieden in huis hebben. Daartoe is de fiscale dienstverlening in 2022 na een Europese aanbesteding voor vier jaar verlengd met bureau Fiscalide.

Bestuur en Communicatie

In 2024 zijn het dagelijks bestuur en de regioraad twee jaar in deze samenstelling aan de slag. Het bestuursakkoord is in 2022 vastgesteld. In 2024 wordt in een tussenevaluatie bekeken of het nog past in de huidige ontwikkelingen. De bestuursadviseurs onderhouden het contact met de raadsleden. Op die manier hebben de raadsleden een vast aanspreekpunt voor vragen en opmerkingen. Zo kunnen de bestuurders de raad goed voorbereid te woord staan. De raadsvergaderingen worden daarmee de plek bij uitstek om goed en inhoudelijk met elkaar het gesprek te voeren.

We kijken uit naar de samenwerking met de nieuwe provinciale bestuurders. Met hen bundelen wij als vanouds onze krachten in de MRA, zodat wij met één mond richting het Rijk praten. Ook voor 2024 is de hoogste prioriteit het borgen van ons financiële continuïteit onder meer via de Brede Doeluitkering.

Voor de vervoerregio-gemeenten organiseren wij ook in 2024 de regionale samenwerking voor onze wettelijke taken. Dat doen we onder meer via de Werkgroep en het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer, het dagelijks bestuur en de regioraad. We behartigen – samen met de deelregio's – de belangen van de gemeenten in de regionale samenwerking op MRA-schaal en in de contacten met het Rijk. Zo laten we zien dat de Vervoerregio de aanvoerder is van de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam.

Public Affairs gaat de successen van de afgelopen jaren verder doortrekken naar 2024. Het organiseren van gesprekken van de bestuurders en directie in Den Haag blijft de belangrijkste inzet van Public Affairs. Net als de werkbezoeken van Kamerleden naar onze vervoerregio. In 2023 hebben we erop ingezet Public Affairs in Europa te professionalise-

ren. Dat zetten we in 2024 voort. We zetten ons in bij de verschillende Europese netwerken op het gebied van mobiliteit. We vertalen dat naar wat ontwikkelingen op Europees gebied voor de Vervoerregio kunnen betekenen.

In 2024 staat de communicatie in het teken van het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio en het positioneren van ons bestuur. We gebruiken hiervoor een nieuwe methode: Communiceren met focus. We implementeren dit concept verder en zorgen voor een gerichtere communicatieaanpak. 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 nog effectiever samenwerken. We zetten de ontwikkeling door naar een gekende vervoersautoriteit, zichtbaar in beeld bij bestuurlijk en politiek Nederland en onze stakeholders. In 2023 zijn we gestart met de ontwikkeling van een vernieuwde website. We brengen al onze sites samen op 1 platform. Hiermee zorgen we voor helder afzenderschap. Ook in een deel van 2024 zullen we nog bezig zijn met de herontwikkeling van de website.



Rechtmatigheid

Gemeenten en ook de Vervoerregio moeten per verslagjaar 2023 zelf in de jaarrekening verantwoording afleggen over de rechtmatigheid van het gevoerde bestuur. De Vervoerregio heeft zich hierop voorbereid en vanaf 2019 systematisch stappen gezet in de verbetering van de interne beheersing. Vanaf verslagjaar 2021 heeft de Vervoerregio jaarlijks zowel een preventieve als een repressieve beoordeling uitgevoerd op de financiële rechtmatigheid van verschillende processen. Preventief is de interne beheersing van verschillende processen gemeten aan de hand van normenkaders en vastgelegd in het management control systeem van de organisatie. De repressieve beoordeling achteraf heeft plaatsgevonden via de verbijzonderde interne controle (VIC).

Uit de preventieve beoordeling blijkt dat de opzet en werking van de beheersmaatregelen voor een groot deel op orde is. De kwetsbaarheden (dus de normen waar de Vervoerregio deels of niet aan voldoet) zijn met een meting en gap-analyse in kaart gebracht. Dit wordt gedaan door de overeenkomsten en verschillen (oftewel 'gaten' of 'gaps') tussen de huidige situatie en de wettelijke vereisten, regelgeving, richtlijnen of interne beleidsregels die van toepassing zijn in kaart te brengen. Deze zullen ook in 2024 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Conclusie is dat er bij de Vervoerregio een volwassen interne beheersingslandschap staat. Op specifieke onderdelen zal dit verder verbeterd worden.



Paragraaf verbonden partijen

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf december 2021 een prioriteitsaandeel in GVB Holding NV heeft, is deze als verbonden partij aangemerkt.

Naast deze 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 BO MIRT.

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van OV trekken we regelmatig op met andere decentrale OV-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het NOVB, onder meer over de wijze van invulling van de BVOV en TVOV voor ondersteuning van het OV.

Intensievere samenwerking is er met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

GVB Holding NV

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit 20.000 aandelen in GVB Holding NV, die zijn volgestort. Van het maatschappelijk kapitaal van GVB Holding N.V. zijn 79.999 aandelen niet geplaatst. Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dit betekent dat bepaalde besluiten (overwegend

diegene die betrekking hebben op de dochters GVB infra BV en GVB Exploitatie BV), alleen in unanimité met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel verschaft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het inbesteden van de concessie Amsterdam. En tot het voeren van een betere governance op aanschaf, beheer en onderhoud van strategische activa en railinfrastructuur.

Grootte van het belang:
► 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 23: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigingsplaats	Aandeel	Sub-programma
GVB Holding NV	Amsterdam	0,005%	Concessies, AMRI, Activa GVB
		2021	2022
Aandeel		0,005%	0,005%
Eigen vermogen 31/12/		99.335	100.378
Vreemd vermogen 31/12/		427.687	448.735
Netto winst		5.206	1.043

Bron: Jaarverslag GVB 2022

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 NV.

De Vervoerregio heeft met het verwerven van een deelneming in GVB Holding NV een deelnemingenbeleid opgesteld. Hierin zijn de volgende uitgangspunten benoemd:

1. De Vervoerregio richt zich op de lange-termijn-continuïteit van de deelneming;
2. Voor beheersing en de sturing van de deelneming nemen we de Nederlandse Corporate Governance code als leidraad;
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).

GVB Holding NV houdt statutair tenminste twee algemene vergaderingen van aandeelhouders. De eerste vergadering – in mei – is voor de vaststelling van de jaarstukken. Tegen het einde van het jaar vindt de tweede vergadering plaats. Hierin worden de vaststelling van het jaarplan en de begroting besproken, net als de begrotingen van de onderliggende vennootschappen.

In spoedeisende gevallen kan de aandeelhouders gevraagd worden besluiten buiten de vergadering te nemen.

Samenwerking in MRA-verband

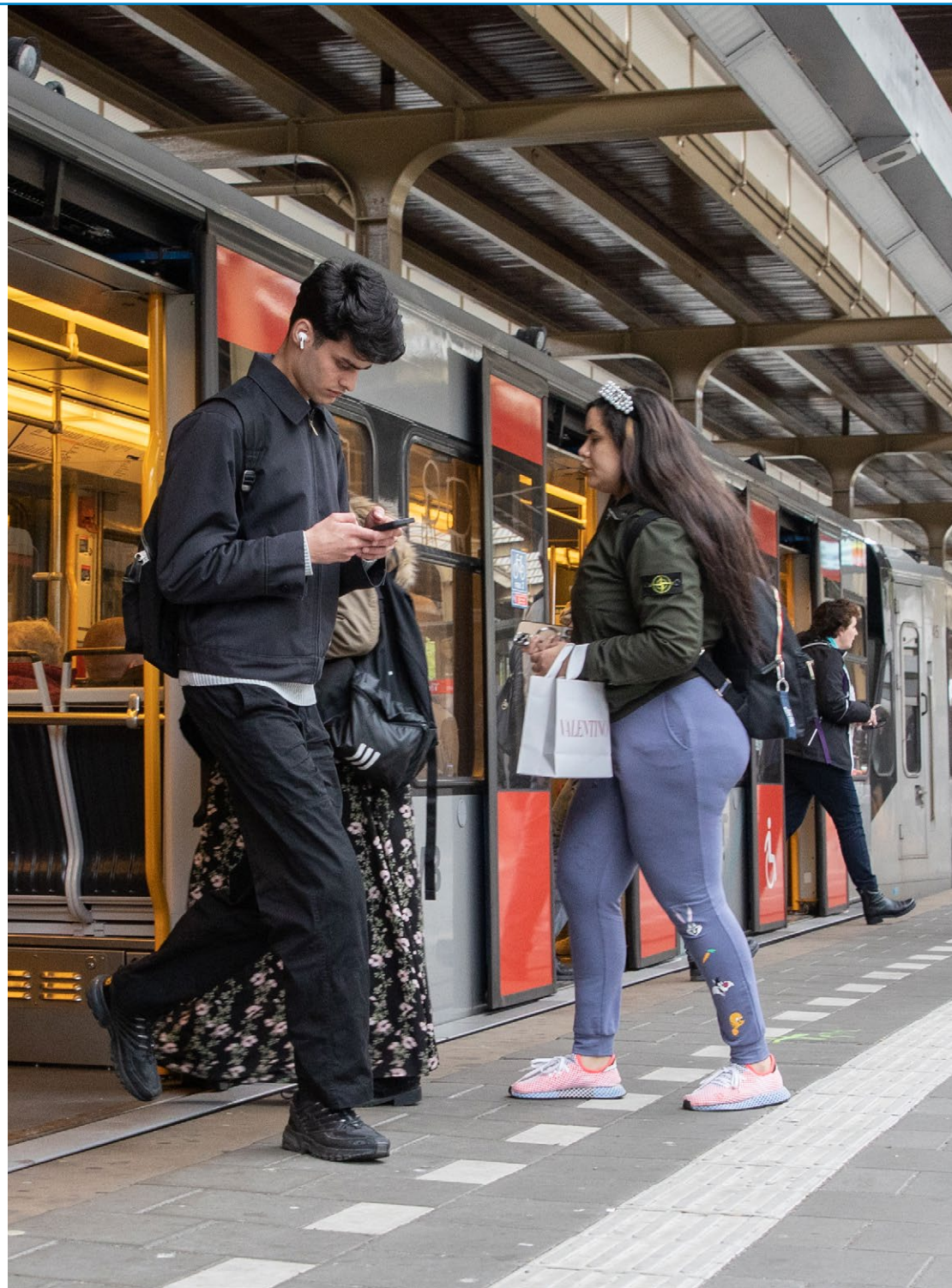
Voor vier programma's en projecten in MRA-verband is de Vervoerregio penvoerder, ieder met verschillende partners in de metropoolregio:

- ▶ Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Jaarlijks dragen we € 1,5 miljoen bij en leveren we de programmamanager.
- ▶ Platform Smart Mobility. Dit platform brengt MRA-partners samen rondom slimmere vormen van mobiliteit. De Vervoerregio draagt jaarlijks ongeveer € 0,6 miljoen bij en levert de programmamanager.
- ▶ Het Regionaal Verkeersmodel VENOM.
- ▶ OV & Spoor coördinatie.

Daarnaast vindt samenwerking in MRA-verband plaats op de volgende dossiers:

- ▶ MRA elektrisch (verduurzaming personenvervoer).
- ▶ Regionale Samenwerking Verkeersmanagement.

Voor een toelichting op deze zes dossiers verwijzen wij naar de toelichting op Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS) in paragraaf 2.1.7.



Openbaarheidsparagraaf (wet open overheid)

De Wet open overheid (Woo) is in mei 2022 in werking getreden en vervangt de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Uitgangspunt van de Woo is een actieve openbaarmaking van besluiten. De bestuurlijke besluiten van dagelijks bestuur en regioraad maken we al actief openbaar via de eigen website. Algemeen verbindende voorschriften, zoals verordeningen en andere regelgeving, publiceren we ook via het publicatieblad gemeenschappelijke regelingen. Voornaamste wijziging is dat eisen worden gesteld aan actieve openbaarmaking van bestuurlijke besluiten, subsidiebesluiten, overeenkomsten en andere algemene besluiten. Deze nieuwe verplichting treedt op een nader te bepalen moment in werking. Ze heeft gevolgen voor de wijze van bekendmaken binnen de Vervoerregio van ongeveer 500 besluiten per jaar. We gaan meer dan voorheen actiever openbaren. Daarmee wordt de bestuurlijke legitimiteit van de besluitvorming en de zichtbaarheid van de Vervoerregio vergroot. In het kader van privacywetgeving en de normen van de Woo, zoals persoonlijke beleidsopvattingen, het hanteren van financiële of bedrijfsgegevens etcetera, blijft het noodzakelijk bij publicatie bepaalde informatie niet herkenbaar op te nemen. Daarvoor hebben we geïnvesteerd in specifieke software (DataMask).



Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

Deze paragraaf gaat over het onderhoud van de kapitaalgoederen in bezit van de Vervoerregio. Kapitaalgoederen zijn onderdelen van – in het geval van de Vervoerregio – de huisvesting waarvoor langlopende investeringen nodig zijn. Het beheer en onderhoud hiervan is gericht op de duurzame instandhouding. Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan dat integraal deel uitmaakt van de bestuurlijk vast te stellen begroting (swijzigingen). Op 6 februari 2023 hebben we de nieuwe huisvesting aan Termini 179 in Amsterdam in gebruik genomen. Bij de investering zijn de afschrijvingstermijnen vastgesteld. Vanwege het eenmalig karakter van de investering is geen afschrijvingsbeleid opgesteld. Meerjarige onderhoudsplannen en vervangingsinvesteringen zijn nog niet aan de orde.





Begroting in cijfers

Tabel 24 Overzicht baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Overzicht baten en lasten 2022-2027

Voor een toelichting op de fluctuaties in de baten en lasten per jaar verwijzen we naar de toelichting van de desbetreffende subprogramma's.

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2022	Gewijzigde begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten						
Algemene dekkingsmiddelen	0	280	4.626	4.310	3.994	3.677
Overhead	11.475	13.558	13.249	13.306	13.261	13.261
Verkeer en Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	132.680	155.477	110.651	121.194	121.140	121.140
Grote projecten schaa sprong OV	0	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Amsteltram	45.060	42.967	31.718	0	0	0
Concessies	218.111	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420
Asset Management Rail Infra-structuur (AMRI)	88.817	166.220	143.931	137.225	137.025	135.125
Acitva GVB	17.705	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.896	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368
Apparaatskosten	8.975	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376
Totaal Verkeer & Vervoer	519.244	628.661	476.620	443.273	458.879	446.263
TOTAAL LASTEN	530.719	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200
Baten						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	443.265	461.198	470.401	470.401	470.401	470.401
BDU saldo voorgaande jaren	-63.952	130.632	2.563	-28.187	-10.275	-20.784
Rentebaten	2.991	1.750	7.463	6.950	6.436	5.913
Overige baten	-20	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	382.284	593.580	480.427	449.164	466.563	455.530
Overhead	314	202	202	202	202	202
Verkeer en Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	2.081	5.609	0	0	0	0
Amsteltram	28.660	1.692	0	0	0	0
Concessies	115.334	38.952	8.297	8.254	6.100	6.100
AMRI	94	1.100	3.000	1.900	1.900	0
Acitva GVB	31	0	1.200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.634	1.363	1.368	1.368	1.368	1.368
Apparaatskosten	65	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	147.899	48.717	13.865	11.522	9.368	7.468
TOTAAL BATEN	530.497	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200
Resultaat voor bestemming	-222	0	0	0	0	0
Mutaties reserves						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	222	0	0	0	0	0
Totaal mutaties reserves	222	0	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0	0	0

Overzicht incidentele baten en lasten

Tabel 25 Incidentele baten & lasten (bedragen in x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2022	Gewijzigde Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
BATEN						
Amsteltram	28.660	1.692	0	0	0	0
Absolute BDU en SPUK	1.565	5.609	2.155	2.155	0	0
Transitievergoeding OV*	108.576	32.809	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	138.801	40.111	2.155	2.155	0	0
LASTEN						
Amsteltram	45.060	42.967	31.718	0	0	0
Doortrekken Noord/ Zuidlijn en sluiten metroring	0	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000
Herstelbudget concessies	0	34.400	29.720	18.200	15.200	12.200
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	1.565	5.609	2.155	2.155	0	0
Transitievergoeding OV*	108.576	32.809	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	155.201	103.926	65.342	35.855	50.200	52.200
Saldo incidenteel	16.400	63.816	63.188	33.700	50.200	52.200

Tabel 26 Structureel begrotingssaldo 2023-2027 (bedragen in x € 1.000)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	63.952	-130.632	-2.563	28.187	10.275	20.784
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	0	0	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	63.952	-130.632	-2.563	28.187	10.275	20.784
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	16.400	63.816	63.188	33.700	50.200	52.200
Structureel begrotings-saldo	80.352	-66.816	60.624	61.887	60.475	72.984

Ontwikkeling BDU-saldo 2024-2027 en meerjarenperspectief 2023-2034

Tabel 27 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen in x € 1.000)

Ontwikkeling Saldo BDU	Gewijzigde begroting		Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
	Jaarrekening 2022	2023 (na 1e Bestuurs-rapportage 2023)				
Beginstand saldo BDU		250.892	125.281	122.718	150.905	161.180
Beschikte jaarbijdrage		461.198	470.401	470.401	470.401	470.401
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar		712.091	595.682	593.119	621.306	631.581
Inzet BDU in begrotingsjaar		-591.830	-472.964	-442.214	-460.127	-449.617
Stand saldo BDU ultimo jaar	250.892	120.260	122.718	150.905	161.180	181.964
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van over-heveling van budgetten naar latere jaren	118.349	18.800	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	42.000	42.000	84.000	123.000	168.000	168.000
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	0	0	0	0	0
Deel BDU beklemd	160.349	60.800	84.000	123.000	168.000	168.000
Dekkingspercentage weer-standsvermogen versus risico's	156%	198%	146%	123%	96%	108%

Meerjarenperspectief 2023-2034

In bijlagen 3 en 4 is het meerjarenperspectief opgenomen bij deze begroting. Deze doorkijk heeft betrekking op het vastgestelde begrotingsjaar 2023, de begroting 2023-2027 en de budgettaire effecten voor de jaren 2028 tot en met 2034 op basis van de huidige inzichten en ontwikkelingen. Deze doorkijk is op prijspeil 2023 gebaseerd en wordt jaarlijks geactualiseerd.

* In beginstand van de BDU 2024 is het saldo van de indexatie van de BDU 2023 opgenomen (5 miljoen) tov het eindsaldo 2023 (1e bestuursrapportage)

Toelichting op de tabel:

Het saldo BDU loopt op richting 2027. Dit kan geïnterpreteerd worden als vrij besteedbare ruimte. Maar door het lange doorloopp proces van projecten betekent dit ook dat projecten die nu geïdentificeerd worden, pas over enkele jaren hun weg vinden naar de

programmering in de begroting, en dus geoormerkt worden. Dit duiden we in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM). Ook moeten risico's die niet binnen de subprogramma's opgevangen kunnen worden, uit het BDU-saldo worden bekostigd.

Overzicht baten en lasten per taakveld

Tabel 28 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in x € 1.000)

	Jaar- rekening 2022	Begroting (na 1e Bestuurs- rapportage) 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten per taakveld						
0.1 Bestuur	126	204	204	204	204	204
0.4 Overhead	11.289	13.304	12.995	13.052	13.007	13.007
0.5 Treasury	0	280	4.626	4.310	3.994	3.677
2.1 Verkeer en vervoer	191.568	239.148	162.963	156.088	175.484	180.484
2.5 Openbaar vervoer	327.736	389.563	313.707	287.235	283.445	265.829
Totaal lasten	530.719	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200
Baten per taakveld						
0.1 Bestuur	0	0	0	0	0	0
0.4 Overhead	314	202	202	202	202	202
0.5 Treasury	2.991	1.750	7.463	6.950	6.436	5.913
2.1 Verkeer en vervoer	32.440	8.664	1.368	1.368	1.368	1.368
2.5 Openbaar vervoer	115.459	40.052	12.497	10.154	8.000	6.100
Totaal baten	151.204	50.669	21.531	18.675	16.006	13.583
Verrekening BDU						
0.1 Bestuur	0	191	201	203	204	205
0.4 Overhead	7.889	12.499	12.850	12.986	13.010	13.072
2.1 Verkeer en vervoer	159.127	212.957	149.534	143.071	163.239	169.039
2.5 Openbaar vervoer	212.277	366.183	310.379	285.954	283.674	267.302
Totaal BDU	379.293	591.830	472.964	442.214	460.127	449.617
Resultaatbestemming						
0.10 Mutaties reserves	-222	0	0	0	0	0
Totaal Resultaat- bestemming	-222	0	0	0	0	0
Resultaat na Resultaatbestemming	0	0	0	0	0	0



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 29 Geprognosticeerde balans 2024-2027 (bedragen in €)

Activa	saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027
A1 Vaste activa						
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	3.252.565	2.947.652	2.642.738	2.337.825	2.032.911	1.727.998
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	74.718.370	203.912.749	190.596.664	174.947.246	159.297.827	143.648.409
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	6.369	8.500	8.500	8.500	8.500	8.500
Totaal Vaste activa	77.978.303	206.869.901	193.248.902	177.294.570	161.340.238	145.385.907
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	15.371.943	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000	13.500.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	210.420.349	49.367.800	40.473.135	76.327.438	95.988.346	118.840.252
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële instellingen		0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen		0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar		0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	392.306	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	375.561	375.561	375.561	375.561	375.561	375.561
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	94.913.592	15.569.642	14.575.752	15.047.917	14.079.915	14.079.915
Totaal Vlottende activa	321.473.752	79.213.003	69.324.449	105.650.916	124.343.823	147.195.728
Totaal Activa	399.452.055	286.082.904	262.573.351	282.945.487	285.684.061	292.581.635
	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025	Prognose saldo eind 2026	Prognose saldo eind 2027
Passiva						
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	0	0	0	0	0	0
P12 Voorzieningen	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Totaal Vaste passiva	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Langlopende Leningen		131.800.000	125.210.000	116.423.333	107.636.667	98.850.000
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	35.844.329	7.878.566	5.532.568	6.059.683	6.056.983	6.056.983
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	262.734.293	125.281.381	122.718.049	150.905.348	161.179.854	181.963.704
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179	2.052.179
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.802.254	19.051.778	7.041.555	7.485.944	8.739.378	3.639.768
Totaal Vlottende passiva	399.433.055	154.263.904	137.344.351	166.503.153	178.028.394	193.712.635
Totaal Passiva	399.452.055	286.082.904	262.573.351	282.945.487	285.684.061	292.581.635

Reserves en voorzieningen 2024-2027

De Vervoerregio Amsterdam heeft volgens de huidige afspraken in 2024 geen bestemmingsreserves.

Tabel 30 Ontwikkeling voorzieningen (nieuw vanaf 2022, bedragen in €)

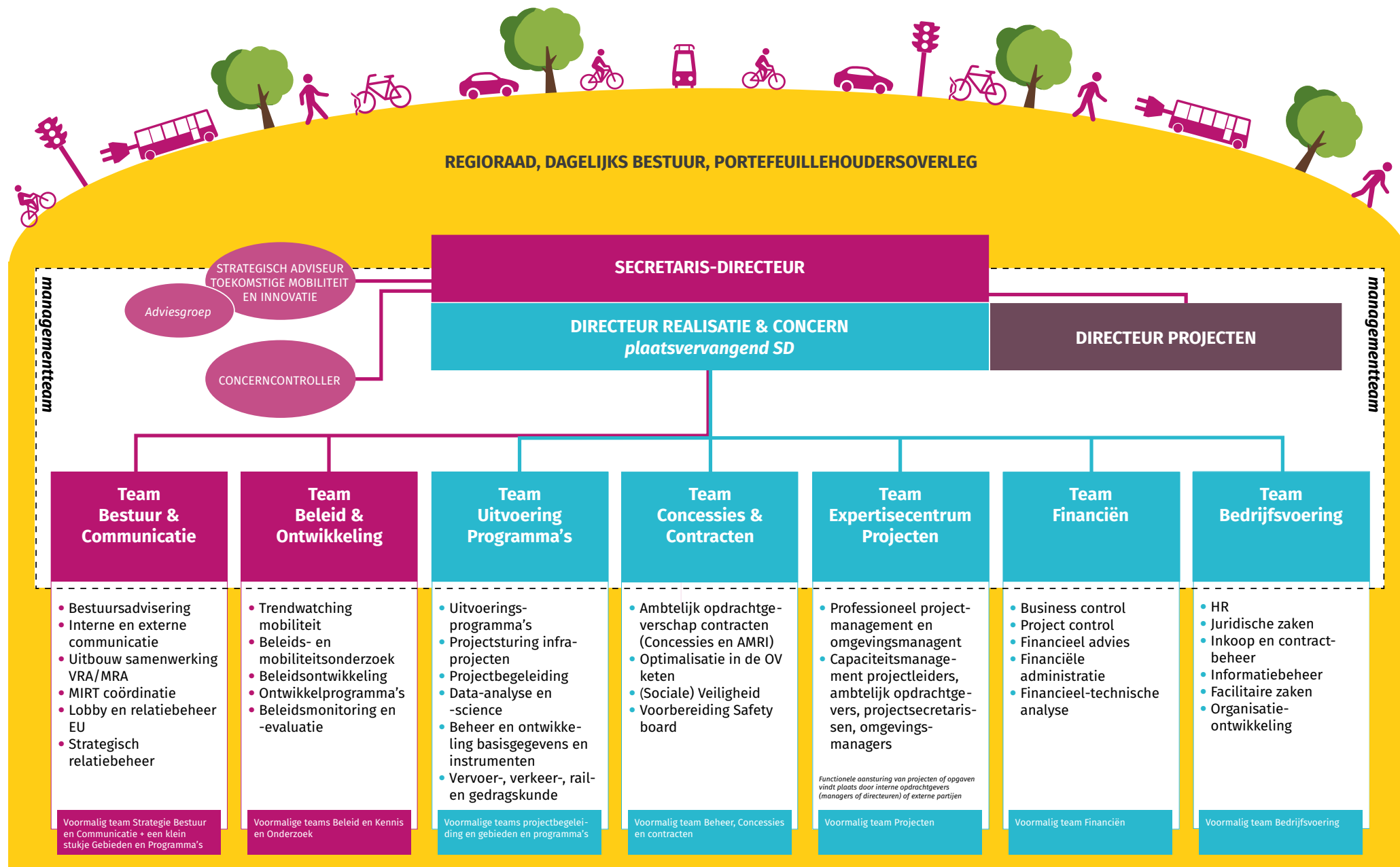
Stand Voorzieningen eind begrotingsjaar	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Voorziening Spaarverlof	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Totaal Voorzieningen	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000





Bijlagen

Bijlage 1: Organogram



Bijlage 2: Meerjarenperspectief 2023-2034

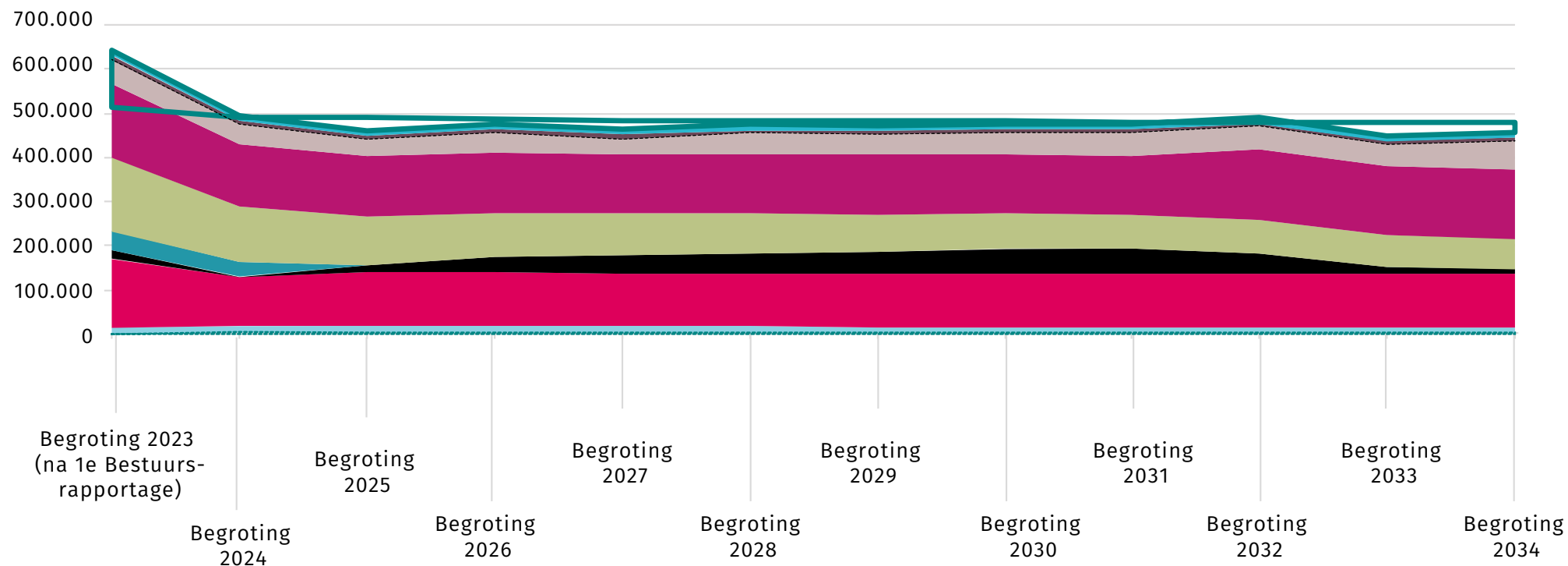
Tabel 31 Meerjarenontwikkeling per (sub)programma (bedragen in x € 1.000)

Gegeven	Begroting 2023 (na 1e Bestuurs-rap- portage)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033	Begroting 2034
Algemene dekkingsmid- delen	280	4.626	4.310	3.994	3.677	3.361	3.045	2.728	2.412	2.096	1.895	1.895
Overhead	13.558	13.249	13.306	13.261	13.261	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254
Investeringsagenda mobiliteit	155.477	110.651	121.194	121.140	121.140	121.140	121.140	121.140	121.140	121.140	121.140	121.140
Bijdrage aanleg verlenging Noord / Zuidlijn en sluiten metroring	20.950	1.750	15.500	35.000	40.000	45.000	50.000	55.000	55.000	46.000	15.000	10.000
Amsteltram	42.967	31.718	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	166.838	125.472	110.926	101.420	95.420	89.420	83.420	80.420	77.420	74.420	71.420	68.420
Assetmanagement Railinfrastructuur	166.220	143.931	137.225	137.025	135.125	135.125	135.125	135.125	135.125	162.095	157.548	157.548
Activa GVB	55.252	42.905	37.684	43.550	33.834	47.419	48.280	50.046	51.812	51.469	49.114	66.094
Duurzaam en slim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	8.363	8.368	8.368	8.368	8.368	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635	6.635
Apparaatskosten	12.594	11.826	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376	12.376
Totaal lasten	642.499	494.495	460.888	476.133	463.200	473.729	473.274	476.724	475.173	489.484	448.382	457.362
BDU jaarbijdrage	461.198	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401	470.401
Overige baten	50.669	21.531	18.675	16.006	13.583	11.712	11.198	10.685	10.172	9.658	9.241	9.241
Totaal lasten	511.867	491.932	489.076	486.407	483.984	482.113	481.599	481.086	480.573	480.059	479.642	479.642
Saldo over het jaar	-130.632	-2.563	28.187	10.275	20.784	8.384	8.325	4.362	5.400	-9.424	31.260	22.280
Overlopend saldo voorgaande jaren	120.260	122.718	150.905	161.180	181.964	190.348	198.673	203.035	208.435	199.011	230.271	252.552

De begrotingsbedragen vanaf 2024 zijn allemaal in prijspeil 2023 opgenomen.

Bijlage 3: Grafische weergave Meerjarenperspectief 2022-2033

Grafiek 2 Meerjarendoorkijk 2022-2034



Algemene dekkingsmiddelen

Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring

Beheer & Onderhoud Railinfra

Onderzoek, Studie en Samenwerking

Overhead

Amsteltram

Activa GVB

Apparaatskosten

Investeringsagenda Mobiliteit

Concessies

Duurzaam en slim

Ruimte in jaarlijkse BDU

Bijlage 4: EMU-saldo 2022-2027

Tabel 32 EMU-saldo 2022-2027

	EMU - saldo	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1.	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-222	-	-	-	-	-
2.	Mutatie (im)materiële vaste activa	3.253	-305	-305	-305	-305	-305
3.	Mutatie voorzieningen	19	-	-	-	-	-
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	-3.455	305	305	305	305	305



Bijlage 5:

Op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies (BBV) moeten gemeenten in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de gewenste en de behaalde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toelichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke 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 33 Indicatoren

Gegeven	Bron	Begroting 2022	Begroting 2023
Formatie	Eigen gegevens	150 fte	200 fte
Bezetting	Eigen gegevens	nnb	nnb
Inwoners ²	CBS	1.589.918	1.614.808
Apparaatskosten ³	Begroting	€ 17.607.000	€ 20.695.000
Totale loonsom	Begroting	€ 14.257.000	€ 17.139.000
Totale Overhead	Begroting	€ 10.992.250	€ 13.046.000
Totale inhuur	Begroting	€ 3.350.000	€ 3.556.000
Totale Lasten	Begroting	€ 389.262.943	€ 389.262.943

Indicator	Meting	2023	2024
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,094	0,124
Externe Inhuur	Kosten als % van totale apparaatskosten	19%	17%
Overhead	% van de totale lasten	2,7%	2,6%

² Informatie inwonersaantallen in 2022 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.

³ 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 6: Afkortingenlijst

AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg	MTB	Multimodaal Toekomstbeeld
AMRI	Assetmanagement Railinfrastructuur	NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)	NGF	Nationaal Groeifonds
BDU	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer	NOVB	Nationaal OV Beraad
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro	OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer	OV	Openbaar Vervoer
DOVA	Samenwerkingsverband Decentrale OV Autoriteiten – in 2019 samengaan van Decentrale OV autoriteiten (DOVA) en Nationale Data OV (NDOV)	P&C	Planning & Control
EMU saldo	Economische en Monetaire Unie (EMU)	RAR	Reizigers Advies Raad
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden	RIB	Railinfrabedrijf (van GVB)
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	R-net	Randstadnet
IenW	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)	S&C	Signalling & Control
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie	Sbab	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
IPO	Interprovinciaal Overleg	SGO	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
ISO	International Standardization Organization	SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	SPUK	Specifieke Uitkering
MaaS	Mobility as a Service	STOMP	Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Mobiliteitsdiensten – Privéauto
MER	Milieueffectrapportage	TVOV	Transitie Vergoeding Openbaar Vervoer
MJIP	Meerjaren Investeringsprogramma	TVOV	Transitievergoeding Openbaar Vervoer
MRA	Metropoolregio Amsterdam	UFDO	Uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag	UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
		VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
		Woo	Wet open overheid
		ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)
		Wls	Wet lokaal spoor





Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Wiebke Wilting
Debby Liew-On
Arjen Vos
Caroline Schenkus

Vormgeving

Vorm de Stad

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

Amsterdam, oktober 2023 ©