



Inhoud

Algemeen	3	3 Jaarrekening 2021	60
1.1 Inleiding en ontwikkelingen	5	3.1 Overzicht van baten en lasten	61
1.2 Mijlpalen 2021	12	3.1 Overzicht van baten en lasten (vervolg)	62
1.3 Financieel beeld en resultaat 2021	19	3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling	62
2 Jaarverslag 2021	25	3.3 Balans	63
2.1 Programma Verkeer & Vervoer	26	3.4 Toelichting op de balans	64
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	26	3.5 Verrekening vooruitontvangen BDU	69
2.1.2 Amsteltram	30	3.6 Wet Normering Topinkomens (WNT)	70
2.1.3 Concessies	32	3.7 Structurele en incidentele baten en lasten	71
2.1.4 Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma Metro (MVP)	36	3.8 Niet uit de balans blijkende verplichtingen	73
2.1.5 Activa GVB	38	3.9 Sisa verantwoording	74
2.1.6 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	40	3.10 Baten en lasten per taakveld	78
2.1.7 Apparaatskosten	43	3.11 Overige gegevens Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2021	79
2.2 Overhead	44	Bijlage: afkortingenlijst	81
2.3 Algemene dekkingsmiddelen	45	Colofon	83
2.4 Paragrafen	46		
2.4.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	47		
2.4.2 Paragraaf financiering	52		
2.4.3 Paragraaf bedrijfsvoering	56		
2.4.4 Paragraaf verbonden partijen	58		



Algemeen

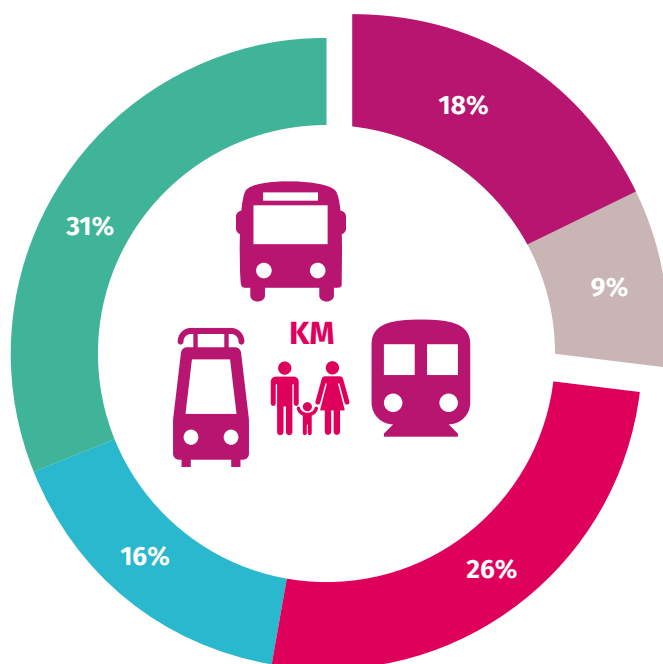


De twee vervoerregio's in ons land, de Vervoerregio Amsterdam en de MRDH (Metropoolregio Den Haag Rotterdam), leiden de mobiliteitsopgave in de drukste regio's. De Vervoerregio Amsterdam bedient de Amsterdamse regio. Als gemeenschappelijke regeling van en voor veertien¹ gemeenten zorgen we er samen voor dat zoveel mogelijk mensen op hun manier comfortabel, snel en duurzaam kunnen reizen.

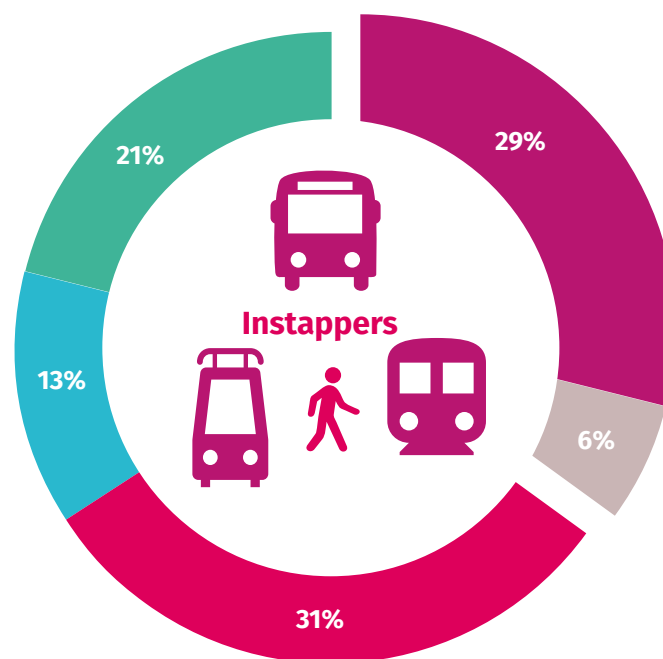
Als we de NS buiten beschouwing laten, zorgen de twee vervoerregio's in Nederland voor meer dan de helft van de reizigerskilometers (in 2019 was dit 53%) en zelfs 2/3e van alle instappers (in 2019 was dit 66%).

Als opdrachtgever, beleidsmaker en adviseur lopen we voorop in nieuwe ontwikkelingen voor hoogwaardige mobiliteit. Zo dragen we bij aan een bereikbare en vitale regio, nu en in de toekomst.

Verdeling reizigerkilometers bus, tram en metro 2019



Verdeling instappers bus, tram en metro 2019



Rest NL Randstad prov MRDH rest Vervoerregio GVB

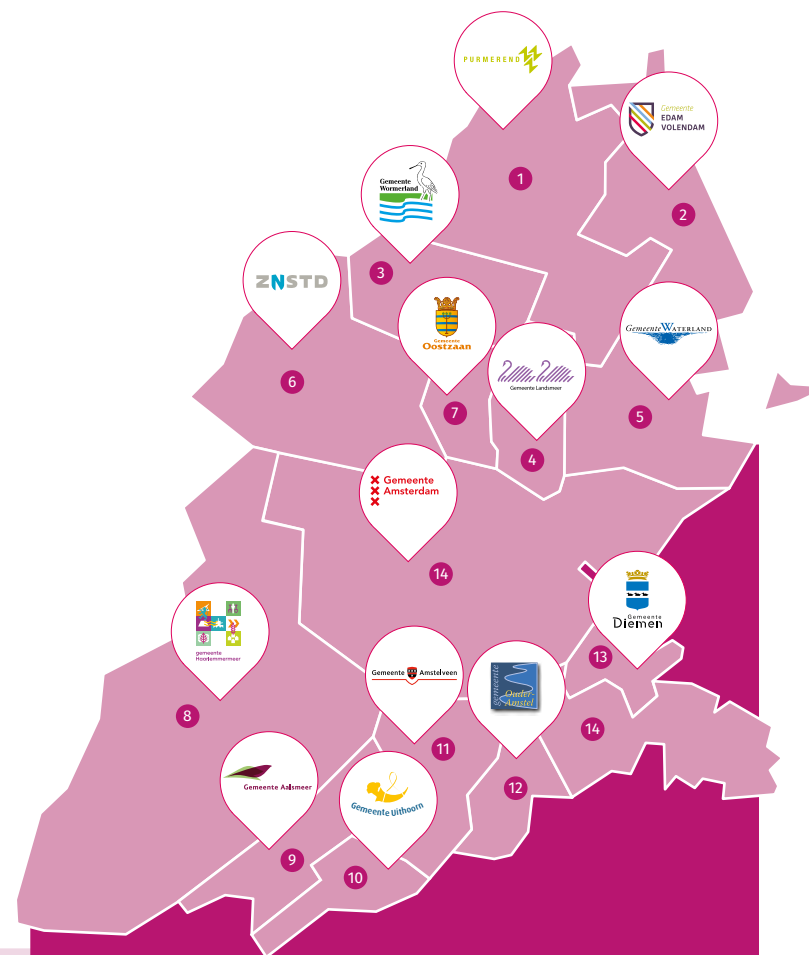
¹ Per 1 januari 2022 zijn de gemeenten Purmerend en Beemster gefuseerd, waardoor de Vervoerregio vanaf 2022 bestaat uit veertien gemeenten.

1.1 Inleiding en ontwikkelingen

De Vervoerregio heeft het afgelopen jaar ondanks de Covid-19-pandemie veel projecten samen met (uitvoerende) partners kunnen afronden of volgens planning voort kunnen zetten. Daar zijn we heel trots op. Bij veel projecten is ingezet op duurzaamheid, doorstroming en verkeersveiligheid. Ook zetten we belangrijke stappen richting een inclusief mobiliteits-systeem.

Natuurlijk hebben de Covid-19-maatregelen ook in 2021 een grote invloed gehad op het reisgedrag van inwoners en werkenden in de vervoerregio. Dankzij een flinke bijdrage van het Rijk – voor compensatie van teruggelopen opbrengsten en afschaling van de dienstregeling – konden de vervoerders hun hoofd boven water houden. Daardoor konden de reizigers in onze regio gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Maar als het Rijk de beschikbaarheidsvergoeding niet verlengt of in een andere regeling omzet, blijven onze zorgen voor de periode na 1 september 2022 bestaan. Wanneer het aantal reizigers niet terugkomt op het niveau van 2019, wordt het lastig om volwaardig openbaar vervoer in de regio aan te bieden. We blijven ons uiteraard inzetten om dit te voorkomen.

In de Jaarstukken 2021 geven we aan wat we in 2021 hebben bereikt, hebben gedaan en wat dat heeft gekost. De indeling van de jaarstukken volgt de opzet van de begroting 2021: de jaarstukken bestaan uit het jaarverslag (inclusief de programmaverantwoording en de paragrafen) en de jaarrekening (financiële verantwoording). Eerst kijken we op hoofdlijnen terug op 2021. We gaan daarna wat dieper in op onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid. We hebben daar in 2021 namelijk grote stappen in gemaakt. Tenslotte zoomen we in op de behaalde mijlpalen en ons financieel beeld.



WATERLAND

1. Purmerend
2. Edam-Volendam
3. Wormerland
4. Landsmeer
5. Waterland

ZAANSTREEK

6. Zaanstad
7. Oostzaan

AMSTELLAND - MEERLANDEN

8. Haarlemmermeer
9. Aalsmeer
10. Uithoorn
11. Amstelveen
12. Ouder-Amstel

AMSTERDAM

13. Diemen
14. Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam: 14 deelnemende gemeenten

Per 1 januari 2022 zijn de gemeenten Beemster en Puremerend gefuseerd, waardoor de Vervoerregio vanaf 2022 bestaat uit veertien gemeenten.

Bestuur

Regioraad met 49 vertegenwoordigers uit de gemeenten, waarvan 3 leden het dagelijks bestuur (DB) vormen. Wethouders adviseren het bestuur vanuit het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (V&V).

Korte terugblik en resultaten 2021

Covid-19 en het extra investeringspakket

Onlangs de Covid-19-pandemie zijn veel projecten afgerond of verloopt de voortgang volgens planning. Toch hebben enkele projecten in de Investeringsagenda (IA) Mobiliteit te maken gehad met problemen rondom Covid-19, zoals hinder in de aanvoer van materialen en beperkende maatregelen. Dit leidde soms tot vertraging in voorbereiding en uitvoering, en in enkele gevallen tot meerkosten. De projectplanningen en budgetten worden voortdurend aangepast. Daarmee houden we zicht op de financiële gevolgen en de inpasbaarheid ervan in het totale budget van de Investeringsagenda. Een voorbeeld van een door Covid-19 vertraagd project is de instroom van de 107 elektrische bussen in de concessie Amstelland-Meerlanden, doordat de productie van enkele onderdelen was stilgelegd.

De vervoerders hebben het ook in 2021 zwaar te verduren gehad. Door de Covid-19-maatregelen is het aantal reizigers drastisch afgenomen en dat is nog lang niet op het niveau van voor 2020. Dankzij de bijdrage van het Rijk kon de dienstregeling voor een groot deel doorgaan. Maar zolang niet duidelijk is hoe het reizigersvervoer zich na de pandemie structureel ontwikkelt, blijft de toekomst onvoorspelbaar. Daarom is de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland uitgesteld. Paragraaf 2.1.3 beschrijft de ontwikkelingen bij de concessies.

Naast de negatieve gevolgen van Covid-19, zagen we in de tijdelijke afgenomen drukte ook kansen om de mobiliteit in de regio na Covid-19 opnieuw vorm te geven, het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken en de economie te stimuleren. Belangrijke thema's hierbij zijn zero emissie (ZE) busvervoer, doorstroming van het OV, snellere fietsroutes, verkeersveiligheid en spitsmijden. Om hierin een grote slag te kunnen maken, hebben we eind 2020 € 235 mln extra beschikbaar gesteld, waarvan dertig mln euro voor anticyclische investeringen in infrastructuur in 2021. Dankzij dit geld hebben we vorig jaar een aantal projecten versneld gerealiseerd en zijn bijdragen aan grote projecten naar voren gehaald. Bijvoorbeeld De Entree bij Amsterdam Centraal en verschillende fietsprojecten, waaronder in het dorpshart van Uithoorn en de fietsroute Kanaaldijk in Purmerend. Ook hebben we in Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amsterdam belangrijke verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen nemen, zoals het verbreden van de fietspaden en aanleggen van inritconstructies op de Ambachtsheerweg in Aalsmeer, een fietsoversteek en aanleg fietspad bij autosloophub De Liede, en diverse aanpassingen op kruispunten voor fiets en voetgangers in Amsterdam, waaronder Flevoweg-Zeeburgerdijk, Duurzaam Veilig inrichten van de Maasstraat en vrijliggende fietspaden in het Havengebied Amsterdam.



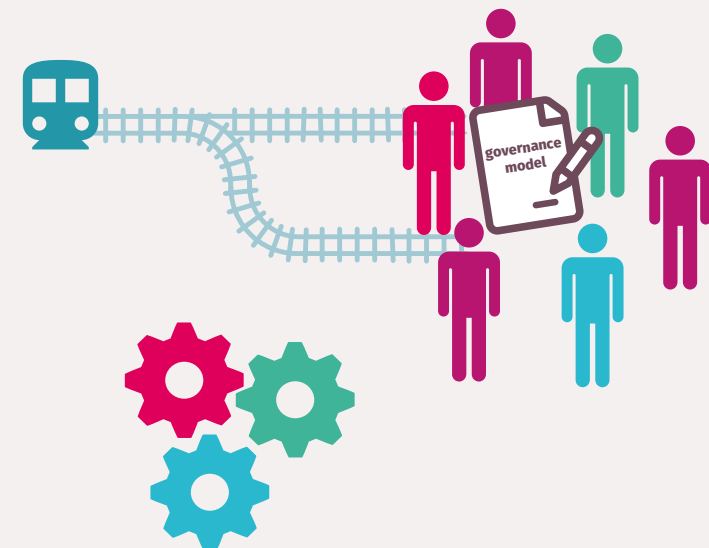
Dit investeringspakket heeft er ook voor gezorgd dat vervoerders de overgang naar CO2-neutraal busvervoer hebben voortgezet. Zo nam GVB deze zomer 32 elektrische bussen met bijbehorende laadinfra in gebruik en rijden er bussen op frituurvet rond in de concessie Amstelland-Meerlanden. Voor de concessies Zaanstreek-Waterland bleek het niet mogelijk om versneld zero emissie bussen in gebruik te nemen. Wel is de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland vanaf de start in december 2023 volledig CO2-neutraal.

Met het naar voren halen van het investeringsbudget kunnen we eerder aan de slag met een aantal prioriteiten uit de Investeringsagenda Mobiliteit. We hebben inmiddels circa honderd kleine en grote projecten opgezet. Hiermee hebben we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd, en faciliteiten bij stations opgeknapt. Bij deze jaarstukken zit het verslag 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2021' waarin de in 2021 opgeleverde projecten staan beschreven. De Investeringsagenda Mobiliteit wordt in paragraaf 2.1.1 uitgebreider toegelicht.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud en de vervanging van de railinfra voor metro en tram in Amsterdam is ondergebracht in Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma (BORI/MVP), zie paragraaf 2.1.4. Eind 2021 hebben alle betrokken partners hun handtekening gezet onder dit nieuwe governancemodel. Na jaren van intensieve voorbereiding in het project OV-Governance was dit voor ons een belangrijke mijlpaal. Hiermee zijn de taken en verantwoordelijkheden onderling beter verdeeld en verstevigen we de samenwerking. Met als doel een goed geolied en slim werkend OV-systeem voor reizigers. BORI/MVP gaat vanaf 2022 verder onder de naam AMRI (Asset Management Railinfrastructuur). Dit is ook de naam van de met GVB afgesloten overeenkomst.

Op het gebied van de strategische activa van GVB (zie paragraaf 2.1.5) is doorgegaan met de bouw en aanschaf van metro- en trammaterieel (M7 en 15G) en op trams levensduur-verlengend onderhoud gepleegd. Ook zijn de eerste elektrische bussen in Amsterdam gaan rijden. Een prachtig resultaat!



2022
BORI/MVP = AMRI
(Asset Management Railinfrastructuur).



Samenwerking met (MRA-)partners

Met partners in en om de vervoerregio hebben we samengewerkt in verschillende projecten en op landelijk niveau is naar oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken gezocht. Onder andere door onze deelname aan de koepelorganisaties Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) en Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV). In paragraaf 2.1.7 wordt beschreven hoe onderzoek, studies en samenwerking (OSS) in het gelijknamige subprogramma in 2021 vorm heeft gekregen.

In MRA-verband is de Vervoerregio penvoerder voor vier projecten en vindt samenwerking op de dossiers verduurzaming personenvervoer en regionaal verkeersmanagement plaats. In de verantwoording over OSS (2.1.7) en de paragraaf Verbonden partijen (2.4.4) geven we hier een toelichting op.

Met specifieke onderzoeken dragen we met de partners in belangrijke mate bij aan de gezamenlijke ambities in de MRA. Denk aan hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tussen Haarlem en Schiphol/Amsterdam, verbeteringen in de corridor A7-A8 en meer P+R plekken. Verschillende MIRT-onderzoeken (Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer, waarvan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn een onderdeel is, en Amsterdam Bay Area) en investeringen (Zuidas, De Entree Amsterdam, Amsterdam Centraal en op Schiphol) zijn zelfs mede van nationaal belang.

Op personeelsgebied wordt geparticipeerd in de MRA trainee banenpool. De kosten voor de personele inzet op de bovenstaande subprogramma's zijn binnen de beschikbare budgetten gebleven. Paragraaf 2.1.8 bevat de toelichting op deze kosten.



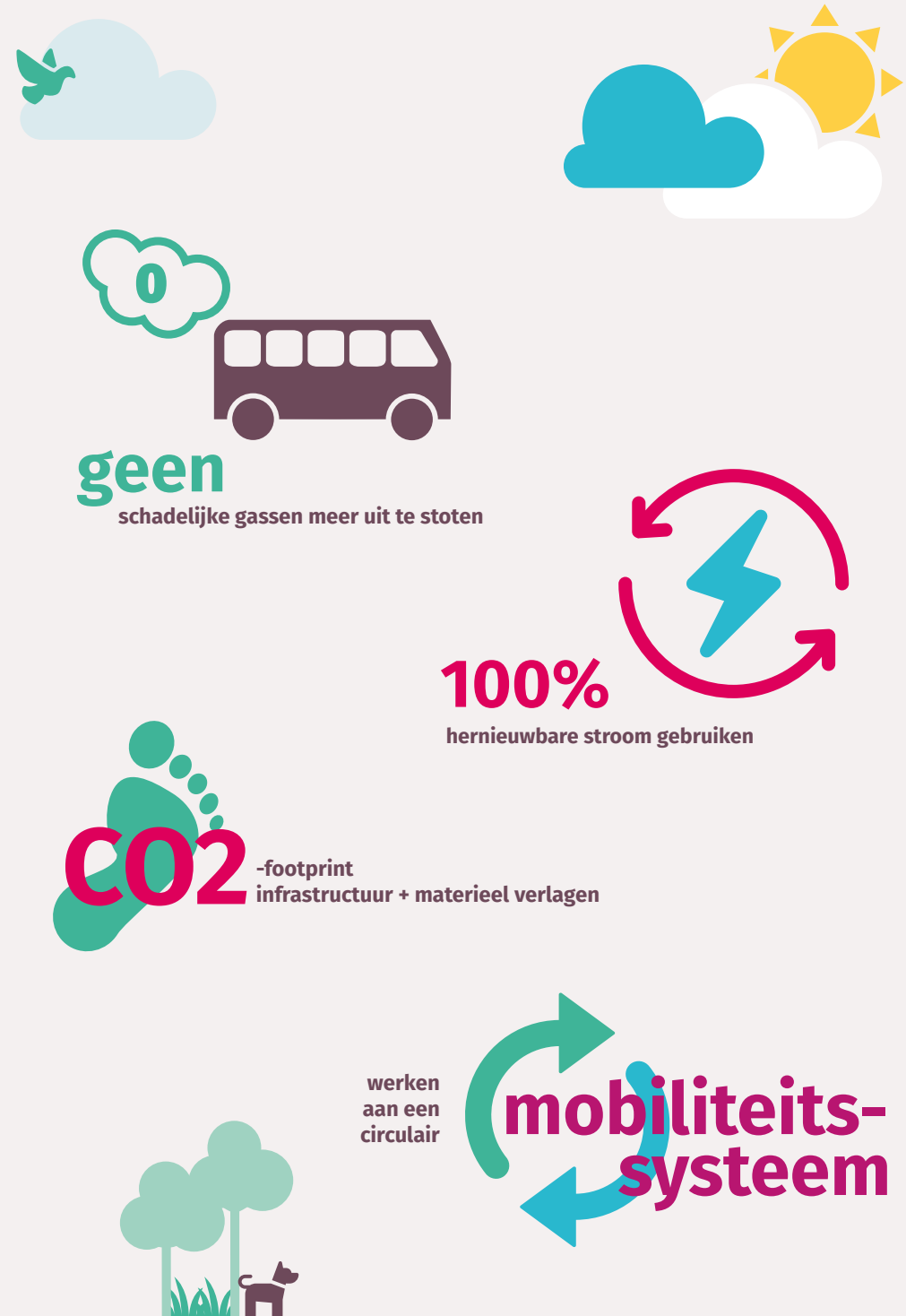
Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid hebben we in 2021 opnieuw grote stappen gemaakt. Het doel van de Vervoerregio is een CO2-neutraal OV-systeem in 2030 en een CO2-neutraal mobiliteitssysteem in 2050. Dat doen we door:

- ▶ voertuigen geen schadelijke gassen meer uit te laten stoten;
- ▶ alleen 100% hernieuwbare stroom te gebruiken;
- ▶ de CO2-footprint van infrastructuur en materieel te verlagen;
- ▶ te werken aan een circulair mobiliteitssysteem.

Hiermee dragen we bij aan het verminderen van de CO2-uitstoot, een gezonde leefomgeving en het besparen en duurzaam opwekken van energie.

Zowel in de concessie Amstelland-Meerlanden als de concessie Amsterdam is het aantal ZE (zero-emissie) bussen gegroeid. Bij Amstelland-Meerlanden gaat het om 107 volledig elektrische bussen. In Amsterdam is gestart met het volledige elektrisch uitvoeren van de Westtangent met dertien zero-emissie bussen. Beide projecten helpen bij de doelstelling om het OV-systeem in 2025 volledig CO2-neutraal te hebben.

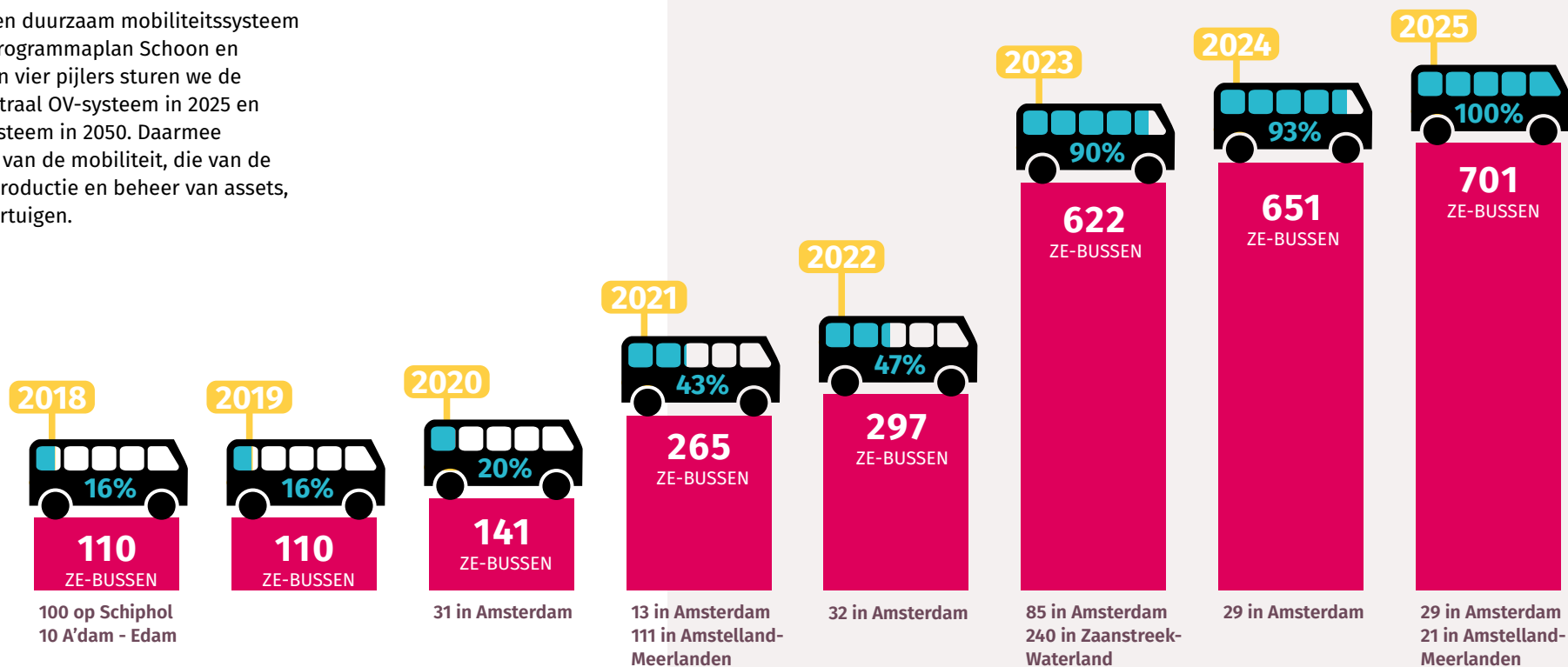


In het licht van de MRA Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek zijn verschillende onderzoeken gedaan. Zo heeft het Samenwerkings Project Expertpool Stadslogistiek (SPES) onderzoek advies opgeleverd aan verschillende gemeenten hoe zij zero-emissie zones kunnen invoeren.

Wij hebben mede het initiatief genomen een MRA Green Deal Fiets te starten. Overheden, kennis- en onderwijsinstellingen en bedrijfsleven werken hier samen om door innovaties, stimuleringsprojecten en kennisverbreding het gebruik van de fiets te vergroten en daarmee de CO₂-uitstoot te verminderen.

Hoe we op weg zijn naar een duurzaam mobiliteitssysteem staat in het vastgestelde Programmaplan Schoon en Duurzaam. Aan de hand van vier pijlers sturen we de transitie naar een CO₂-neutraal OV-systeem in 2025 en CO₂-neutraal mobiliteitssysteem in 2050. Daarmee verschonen we de uitstoot van de mobiliteit, die van de benodigde energie én de productie en beheer van assets, zoals infrastructuur en voertuigen.

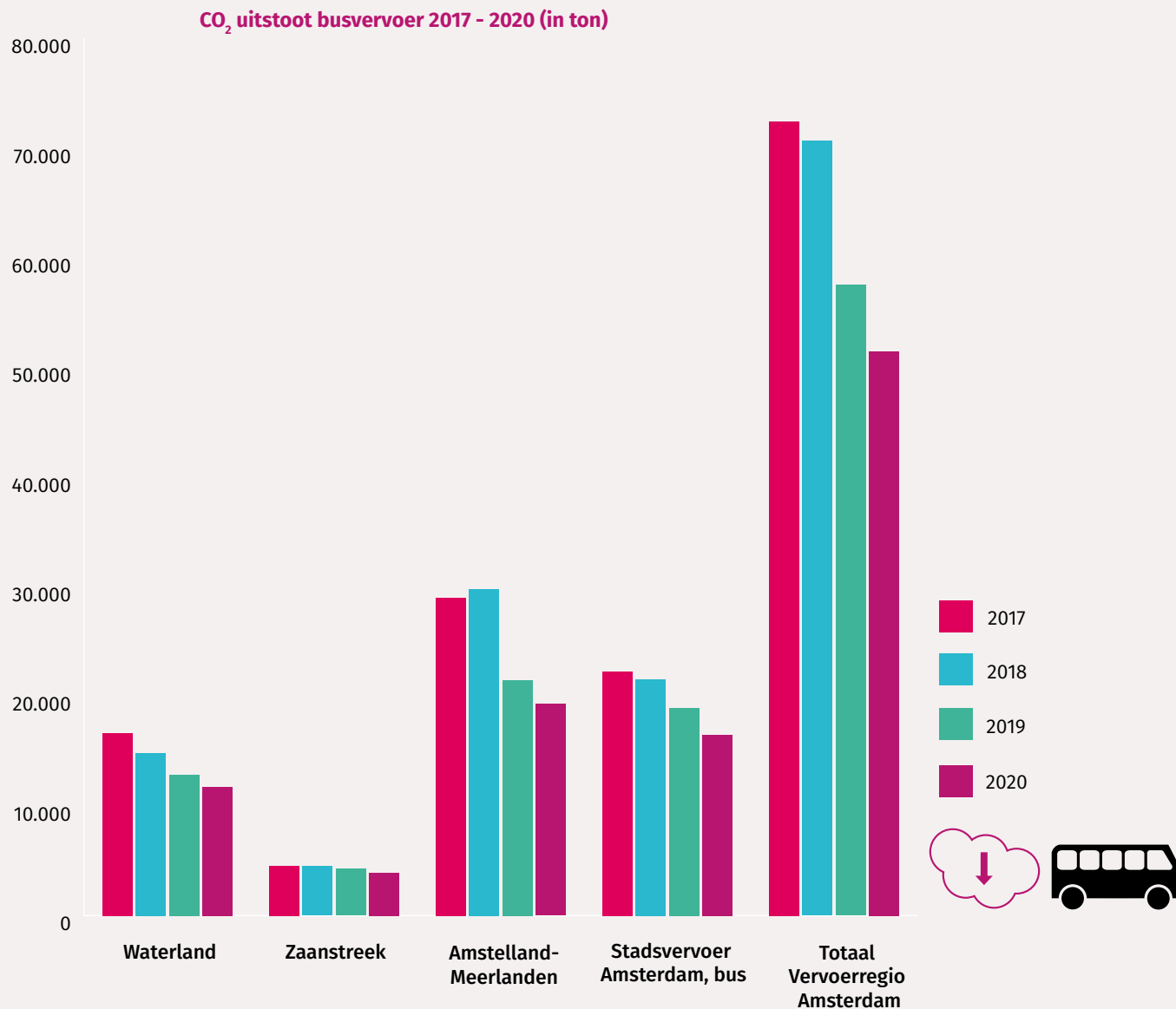
Naar 100% uitstootvrij busvervoer



Samen met regionale partners is het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) vastgesteld met een menukaart duurzame mobiliteit. Het RMP geeft antwoord op de mobiliteitsvraagstukken uit het klimaatakkoord en geeft inzicht in de mogelijkheden voor CO₂ reductie.

In 2021 is het CO₂-bewust certificaat op niveau 3 van de CO₂-prestatieladder behaald. Hierin richten we ons in eerste instantie op het verlagen van de CO₂ footprint van onze eigen organisatie. De bedrijfsvoering van Vervoerregio Amsterdam had in ons basisjaar 2019 een voetafdruk van 35 ton CO₂ per jaar. We willen deze uitstoot in 2025 met 42% verlaagd hebben. In 2021 was onze uitstoot 22,5 ton CO₂, dat betekent een reductie van 60% ten opzichte van 2019. De uitdaging is om de uitstoot na de pandemie niet weer te ver op te laten lopen.

De instroom van uitstootvrije bussen heeft tot en met 2020 al tot een substantiële daling van de CO₂-uitstoot geleid. Zie de figuur hiernaast.



1.2 Mijlpalen 2021

JANUARI FIETSONDERDOORGANG AALSMEERDERBRUG IN GEBRUIK

De eerste fietsers en voetgangers maakten in Haarlemmermeer gebruik van de nieuwe onderdoorgang onder de Aalsmeerderbrug (N196). Zo hoeven ze niet meer de drukke kruising bij de Aalsmeerderbrug over te steken. Wat de fietsonderdoorgang bijzonder maakt is dat het ontwerp van de brug zo is gemaakt dat een deel van het fietspad er tijdelijk uitgehesen kan worden. Zo kunnen grote schepen in of uit de nabij gelegen scheepswerf varen. De oversteek bovenop de Aalsmeerderbrug is niet meer in gebruik.



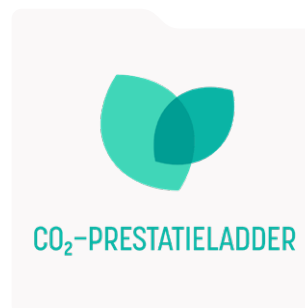
JANUARI 17 MILJOEN EURO VOOR VERKEERSVEILIGHEID IN ALLE VERVOERREGIOGEMEENTEN

Vervoerregio Amsterdam, het Rijk en gemeenten investeren flink in verkeersveiligheidsprojecten. De totale investering van zeventien miljoen euro is voor verkeersveiligheidsmaatregelen die snel zijn uit te voeren. Elke gemeente binnen de Vervoerregio profiteert van de investeringen die passen binnen het zogeheten coronapakket dat de Vervoerregio in het najaar van 2020 aankondigde.



MAART OPROEP AAN KABINET: GEEF SNEL DUIDELIJKHEID OVER FINANCIËLE BIJDRAGE AAN HET OV

Het openbaar vervoer in het hele land heeft het moeilijk. Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) roepen het kabinet op om nog voor de verkiezingen duidelijkheid te geven over een financiële bijdrage aan het openbaar vervoer. De twee vervoers autoriteiten vrezen een kaalslag in het OV in de grote steden als het Rijk niet bijdraagt in de periode dat het OV weer terug moet veren na de Covid-19-crisis.



MAART VERVOERREGIO BEHAALT CO2 PRESTATIELADDER CERTIFICAAT

Vervoerregio Amsterdam heeft op 9 maart 2021 het CO2-bewust certificaat ontvangen voor het behalen van niveau 3 op de CO2-prestatieladder. Met het behalen van het certificaat laat de Vervoerregio zien dat we actief werk maken van CO2-reductie. Niet alleen door verduurzaming van het mobiliteitssysteem, maar ook in de eigen bedrijfsvoering en de keten. Door het inzetten van de CO2-prestatieladder als instrument in aanbestedingen kan de Vervoerregio als opdrachtgever ook haar opdrachtnemers stimuleren CO2 te reduceren.



MAART SAMENWERKING VERBREDING (NIEUWE) BENNEBROEKERWEG VASTGELEGD

De gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam gaan samen de (Nieuwe) Bennebroekerweg verbreden. Op 12 maart ondertekenden Jeroen Olthof gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland en Marja Ruigrok wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlemmermeer en lid van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, daarvoor een samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn concrete afspraken gemaakt over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg.



APRIL BIJDRAGE UIT GROEIFONDS VOOR DOORTREKKEN NOORD/ZUIDLIJN

De commissie voor het nationaal groeifonds heeft geadviseerd 1,5 miljard euro ter beschikking te stellen voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Een belangrijke stap die onderstreept dat dit project van nationaal belang is.

APRIL VERVOERREGIO EN GVB INVESTEREN VERDER IN DUURZAAM OV

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam ging akkoord met het starten van een Europese aanbesteding om het resterende deel van de GVB-busvloot te elektrificeren. GVB heeft al 31 elektrische bussen in de dienstregeling rijden. De aanbesteding start voor minimaal 25 elektrische bussen, met een optie tot maximaal 208 bussen. De eerste bussen zullen vanaf medio 2023 instromen. Gerard Slegers: "Ondanks de onzekere tijden voor het openbaar vervoer in Amsterdam door de Covid-19-pandemie, is het belangrijk dat we gezamenlijk blijven investeren in duurzaam OV."



APRIL ONDERTEKENING UITVOERINGSOVEREENKOMST AVANT

Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeenten Zaanstad en Oostzaan zetten hun handtekening onder de uitvoeringsovereenkomst van het project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT). Met deze belangrijke mijlpaal kan vooruit gekeken worden naar de uitvoering. Verschillende maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming en meer veiligheid op en rond de Thorbeckeweg voor (vracht)auto's, openbaar vervoer en fietsers.



MEI DOORTRAPPEN TE ZIEN IN TV-PROGRAMMA NOORD-HOLLAND BEWEEGT

Met plezier en veilig blijven fietsen tot je 100ste, dat is het doel van Doortrappen. Bovendien blijven ouderen door te fietsen ook langer gezond. Vanaf zondag 6 juni is Doortrappen te zien in het tv-programma Noord-Holland Beweegt. Tien afleveringen lang komen de thema's van Doortrappen aan bod, zoals veilig blijven fietsen en soepel

op de fiets stappen. Presentator Sjoerd Hilarius gaat in het programma op zoek naar 'echte Doortrappers' in de gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam en in de stadsdelen van gemeente Amsterdam.

MEI CONNEXION EN EBS RIJDEN NOG TWEE JAAR IN ZAANSTREEK EN WATERLAND

Vervoerders Connexxion en EBS verzorgen na dit jaar nog twee jaar het openbaar vervoer in Zaanstreek en Waterland. Dat wordt geregeld in een zogeheten noodconcessie. Dat zijn Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders overeengekomen. De noodconcessie geeft tijd voor herstel van het openbaar vervoer na pandemie en loopt tot en met december 2023. Daarmee zijn de inwoners en reizigers in deze twee regio's verzekerd van goed openbaar vervoer de komende jaren.



JUNI SLIM LAADSTATION IN DUIVENDRECHT FEESTELIJK GEOPEND

In Duivendrecht is op 23 juni 2021 een slim laadstation feestelijk geopend en in gebruik genomen. Het publiek toegankelijke station is speciaal ontwikkeld (en geschikt) voor logistieke bedrijven en is nieuw voor Nederland. Het slimme laadstation bestaat uit acht laadpunten, een snellader en een Battery Energy Storage System. Elektrische vracht- en bestelwagens laden hier met groene stroom; in de toekomst zelfs met lokaal opgewekte zonne-energie.



JUNI BOUW FIETSENSTALLING IJBOULEVARD VAN START

De fietsenstalling aan het IJ, een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en ProRail, komt onder het water en heeft straks plek voor ruim 4.000 fietsen. Bovenop de stalling komt een gebied van 6.000 vierkante meter om te wandelen langs het IJ: de IJboulevard. Door de fietsenstalling onder het IJ te maken ontstaat vrij zicht op het IJ en meer verblijfsruimte. Bij de bouw is veel aandacht voor comfort, vormgeving en duurzaamheid. De gekozen materialen zijn zoveel mogelijk van natuurlijk oorsprong en herbruikbaar. Naar verwachting zullen alle werkzaamheden in de eerste helft van 2023 afgerond worden.



JUNI RIJKSBIJDRAGE VOOR OV IN 2022 GEEFT TIJD VOOR HERSTEL

Vervoerregio Amsterdam is verheugd met de toezegging van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om ook volgend jaar bij te dragen aan het op peil houden van het openbaar vervoer. Door de Rijksbijdrage in de vorm van de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) hebben de Vervoerregio en de in haar opdracht rijdende vervoerbedrijven GVB, EBS en Connexxion de tijd om te werken aan het herstel van het openbaar vervoer na de Covid-19-pandemie.



JULI VERVOERREGIO AMSTERDAM EN SWOV GAAN VOOR VEILIGERE 50 KILOMETER PER UUR WEGEN

Vervoerregio Amsterdam heeft samen met Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een meetinstrument ontwikkeld om de verkeersveiligheid van de meest risicovolle 50 kilometer per uur wegen (km/u) te kunnen verbeteren voor alle vervoerswijzen in de regio. Het meetinstrument beoordeelt verschillende onderdelen van de wegen met een score, waaruit blijkt welke knelpunten er verbeterd moeten worden. Vervoerregio streeft naar nul verkeerslachtoffers in de regio in 2050.



JULI REGENBOOGKLEUREN VOOR GVB, CONNEXXION, EBS

Voor het eerst laten alle vervoerders in de vervoerregio Amsterdam een voertuig rondrijden in regenboogkleuren, het symbool van Pride. GVB levert een tram, Connexxion twee bussen en EBS een bus. Vervoerregio Amsterdam financiert de bestickering. De bussen en de tram dragen behalve de regenboogkleuren ook het woord 'welkom' in verschillende talen. De bussen blijven een jaar lang, tot na Pride 2022 in regenboogkleuren rondrijden.

SEPTEMBER EERSTE VERKEERSLES VAN HET NIEUWE SCHOOLJAAR IN DE VERVOERREGIO

Leerlingen van roep 7 en 8 kregen de eerste verkeersles van het schooljaar. De verkeerseducatie is gebaseerd op doen en meemaken door bijvoorbeeld games en Virtual Reality, omdat kinderen dingen die ze beleven goed onthouden. Gerard Slegers over het gebruik van Virtual Reality in de les: "Een heel goede manier om te leren hoe je uit de dode hoek van een vrachtwagen blijft. Mooi om te zien dat de toegevoegde waarde van allerlei technische ontwikkelingen, zich ook heeft vertaald in verkeerseducatiemethoden."



SEPTEMBER SOCIAL RIDE: OP DE FIETS IN DE SCHIPHOLREGIO!

Tijdens de Fiets naar je werk dag op 16 september testen ondernemers en bestuurders in de Schipholregio de veelbelovende mogelijkheden voor de fiets in dit gebied. Met een gezamenlijke Social Ride vragen zij aandacht voor de fiets als duurzaam alternatief voor de auto. Met het vernieuwen en verbreden van de fietspaden wordt fietsen in het gebied veiliger én gemakkelijker. Ook draagt de introductie van het Fietsservicepunt bij aan het fietsgemak in de regio. Daarnaast maken technische innovaties zoals geofencing veilig fietsen makkelijker. Deze verbeteringen en technische innovaties zijn bedoeld om werkgevers en forenzen te motiveren om vaker de fiets te pakken.



OKTOBER BESLUITVORMING OV-GOVERNANCE

De gemeente Amsterdam heeft samen met haar OV-partners in de stad, Vervoerregio Amsterdam en stadsvervoerder GVB, besloten de OV-keten anders in te richten. De taken en verantwoordelijkheden worden onderling beter verdeeld en de samenwerking wordt verstevigd. Met als doel een goed geolied en slim werkend OV-systeem voor reizigers. Het gaat om het versterken van de OV-samenwerking (Governance-traject) op het gebied van Beheer & Onderhoud, rail-investeringen en aandeelhouderschap.



OKTOBER PROGRAMMAPLAN SCHOON & DUURZAAM

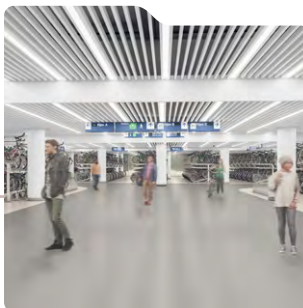
Het programmaplan Schoon & Duurzaam is begin oktober vastgesteld. Hierin staat hoe de Vervoerregio de komende jaren werkt naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem in 2050. In het plan kijken we verder dan alleen openbaar vervoer. We kijken naar het mobiliteitssysteem als geheel. Hiermee brengen we niet alleen de uitstoot van voertuigen naar nul, maar we verlagen ook de uitstoot van de productie van wegen waarover deze rijden. Alle gebruikte energie is 100% hernieuwbaar, we zorgen voor een minimale milieu-impact en bouwen klimaat adaptief.

NOVEMBER EUROPESE PARTNERSTEDEN VAN PROJECT URBACT – RICONNECT BEZOEKEN STATION LELYLAAN

Begin november waren alle partnersteden van het Europese samenwerkingsproject URBACT- RiConnect op bezoek in Amsterdam. In dit project werken acht Europese metropoolregio's samen aan het schrijven van een plan over hoe ruimte rondom stations of wegen fijner kan worden. Het werkbezoek stond in het teken van kennisdelen en het uitwisselen van ervaringen. Dit leidt bij de Vervoerregio tot de opmaak van een goede pilot om een meer ontspannen stad te creëren dat past binnen de ambities van de Vervoerregio op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid.

NOVEMBER NIEUWE FIETSENSTALLING ZORGT VOOR MEER PLEKKEN OP AMSTERDAM CENTRAAL

Veel treinreizigers kiezen ervoor om te fietsen naar de treinstations. Er wordt daarom een nieuwe fietsenstalling gebouwd onder de oostelijke sporen van station Amsterdam Centraal. De Vervoerregio Amsterdam draagt 12,3 miljoen euro bij aan het project. In 2030 wordt de nieuwe fietsenstalling geopend. Hierin kunnen circa 8.800 fietsen gestald worden. Ook is er plek voor 450 deelfietsen.



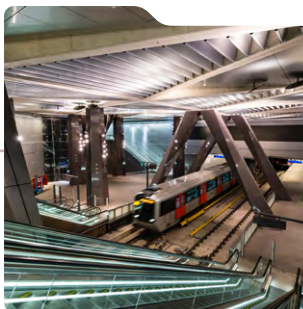
NOVEMBER VERVOERREGIO AMSTERDAM INVESTEERT IN 32 PROJECTEN, MEDE DANKZIJ RIJKSIMPULS VERKEERSVEILIGHEID

De Vervoerregio investeert ruim 6,5 miljoen euro in 32 projecten in de regio. Zo is onder andere het kruispunt IJdoornlaan in de gemeente Landsmeer inmiddels al vernieuwd en voert de Vervoerregio verkeersveiligheids-campagnes uit in de gehele regio. Ook de OV-Coach staat op de agenda. Om juist die mensen te helpen, die niet zelfstandig durven of kunnen reizen.



NOVEMBER IMPACT STUDIE AFGEROND: NOORD/ZUIDLIJN IS GROOT SUCCES

De Noord/Zuidlijn is een groot succes. De nieuwe metrolijn en de aanpassing van het OV-netwerk hebben de grote reizigersgroei van voor corona kunnen opvangen. Tegelijk is de bovengrondse openbare ruimte verbeterd. Er zijn minder voertuigen gekomen en bussen en trams zijn niet drukker geworden. Er hebben zich ook geen onverwachte nadelige effecten voorgedaan. Dat blijkt uit een studie in opdracht van Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam en de Beleidsvaluatie Lijnennetvisie van de Vervoerregio.



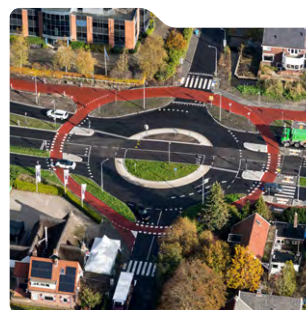
DECEMBER TIEN JAAR PRAKTIJKPROEF AMSTERDAM: BETERE DOORSTROMING EN NIEUWE SLIMME DIENSTEN

De Praktijkproef Amsterdam (PPA) waar Vervoerregio in samenwerkt met andere partners, is een van de grootste smart mobility-pilots die ooit in Nederland is gehouden. In november 2021 sloot PPA af na tien jaar grootschalige praktijktesten gericht op het integreren van innovatieve systemen in de auto en langs de weg. De resultaten zijn zeer positief: PPA heeft nieuwe en verbeterde diensten opgeleverd voor weggebruikers, de doorstroming in de regio is verbeterd én partijen weten elkaar beter te vinden.



DECEMBER NIEUWE BUSBAAN AALSMEER - SCHIPHOL-ZUID IN GEBRUIK (HOVASZ)

Met ingang van de nieuwe dienstregeling op 12 december 2021 is de nieuwe busbaan HOVASZ (Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol-Zuid) tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid officieel in gebruik genomen. De nieuwe 4,6 kilometer lange busbaan is een van de schakels in het regionale HOV-netwerk. HOV staat voor frequent, comfortabel en betrouwbaar busvervoer en is een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Met de ingebruikname van de busbaan is het project HOVASZ waar ook de herinrichting van de N196 in Haarlemmermeer, de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer en de Koningin Maximalaan in Uithoorn bij horen, zo goed als afgerond.



DECEMBER 1 HOOFDOPLOSSING MET 2 OPTIES VOOR BETERE EN VEILIGERE SPOORWEGOVERGANG GUISWEG IN ZAANDIJK

De kruising van de Guisweg met de Provincialeweg en het spoor en de totale bereikbaarheid van het gebied moet beter en veiliger. Een haalbare hoofdoplossing met twee verschillende opties biedt mogelijk uitkomst. De hoofdoplossing bestaat uit een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg. De A8-aansluiting 3 krijgt er een op- en afrit bij in combinatie met een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg (vlakbij tennisvereniging Westzijderveld) en de Provincialeweg. Daarbij zijn twee opties haalbaar: een noordelijke en zuidelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg.



DECEMBER AANBESTEDING NIEUWE OV-CONCESSIE ZAA NSTREEK-WATERLAND 2024 OP DE MARKT

Vervoerregio Amsterdam heeft op 17 december 2021 de OV-concessie Zaanstreek-Waterland 2024 op de markt gebracht. De nieuwe concessie is ambitieus en flexibel. Zo moeten alle bussen vanaf de start volledig emissieloos rijden, moet de vervoerder snel inspelen op veranderende omstandigheden en inzetten op technologische vernieuwing voor reizigers, zoals betalen met andere middelen dan de OV-chipkaart en het plannen van deur-tot-deur reizen.

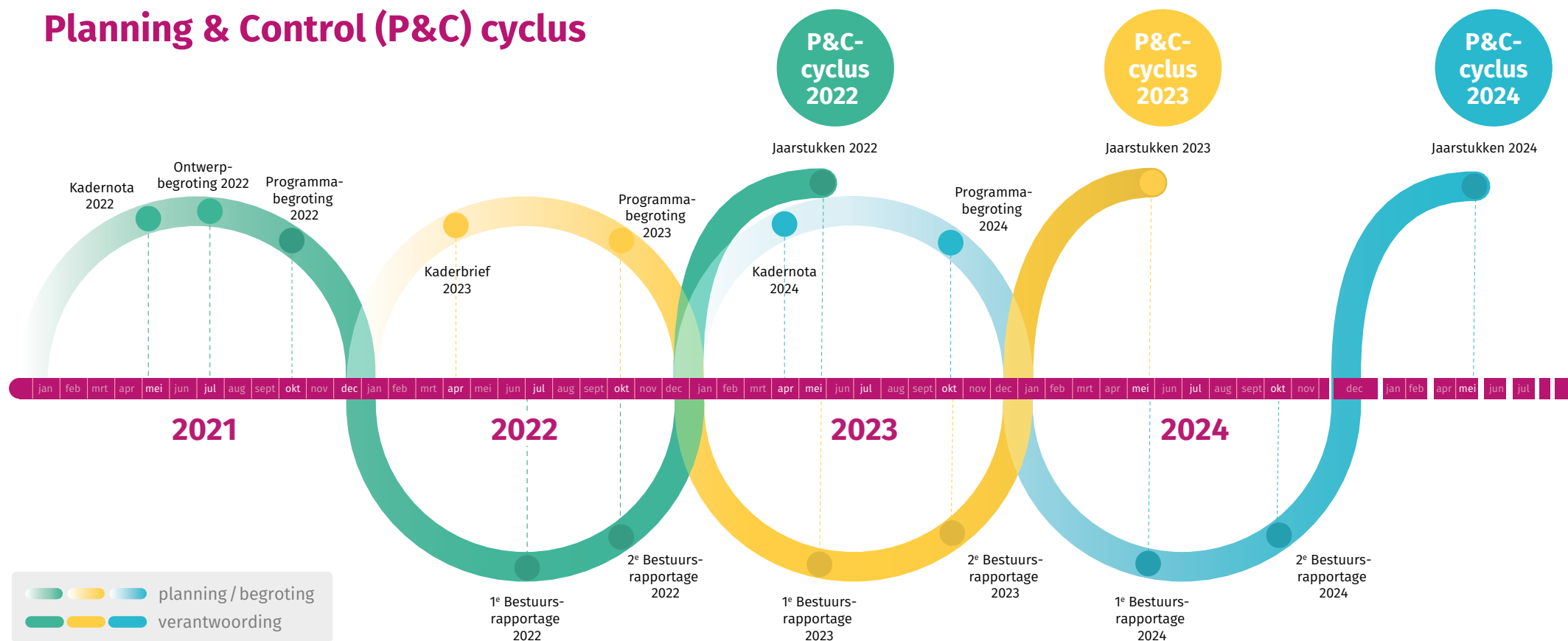


DECEMBER DOORTREKKEN NOORD/ZUIDLIJN TOT HOOFDDORP BESTE KEUZE

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp blijkt het meest effectief in het oplossen van (inter) nationale en regionale knelpunten in bereikbaarheid. In april reserveerde het kabinet op advies van het Nationaal Groeifonds 1,5 miljard euro hiervoor. Rijk en regio hebben vervolgens een verdiepend onderzoek gedaan naar de metro oplossing en deze vergeleken met oplossingsrichtingen zoals trein en bus. Om het bedrag toegekend te krijgen is een aangepast voorstel nodig met een positief Maatschappelijk Kosten en Baten resultaat en perspectief op cofinanciering. Dat voorstel is nu ingediend.



Planning & Control (P&C) cyclus



1.3 Financieel beeld en resultaat 2021

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks een vast bedrag aan BDU van het ministerie van IenW, dat jaarlijks wordt geïndexeerd. In 2021 bedroeg de BDU € 426 mln. Deze middelen, aangevuld met bijdragen voor specifieke projecten van circa € 17 mln, zet de Vervoerregio in om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit te bereiken. Deze doelstellingen zijn ingedeeld in de verschillende (sub-)programma's die in deze jaarstukken zijn opgenomen.

Daarnaast ontving de Vervoerregio een compensatie van € 210 mln voor de lagere reizigersopbrengsten (BVOV), die een-op-een aan de vervoerders is doorbetaald.

Indien in een jaar de BDU over dat jaar niet voldoende is om de begroting uit te voeren, is het saldo van opgespaarde BDU uit voorgaande jaren beschikbaar om aan te vullen. Als de BDU van een jaar niet volledig wordt uitgegeven, vult het overblijvend deel datzelfde saldo aan.

Tabel 1 bevat het overzicht van begrote en gerealiseerde baten en lasten over 2021. Volgens de regelgeving van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is het resultaat per definitie nihil zolang de uitga-

ven minus inkomsten van de Vervoerregio volledig worden gedekt door de inzet van de BDU (Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer). Voor de resultaatbepaling wordt namelijk zowel het deel BDU uit het lopende jaar als het deel dat uit het BDU-saldo van de voorgaande jaren wordt benut, als baten gezien.

In 2021 werd er € 69,3 mln minder lasten en € 5,7 mln minder baten gerealiseerd dan begroot. Dit resulteert in een totale onderbesteding van € 63,6 mln. Hiervan wordt € 63,4 mln toegevoegd aan het beschikbare BDU Saldo en € 0,2 mln blijft nog over in de bestemmingsreserve boetegelden.



Toelichting op de begrotingsafwijkingen

In dit jaarverslag vergelijken we de gerealiseerde uitkomsten met de laatst vastgestelde begroting 2021. Dat is de begroting die in de 2e Bestuursrapportage 2021 is opgenomen.

In de jaarrekening is de verantwoording van RvE MET van het beheer en onderhoud infrastructuur en metro vervangingsonderhoud infrastructuur over de jaren 2018-2020 verwerkt. In de bijgestelde begroting was rekening gehouden met een lagere vaststelling van € 18 mln, de werkelijke vaststelling is uitgekomen op € 30 mln. Dit betreft voornamelijk het doorschuiven van werk naar het jaar 2021. Het is geen vrij beschikbaar budget.	€ 12,7 mln
Bij de Amsteltram zijn voor € 1,1 mln meer kosten gemaakt, die door hogere inkomsten zijn gecompenseerd.	-€ 1,1 mln
Investeringsagenda Mobiliteit € 23,6 mln. Dit betreft projecten die in 2021 zijn vertraagd en waarvoor de financiële bijdrage nog niet geheel of gedeeltelijk is betaald, waaronder: ▶ OVT Zuidasdok ▶ Optimalisatie IJ-tram en stalling ▶ Bereikbaarheid Waterland N247 ▶ HOV SOOMR (Schiphol Oost – Oude Meer – Rijk) ▶ Snelfietsroute Haarlemmermeer fase 1	€ 23,6 mln
Bij de 2e Bestuursrapportage was aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 25 mln zou bedragen.	
Concessies	€ 9,6 mln
Activa GVB	€ 21,5 mln
Onderzoek, Studie en Samenwerking	€ 1,4 mln
Apparaatskosten, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen	€ 1,5 mln
Totaal lasten realisatie versus begroting 2021	€ 69,3 mln

Baten € 5,7 mln lager dan begroot

In 2021 werd het totaal van de toegekende SPUK (specifieke uitkering) voor Verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 8,1 mln) als baten begroot. De werkelijke baten over 2021 bedragen € 1,1 mln: omdat de uitvoering van de specifieke projecten over meerdere jaren zijn verdeeld, wordt in de jaarrekening voor de realisatie t.a.v. de SPUK ad € 0,8 mln gepresenteerd. Het overige deel van het budget schuift door naar volgende jaren. Naast deze € 0,8 mln zijn € 0,3 mln overige baten ontvangen als bijdragen voor projecten uit de Investeringsagenda	€ 7,0 mln
Amsteltram: de hoger dan begrote baten zijn het saldo van een eerder dan geplande ontvangen bijdrage van de provincie ad € 1,9 mln en een teruggave van € 0,6 mln aan gemeente Amstelveen op de eerder ontvangen bijdrage als afrekening van de Amstelveenvlijn.	- € 1,3 mln
Overige afwijkingen bij de baten kleiner dan € 1 mln en per saldo nihil	€ 0,0 mln
Totaal baten realisatie versus begroting 2021	€ 5,7 mln

In de afzonderlijke paragrafen in het jaarverslag wordt nader ingegaan op alle afwijkingen.



Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e burap) 2021	Jaarrekening 2021	Vershil (jaarrek. vs 2e burap) 2021
<i>Investeringsagenda Mobiliteit</i>	138.245	126.943	148.250	124.648	23.602
<i>Amsteltram</i>	85.024	26.486	31.484	32.553	-1.069
<i>Concessies</i>	242.612	98.821	308.536	298.870	9.666
<i>Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro</i>	131.669	116.955	138.872	126.204	12.669
<i>Activa GVB</i>	8.784	12.106	40.044	18.537	21.507
<i>Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)</i>	7.510	9.398	8.746	7.327	1.419
<i>Apparaatskosten Verkeer & Vervoer</i>	7.645	8.554	9.437	8.770	667
Lasten Verkeer & Vervoer	621.490	399.262	685.369	616.909	68.460
Lasten Overhead	9.320	9.663	11.214	10.409	806
Lasten Algemene dekkingsmiddelen	-496	691	0	-49	49
Totaal lasten	630.313	409.617	696.584	627.269	69.315
<i>Investeringsagenda Mobiliteit</i>	16.210	0	12.212	5.184	-7.028
<i>Amsteltram</i>	15.976	0	587	1.868	1.281
<i>Concessies</i>	160.868	5.127	216.209	216.658	449
<i>Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro</i>	0	0	0	0	0
<i>Activa GVB</i>	0	0	0	-61	-61
<i>Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)</i>	1.646	1.998	2.246	1.642	-604
<i>Apparaatskosten Verkeer & Vervoer</i>	94	140	95	22	-73
Baten Verkeer & Vervoer	194.794	7.266	231.348	225.314	-6.035
Baten Overhead	343	0	140	183	43
<i>Jaarbijdrage BDU</i>	413.452	414.703	425.600	425.600	0
<i>Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)</i>	19.268	-12.983	36.224	-27.164	-63.388
<i>Overige algemene inkomsten</i>	1.972	691	2.111	2.399	288
Baten Algemene dekkingsmiddelen	434.692	402.411	463.935	400.835	-63.100
Totaal baten	629.830	409.677	695.424	626.331	-69.093
Saldo voor mutatie reserves	-483	60	-1.160	-938	-222
Toevoeging aan reserves	60	60	0	0	0
Onttrekking van reserves	543	0	1.160	938	222
Saldo mutaties reserves	483	-60	1.160	938	222
Saldo resultaat	0	0	0	0	0



Effect op het saldo vooruitontvangen BDU (tabel 2)

De grootste inkomstenbron van de Vervoerregio is de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (in het vervolg in deze jaarstukken kortweg aangeduid als BDU). Het verschil tussen de jaarlijks ontvangen BDU en de werkelijke uitgaven wordt verrekend met de BDU die in voorgaande jaren is ontvangen en nog niet uitgegeven.

Bij de bijstelling van de begroting in de 2e Bestuursrapportage werd uitgegaan van een onttrekking uit het BDU-saldo van € 36,2 mln. Door de lagere

bestedingen is de mutatie van het saldo BDU € 27,2 mln positief, wat resulteert in een toevoeging aan balans. Daarmee is een saldo van € 187,1 mln BDU beschikbaar voor de meerjarenbegroting. Hiervan is € 57,8 geoormerkt voor toekomstige uitgave (zie tabel 3). Het overige deel is de buffer voor optredende risico's die nog niet in de begroting zijn opgenomen.

Van het verschil 2021 tussen begrote en gerealiseerde kosten ad € 63,3 mln (€ 62,4 mln op Verkeer en Vervoer en € 0,8 mln

op Overhead) is € 57,9 mln beklemd, dat wil zeggen niet vrij inzetbaar omdat het ingezet wordt voor lopende projecten (zie tabel 3). Dat betekent ook dat van het saldo BDU eind 2021 ad € 187,1 mln een deel van € 57,9 mln geoormerkt is om in de begroting 2022 in te zetten.

Tabel 2 Ontwikkeling Saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021	Jaarrekening 2021	Vershil
Beginstand 1-1-2021	179.246	75.841	159.979	159.979	0
Beschikte jaarbijdrage BDU 2021 (niet projectgerelateerd deel)	415.059	414.203	425.600	425.600	0
Totaal Beschikbare BDU	594.305	490.043	585.578	585.578	0
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit in 2021	-1.564	0	0	0	0
Inzet BDU 2021 (niet projectgerelateerd deel)	-432.763	-401.720	-461.824	-398.436	63.388
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	159.979	88.323	123.754	187.143	63.388

Tabel 3: Geoormerkte bedragen 2021 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Vershil lasten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2021	Vershil baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2021	Saldo verschil lasten en baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2021	Beklemd deel van de begroting 2021, over te hevelen naar 2022
Investeringsagenda	23.602	-7.028	16.574	16.574
Amsteltram	-1.069	1.281	212	212
Concessies	9.666	449	10.115	8.226
Beheer en Onderhoud Rail	12.669	0	12.669	12.669
Investerings Activa	21.506	-61	21.445	19.200
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.419	-603	816	0
Apparaatskosten V&V	667	-73	594	594
Verkeer en Vervoer (V&V)	68.460	-6.035	62.425	57.475
Overhead	806	42	848	406
Algemene dekkingsmiddelen	49	-63.100	-63.051	0
Totaal	69.315	-69.093	222	57.881

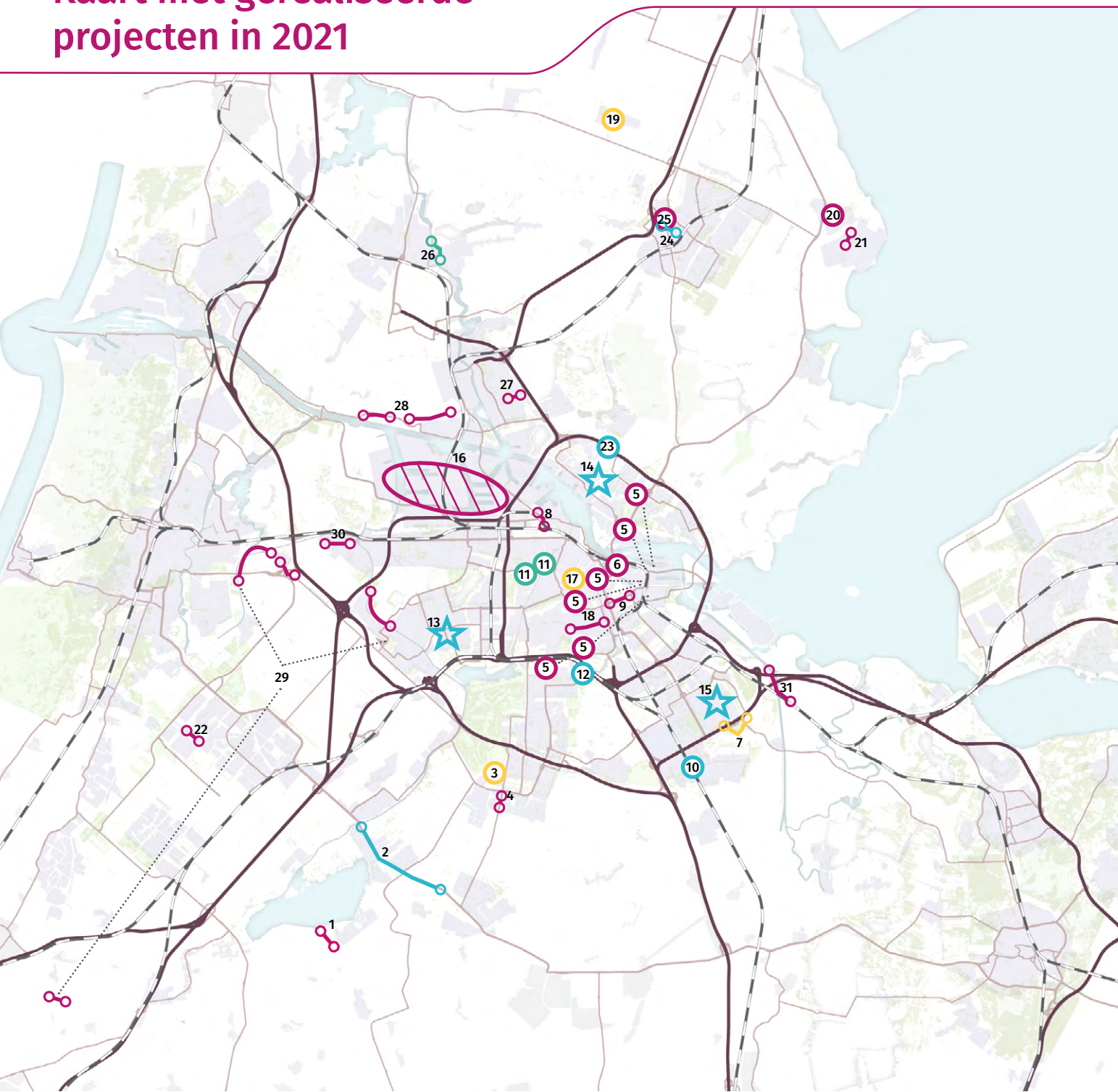
De in 2021 opgetreden onderbesteding van € 63,3 mln is een saldo van:

- ▶ lager dan begrote uitgaven ad € 45,2 mln vanwege doorloop van projecten die nog niet geheel of niet volgens planning zijn gerealiseerd in de Investeringsagenda Mobiliteit, Amsteltram, Activa GVB en apparaatskosten en uitgavenposten die in 2022 alsnog benut worden bij Concessies OV,
- ▶ € 12,7 mln bij budget BORI/MVP omdat een in 2021 beoogde vaststelling over de jaren 2018 tot en met 2020 bij de bestuursrapportage ingeschat is op € 18 mln. De werkelijke verantwoording over deze jaren is € 30 mln lager uitgekomen. Deze vrijval wordt veroorzaakt doordat projecten doorgeschoven zijn naar 2021. De vrijval is daardoor beklemd. De vaststelling over het jaar 2021 vindt plaats in 2022.
- ▶ Overige verschillen ad € 5,4 mln bij diverse sub-programma's, die nader worden toegelicht in hoofdstuk 2

Aan de regioraad wordt voorgesteld om de beklemd bedragen naar de begroting 2022 over te hevelen. Indien de regioraad daar mee instemt, worden deze bedragen bij de 1e Bestuursrapportage 2022 opgenomen in de begroting 2022.



Kaart met gerealiseerde projecten in 2021



Legenda (vorm op de kaart is gekoppeld aan type project)

- Fiets
- Openbaar vervoer
- Verkeersveiligheid
- Mobiliteit (meerdere vervoerwijzen en verkeersveiligheid)

Projecten

1. Fietspaden en verkeersveiligheid Ambachtsheerweg
2. HOVASZ
3. Bussluis Bovenkerk
4. Fietspad Noorddammerlaan - Zetterij
5. Bijdrage exploitatiekosten fietsenstallingen NZ-lijn
6. Bijdrage exploitatiekosten NS fietsenstallingen
7. Busbaan Amsterdam - Almere (Fase A9)
8. Fietsoversteek Prael/Bredius hotel
9. Herinrichting Sarphatistraat zuid
10. Herinrichting stationsplein Holendrecht
11. Verkeersveiligheid kruisingen Jan van Galenstraat
12. Looproutes Station RAI
13. Mobiliteitsplan Nieuw-West
14. Mobiliteitsplan Noord
15. Mobiliteitsplan Zuidoostflank
16. Port of Amsterdam: kantmarkering fietspaden
17. Spoorbestelling en éénrichtingsverkeer Nieuwerzijds Voorburgwal Noord
18. Tweede Binnenring: Ceintuurbaan
19. Abri en DRIS Middenbeemster
20. Extra Fietsparkeren Busstation Edam (thv Singelweg)
21. Herinrichting Bootsloot Volendam
22. Fanny Blankers Koenlaan
23. Kruising IJdoornlaan/Scheepsbouwersweg/Zuideinde
24. Julianastraat
25. Tramplein fietsparkeren
26. Snelheidsremmende maatregelen N514 en de Aker
27. Fietspaden Twiskeweg
28. Westzanerdijk / Hoogtij
29. Fietsstraten/-stroken Ringdijk Huigsloot, Lijnden en Nieuwebrug
30. Fietsontsluiting de Liede
31. Verlichting fietsroute IJburg - Weesp



Jaarverslag 2021

De begroting 2021 van de Vervoerregio Amsterdam is opgedeeld in drie programma's. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In het tweede programma, Overhead, worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. Het derde programma bevat het overzicht van de algemene dekkingsmiddelen; de middelen waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. De verantwoording over het jaar 2021 volgt de indeling van de begroting 2021.

2.1 Programma Verkeer & Vervoer

2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit

Om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers werkt de Vervoerregio aan duurzame, inclusieve en schone bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Alle maatregelen en projecten zijn opgenomen in het programma Investeringsagenda Mobiliteit. Met de jaarlijkse voortgangsrapportage over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit die tegelijk met de jaarstukken van de Vervoerregio verschijnt, wordt uitgebreid ingegaan op alle resultaten en effecten over 2021. Afgelopen jaar was opnieuw een jaar waarin negentig grote en kleine projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit met een mooi resultaat voor bewoners en bezoekers zijn gerealiseerd.

Gerealiseerde projecten Strategische opgaven Vervoerregio

Voor alle inspanningen geldt dat het niet slechts gaat om verbeteringen die ten goede komen aan slechts één doel. We werken tenslotte aan de strategische opgave 'Van modaliteit naar mobiliteit', waarbij we tegelijk de verkeersveiligheid verbeteren. Dat doen we om onder andere beter in te spelen op de grote ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeenten. De Vervoerregio leverde bij de meeste projecten financiële bijdragen, kennis en expertise. Bij sommige projecten verzorgt de Vervoerregio ook de uitvoering in de voorbereidende studiefasen. Dit is

bijvoorbeeld het geval bij de projecten Guisweg en AVANT in Zaanstad. Bij de Guisweg in Zaanstad is in december één hoofdplossing gekozen. Daarmee is ook een aantal keuzes definitief gemaakt, bijvoorbeeld dat er een fietsverbinding moet komen onder de huidige spoorwegovergang. Ander belangrijk element van de hoofdplossing die er nu ligt, is dat er een verbinding voor het autoverkeer komt, parallel aan de A8. In het project Aanpak Verkeersdruk op de Thorbeckeweg (AVANT) in Zaanstad is een belangrijke mijlpaal behaald. Vervoerregio



Amsterdam, Provincie Noord-Holland en gemeenten Zaanstad en Oostzaan hebben hun handtekening gezet onder de uitvoeringsovereenkomst. Verder heeft dit jaar de inspraak plaatsgevonden op het bestemmingsplan. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden in 2023 beginnen.

Gerealiseerde projecten op onze speerpunten 2021

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. Dat terwijl we een grote ambitie hebben om het aantal slachtoffers in 2050 naar nul te brengen.

Wat hebben we bereikt?



De Vervoerregio bereikt haar doelen op vier onderdelen: Duurzaam & Veilig, Veilige Fietsinfrastructuur, Veilige Schoolomgeving en aanpak van ongevallenlocaties. Dit heeft geleid tot meer bewustwording bij (kwetsbare) verkeersdeelnemers en een veiliger infrastructuur in onze gemeenten. Met het akkoord tussen bestuurders van het Rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten is er een aanpak die erop is gericht om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' in de komende tien jaar landelijk een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met zo'n strategisch plan voor onze regio en hebben van het Rijk het eerste deel van de cofinanciering ontvangen.

Wat hebben we daarvoor gedaan?



De Vervoerregio coördineerde de aanvragen voor Rijksbijdragen aan projecten in onze regio. Op het gebied van verkeersgedrag verzorgde de Vervoerregio in opdracht van de gemeenten de projectleiding om acties en onderwijs op straat en in de gemeente te organiseren. Daarnaast levert de Vervoerregio bijdragen aan de aanleg van vrijwillige fietspaden, de herinrichting van straten en de aanpak van black-spots. Deze activiteiten bestonden uit een reeks kleine projecten en grotere, zoals de herinrichting van de Fanny Blankers-Koenlaan in Hoofddorp, het fietspad in het Amsterdamse Bos bij de Bosrandweg en de aanpak specifieke ongevallenlocaties. Er zijn diverse delen van lange doorgaande fietsroutes verbeterd. Voorbeelden daarvan zijn het Kazernepad (tussen Zetterij en Noorddammerlaan) in Amstelveen, de Kanaaldijk tussen Sluisbrug en de Melkwegbrug in Purmerend en enkele delen van de Ringdijk van Haarlemmermeer. In Amsterdam is op de binnenring met de Sarphatistraat weer een deel als fietsstraat ingericht. Daarnaast is bijgedragen aan projecten om bijvoorbeeld kruisingen met het spoor veiliger te maken. Afgelopen jaar zijn belangrijke tussenstappen gezet bij de onderdoorgang Contactweg-Nieuwe Hemweg in Amsterdam. Voor de spooronderdoorgang bij station Diemen is in september

het eerste deel van de tunnel aangelegd. De ombouw van de Haarlemmerweg/N200 van autoweg tot een stedelijke weg is afgerond. Het maakt de ontwikkeling tot een gemengd woon/werk/voorzieningen-gebied mogelijk met een goede en veilige bereikbaarheid van het de OV-knooppunt Sloterdijk. Het kruispunt Flevoweg-Zeeburgerdijk in Amsterdam kwam tijdig gereed om verkeersveiligheid en OV te verbeteren en om deze route als omleiding te gebruiken tijdens werkzaamheden aan de Piet Heintunnel.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken het Rijk, regionale en lokale overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam aan de bereikbaarheid, in het licht van de bouw van 250.000 woningen tot 2040.

Wat hebben we bereikt?



De doelen worden bereikt met korte termijn maatregelen, zoals maatregelen die zorgen voor gespreid reizen over de dag, het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de samenwerking met werkgevers. Ook brengen we gezamenlijk de lange termijn opgaven in beeld.

Wat hebben we daarvoor gedaan?



Om die bereikbaarheidsopgaven scherper in beeld te krijgen vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam-Almere ('Amsterdam Bay Area'), of die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Nieuw is dat we in een regionaal mobiliteitsplan de maatregelen vanuit het landelijke Klimaatakkoord uitwerken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen Rijk en regio. In het kader van samen bouwen aan bereikbaarheid wordt samen met werkgevers gewerkt aan spitsmijden en -spreiden.

Schone mobiliteit

Doelstelling is om in onze regio in 2050 over een volledig CO₂-vrij vervoerssysteem te beschikken en in 2030 het openbaar vervoer emissievrij te hebben.

Wat hebben we bereikt?



Vanuit de doelstelling voor Schone mobiliteit rijdt vanaf juli GVB buslijn 369, ook bekend als de Westtangent, volledig elektrisch. Na buslijn 15, 22, 61 en de 231 is dit de vijfde buslijn die volledig elektrisch de dienstregeling rijdt. De volgende tranches in de transitie naar zero-emissie zijn in voor-

bereiding. We hebben meer geïnvesteerd in schone voertuigen en hebben voorrang gegeven aan duurzame en schonere vervoersvormen.

Wat hebben we daarvoor gedaan?



We waren al eerder begonnen met de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. De ambitie is uitgebreid met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke Klimaatakkoord. Investerings in schone mobiliteit, zoals fietsinfrastructuur en openbaar vervoer krijgen voorrang. Een belangrijk resultaat was de ingebruikname in december van de nieuwe busbaan HOVASZ (Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol-Zuid) tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid. Een nieuwe busbaan, nieuwe wegen, fietspaden en betere verkeersveiligheid. Een mooi resultaat voor de Vervoerregio, in samenwerking met gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer, Uithoorn en de provincie Noord-Holland.

Inclusieve Mobiliteit

In mei 2020 stelde de regioraad het beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen en daarmee meer vrijheid hebben. Meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij.

Wat hebben we bereikt?



We hebben in 2021 verdere stappen gezet in de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van het vervoersysteem. In de infrastructuur is toegankelijkheid een standaard eis en daarnaast zijn meer mensen geholpen om eenvoudiger zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook zijn meer mensen gaan fietsen. Dit geldt zowel voor woon-/werkverkeer, in voor-/natransport naar het openbaar vervoer alsook ouderen die op die manier langer mobiel blijven.

Wat hebben we daarvoor gedaan?



Acties die hieruit voorkomen en in de Investeringsagenda dan hun plek kregen zijn het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, die mensen helpt bij het zelfstandig reizen met openbaar vervoer. Nieuwe duurzame haltevoorzieningen verschenen in Landsmeer, de Hempont kreeg een wachtvoorziening en bij een aantal R-nethaltes kwamen klokken en displays met reisinformatie. En er is geïnvesteerd in bijvoorbeeld het verlagen van de Validators (incheckkastjes) in de tram, waardoor het voor rolstoelgebruikers makkelijker wordt om deze te gebruiken. Er zijn in 2021 fietsenstallingen gerealiseerd op belangrijke OV-knooppunten, zoals op NS-station Duivendrecht, bij het busstation Tramplein in Purmerend, bij metrostation Amstelveenseweg in Amsterdam en bij het busstation Edam. Een bijzondere oplevering was die van de ondergrondse fietsenstalling onder het Leidseplein. Niet alleen het

aantal van ruim 2000 plekken als ook het ontwerp van de stalling en entree met de kenmerkende architectuur van de Amsterdamse School vormen samen met het kunstwerk dat eerder op dezelfde plek stond een uniek project. Van het project De Entree zijn de nieuwe tramsporen en toegankelijke haltes op Stationsplein Oost van Amsterdam Centraal gereed gekomen. Maandelijks profiteren zo'n 400.000 reizigers hiervan.

Met het programma 'Doortrappen' stimuleert de Vervoerregio mensen om ook op hogere leeftijd te blijven fietsen.

Wat heeft het gekost?



Tabel 4 Investeringsagenda Mobiliteit | Baten & Lasten (x € 1.000)

Investeringsagenda (IA) Mobiliteit	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
IA Mobiliteit - Uitvoerings-budgetten en studies	138.245	126.943	148.250	124.648	23.602
Totaal lasten	138.245	126.943	148.250	124.648	23.602
Bijdragen derden	770	-	8.233	1.205	-7.028
BDU Absoluut	15.440	-	3.978	3.978	-
Totaal baten	16.210	-	12.212	5.184	-7.028
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-122.035	-126.943	-136.038	-119.464	16.574

Toelichting op tabel 4

Het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2021 bedroeg in de Begroting 2021-2024 € 126,9 mln, bij de 2e bestuurs-rapportage hebben we een inschatting gemaakt dat we maximaal € 148,2 mln zouden uitgeven en uiteindelijk hebben we € 124,6 mln gerealiseerd. Door vertragingen op de lopende projecten is € 23,6 mln niet in 2021 uitgegeven en wordt overgeheveld naar 2022.

Alleen de geoormerkte bijdragen voor specifieke projecten zijn bij de baten opgenomen (het zogenaamde absolute deel van de BDU, in 2021 € 4 mln). De bijdrage van derden bestaat uit: De nieuwe rijksimpuls voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), de Vervoerregio heeft op basis van plannen van de gemeenten € 8,1 mln en € 1,0 mln bijdragen van derden begroot. De realisatie 2021 voor de rijksimpuls projecten is € 0,8 mln en de bijdragen derden € 0,4 mln. Van het beschikbare budget ad

€ 148,2 mln in 2021 is € 124,6 mln (84%) daadwerkelijk besteed aan projecten.

Bij de uitvoering van de projecten over de jaarschijven is in sommige gevallen afgeweken van de planning. Projecten zoals de Fietsenstalling IJboulevard Amsterdam CS, Vernieuwing Oostertoegang, Transformatie Dorpshart Uithoorn en Airport Sprinter wissels Amsterdam Zuid liepen sneller dan verwacht, waardoor mijlpaalbedragen eerder konden worden uitbetaald. Bij andere projecten trad vertraging op. Het Project Zuidasdok is omgebouwd naar een programma met diverse deelprojecten. Met de bouw van de nieuwe OV-terminal is inmiddels begonnen, maar de geplande oplevering is opgeschoven naar de periode 2032-2036. Enkele deelprojecten van de IJtram optimalisatie zijn door planningsproblemen als gevolg van Covid-19 vertraagd en worden in 2022 opgeleverd. De ontwerp- en start van de uitvoeringswerkzaamheden bij knooppunt Het Schouw (Bereikbaarheid Waterland N247) zijn ernstig vertraagd. Van de HOV Schiphol Oost, Oude Meer, Schiphol Rijk (SOOMR) was de verwachting dat de uitvoering zou starten, maar er is te weinig voortgang geboekt in de voorbereiding. Als gevolg van problemen in de software en beperkingen in de testfase door Covid-19 is de gefaseerde ingebruikname van het metrobeveiligingssysteem (AMSYS S&C) vertraagd en pas in 2022 volledig operationeel geworden. Ook kleinere projecten hadden te maken met een wijziging in planning door bijvoorbeeld

vertraging in de aanbesteding of uitstel door verwachte te grote verkeershinder elders. Covid-19 had vooral ook effect op de verkeersveiligheids campagnes en OV-Coach. Door de beperkende maatregelen was het vaak niet mogelijk om scholen te bezoeken of groepen bijeen te brengen.

Per saldo is sprake van onderbesteding van € 23,6 mln (15%). Dit valt binnen de prognose van de bandbreedte in de 2e Bestuursrapportage 2021, waar is aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 25 mln zou bedragen. De reden dat een dergelijke ruime bandbreedte wordt aangehouden is de onvoorspelbaarheid en afhankelijkheid van aanvragen en afrekeningen die elk jaar van de deelnemende gemeenten in de laatste maanden van het jaar worden ontvangen.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Over 2021 is een bedrag van € 23,6 mln van het beschikbaar budget niet besteed. Dit budget valt niet vrij: er rust een verplichting op dat bedrag, omdat de bijdragen voor de projecten via beschikkingen zijn toegezegd aan de partners/wegbeheerders. Dit budget wordt samen met de eerdere bijstelling van € 48,9 mln, die bij de 2e Bestuurs-rapportage is doorgevoerd toegekend aan deze projecten en als geoormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2022. Daarmee heeft het resultaat 2021 geen effect op het meerjarig budget.

2.1.2 Amsteltram

De Vervoerregio is opdrachtgever voor de uitwerking en de realisatie van de Amsteltram: de ombouw van de Amstelveenlijn en de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur. Het versterken van het OV-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO₂-uitstoot. Aandacht is er voor beleving en inpassing in de omgeving. De Amsteltram vergroot de bereikbaarheid van het zuiden van de regio en zorgt voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt?

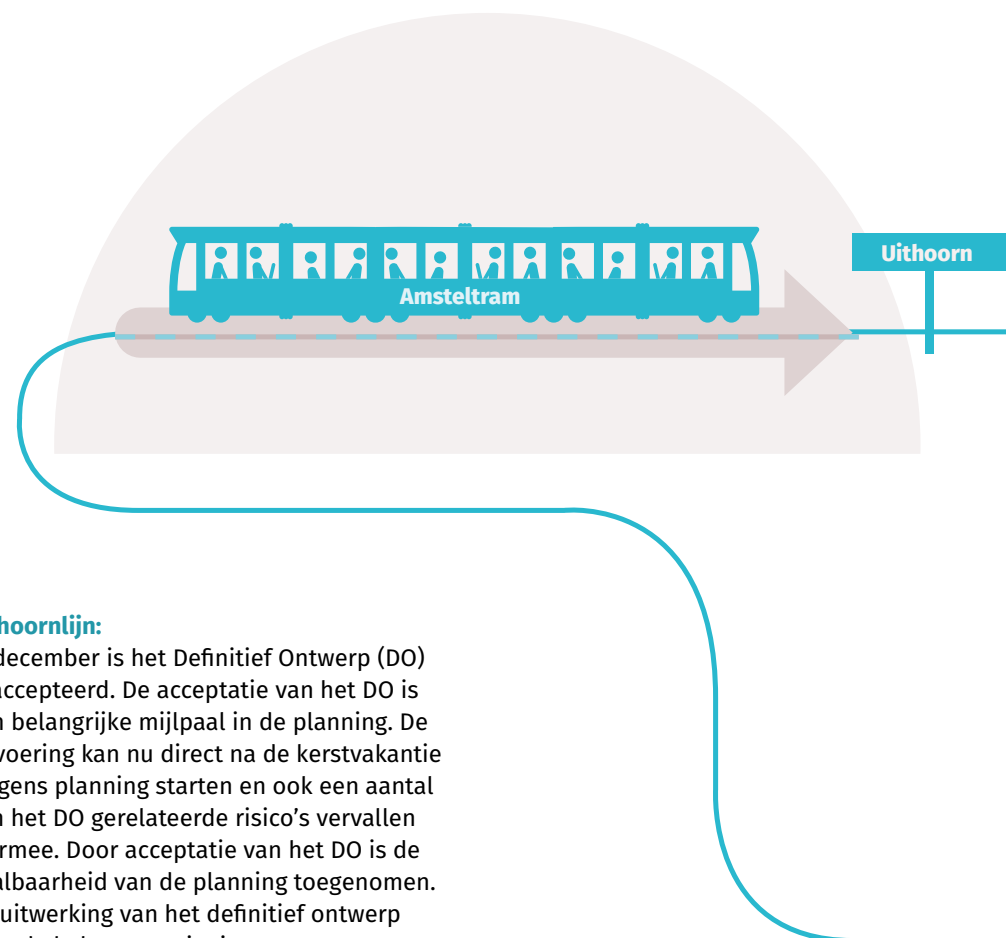
Amstelveenlijn:

Na de geplande inbedrijfname van lijn 25 eind 2020 is op basis van de restwerkzaamheden een zogenaamd Veegteam aangesteld. Dit team zorgt ervoor dat de restpunten die overbleven na inbedrijfname snel en adequaat worden opgelost. De resterende werkzaamheden bestonden uit wisselbesturing halte Stadshart, wisselbediening Brink – Poortwachter. Naar aanleiding van diverse schouwen van de Reizigers Advies Raad (RAR) is een aantal verbeterpunten door de Vervoerregio toegevoegd aan de restpuntenlijst. Het betreft onder andere herpositionering van de DRIS-panelen, toevoegen hekken op het perron als beveiliging, verbeteren van de rolstoel-toegankelijkheid en de Wayfinding (bewegwijzering van/naar de halte).

Ten aanzien van de tijdelijke eindhalte van lijn 25 is in oktober geconcludeerd, dat de nut- en noodzaak van een tijdelijke eindhalte aan de Eduard van Beinumstraat ter discussie staat, gezien de forse investering voor een beperkte gebruiksduur van ongeveer 4,5 jaar. Besloten is om een alternatievenonderzoek uit te voeren naar Strawinskylaan en/of Parnassusweg. Beide haltes worden beschouwd om tot aan ingebruikname van de definitieve halte Schönberglaan dienst te doen als tijdelijke eindhalte. Een definitief besluit over de tijdelijke eindhalte staat gepland voor 1e kwartaal 2022 door het opdrachtgeversoverleg Zuidasdok, dat leidt tot een nieuwe financiële opgave.

Uithoornlijn:

In december is het Definitief Ontwerp (DO) geaccepteerd. De acceptatie van het DO is een belangrijke mijlpaal in de planning. De uitvoering kan nu direct na de kerstvakantie volgens planning starten en ook een aantal aan het DO gerelateerde risico's vervallen hiermee. Door acceptatie van het DO is de haalbaarheid van de planning toegenomen. De uitwerking van het definitief ontwerp voor de hal en voorzieningen voor wassen en zandvullen van de trams heeft geleid tot een bijstelling van de oorspronkelijke raming met € 4,5 mln.



De afgelopen periode hebben we met name met GVB sessies gehouden om meer grip te krijgen op de planningen van de GVB deelprojecten in relatie tot de planning van Dura Vermeer en de andere nevencontracten. Dit heeft geleid tot een integrale werkend vervoersysteem planning. Het kritieke pad in deze planning is de realisatie van de hal en installaties voor wassen en zand vullen. De afgelopen periode stond ook in het

teken van de opstart van werkzaamheden in diverse deelgebieden. Zo is onder meer de tijdelijke busafrit aangelegd nabij de eindhalte, zodat de bus bij de start van de grote werkzaamheden in januari de omleiding kan volgen.

Wat heeft het gekost?



Tabel 5 Amsteltram | Baten & Lasten (x € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Amstelveenlijn	73.866	12.229	15.977	18.971	-2.994
Uithoornlijn	11.159	14.257	15.507	13.582	1.925
Totaal lasten	85.024	26.486	31.484	32.553	-1.069
Bijdragen derden	15.976	-	587	1.868	1.281
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	15.976	-	587	1.868	1.281
Saldo Amsteltram	-69.049	-26.486	-30.897	-30.685	213

Toelichting op tabel 5

Amstelveenlijn:

De lasten zijn in 2021 € 2,9 mln hoger uitgekomen doordat kosten die in 2022 geprognosticeerd stonden, eerder zijn gerealiseerd. De kosten hebben met name betrekking op de afwerking van de restpunten en de werkzaamheden ten behoeve van de tijdelijke eindhalte van lijn 25. De kostenoverschrijding heeft geen nadelig effect op het financiële resultaat aangezien de kosten in de prognose einde werk (PEW) van het deelproject zijn opgenomen. Daarnaast heeft nog een afrekening plaatsgevonden in verband met de aanvullende opdrachten van de gemeente Amstelveen.

Uithoornlijn:

De lasten in 2021 zijn € 1,9 mln. lager uitgekomen doordat de afrekening van de grondverwerving door de gemeente Amstelveen nog niet is ontvangen. Dit staat nu gepland voor 2022. De baten zijn hoger dan verwacht aangezien de provincie Noord-Holland in overleg met de Vervoerregio haar bijdrage (3 jaar) eerder heeft overgemaakt. Deze actie heeft in het najaar plaatsgevonden.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het positief (gesaldeerde) resultaat blijft binnen het subprogramma en heeft geen effect op het meerjarig programmabudget van de Amsteltram, omdat het uiteindelijke financiële projectresultaat ongewijzigd blijft.

2.1.3 Concessies

Na 2020 was 2021 opnieuw een moeilijk jaar voor de OV-sector. In 2020 is als gevolg van de Covid-19-pandemie het aantal reizigers sterk afgenomen, en daarmee liepen ook de reizigersinkomsten fors terug. Voor het jaar 2021 werd binnen de OV-sector gehoopt dat de reizigersaantallen zich weer geleidelijk zouden kunnen herstellen. Rond de zomer waren we al aardig op weg richting herstel met in bepaalde concessies een terugkeer van circa 60% ten opzichte van 2019. Helaas werden we in het najaar opnieuw geconfronteerd met een toenemend aantal besmettingen door varianten van Covid-19. Het thuiswerkadvies werd daarom verder aangescherpt en in december werd daarbovenop weer een nieuwe lockdown ingevoerd. Als gevolg hiervan is het aantal reizigers opnieuw drastisch gedaald. Dit leidt tot meer onzekerheid over of, hoe en wanneer de OV-sector zich weer kan herstellen.

De wijze waarop het OV zich kan herstellen is mede afhankelijk van het vervoersaanbod. Daarom hebben we in 2021 afspraken gemaakt over de mate waarin vervoerders het aanbod mogen afschalen. Hierdoor kon het OV op een minimumniveau blijven wat niet in te grote mate afdoet aan de aantrekkelijkheid van het systeem. Dit betekent dat de afschalingsmaatregelen niet in verhouding zijn met de hoeveelheid waarin de reizigersopbrengsten zijn gedaald. Om dit te kunnen bekostigen is vanuit de Vervoerregio Amsterdam, samen met andere concessieverlenende overheden gelobbyd bij het Rijk voor een passend pakket van maatregelen. Dit heeft vorm gekregen in de Beschikbaar-

heidsvergoeding OV (BVOV). Onderdeel van deze afspraak is dat de decentrale overheden, waaronder de Vervoerregio, hun subsidieniveau hebben gehandhaafd. De BVOV is toegekend door de Rijksoverheid tot september 2022. Op de korte termijn is de OV-sector weer iets zekerder. Op de lange termijn blijft hierdoor alsnog veel onzekerheid over de financiële situatie van het OV.

De Vervoerregio Amsterdam is concessieverlener voor een viertal openbaar vervoerconcessies, die 26% van het totale regionale openbare vervoeraanbod in Nederland omvatten, te weten:



Wat hebben we bereikt?



Vervoerders en concessieverleners hebben samengewerkt aan de instandhouding van het OV in het afgelopen jaar en ondanks de onzekerheden vervoerplannen gemaakt voor 2022. De gemeenten en adviesorganen zijn in 2021 meegenomen in het proces waarin de vervoerders op basis van de herstelscenario's keuzes maakte in de manier waarop er in de dienstregeling is afgeschaald. Het opstellen en uitvoeren van herstelplannen was voorwaarde voor het toekennen van de BVOV en dit heeft grotendeels geleid tot een breed gedragen OV-aanbod binnen de vier OV-concessies.

Door landelijke inspanning van de concessieverleners is de BVOV gecontinueerd over heel 2021 en in de zomer verlengd tot en met augustus 2022.

Door het (als gevolg van de Covid-19-pandemie) eerder stopzetten van de aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland zijn noodconcessies voorbereid die per 12 december 2021 zijn ingegaan in Waterland en Zaanstreek. Hierdoor kan het openbaar vervoer in deze gebieden gecontinueerd worden tot de nieuwe concessie van start gaat. De aanbesteding is in 2021 voorbereid en wordt in 2022 afgerond. In december 2023 lopen de noodconcessies af en begint

de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland. In 2021 is de verduurzaming van het OV-materieel allerminst stil komen te liggen. Naast de concessie Amsterdam waar op R-net lijn 369 13 nieuwe elektrische bussen zijn gaan rijden heeft de concessie Amstelland-Meerlanden 107 nieuwe elektrische bussen zien instromen. Een deel hiervan stond al gepland om in te stromen eind 2020. Dat liep vertraging op door de Covid-19-pandemie. Met deze instroom kon een groot deel van de dieselvloot uit dienst genomen worden. Ook zijn er al gesprekken gevoerd over de vervanging van de resterende dieselbussen die voornamelijk op ontsluitende streeklijnen rijden. De dubbeldekkers van lijn 346 worden niet vervangen. Wel is in 2021 een project gestart om de dubbeldekkers voortaan op HVO TRAXX (biodiesel) te laten rijden, wat ook een verlaging van de emissies met zich meebrengt.

De punctualiteit van GVB is in 2021 gestegen naar bijna 94%. Vooral bij de bus en de tram is de vertrekpunctualiteit sterk verbeterd. De rituitval bij de concessie Amsterdam was over heel 2021 historisch laag. Het lagere OV gebruik en de tijdelijk mindere verkeersdruk speelt hierin ook een rol.

Naast permanente aandacht voor herstel van reizigersaantallen en behoud van het voorzieningenniveau is in de concessie Amsterdam aandacht uitgegaan naar het

implementeren van het nieuwe metrobeveiligingssysteem S&C. De gefaseerde ingebruikname van het beveiligingssysteem gaat gepaard met soms nog tegenvallende prestaties. Deze tegenvallende prestaties zijn niet verwijtbaar aan GVB. GVB is daarom ontheven van boetes, malussen en verrekeningen van uitval voor de metro op dagen dat het nieuwe systeem in 2021 op de lijnen 50, 51, 53 en 54 is gebruikt.

De Amsteltram is per dienstregelingsjaar 2021 in gebruik genomen. Gelijktijdig zijn de nieuwe 15G trams die op deze lijn worden ingezet gestart in de exploitatie. Bij nieuwe voertuigen (en nieuwe infrastructuur) is het soms niet te voorkomen dat prestaties tijdelijk onder wensniveau blijven. Omdat de prestaties gedurende 2021 achterbleven is voor 2022 gericht ingezet op stapsgewijze verbetering. In het najaar van 2021 zijn hiervoor de eerste stappen gezet.

In 2021 zijn er 13 nieuwe elektrische bussen in dienst genomen door GVB met de rood-grijze R-net huisstijl op lijn 369 tussen Schiphol en Amsterdam Nieuw-West (de Westtangent). Daarmee is de vloot elektrische bussen voor de concessie Amsterdam gegroeid naar 44. In 2022 stromen naar verwachting 31 nieuwe elektrische bussen in. Daarmee blijven GVB, Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam op koers om in 2025 de gehele busvloot te hebben vervangen met elektrische bussen.

Ontwikkeling reizigersaantallen

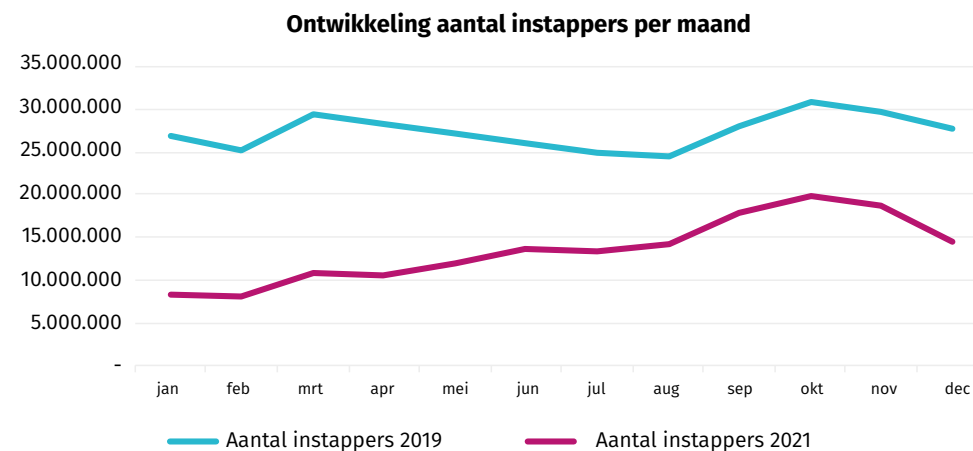
In totaal waren er in 2021 163 mln instappers in de concessies in de Vervoerregio. De verdeling over de concessies was als volgt:

► Concessie Amsterdam	133 mln
► Concessie Amstelland Meerlanden	20 mln
► Concessie Waterland	6 mln
► Concessie Zaanstreek	4 mln

Vergeleken met 2019 was het aantal reizigers ruim de helft lager (-51%), toen was nog sprake van in totaal 331 mln instappers in alle concessies samen. De herstelpercentage van het OV schommelden over het jaar: in januari, waarin sprake was van een

lockdown-situatie, zat gemiddeld 30% van het normale aantal reizigers in tram, bus en metro, in oktober was dat gestegen naar bijna 65%. Na het afkondigen van aangescherpte Covid-19-maatregelen in november, gevolgd door een lockdown half december, nam het herstelpercentage in de laatste weken van het jaar snel af tot rond de 40%.

Grafiek Aantal Instappers 2021 versus 2019, totaal alle concessies



De herstelpercentages van het openbaar vervoer in de Vervoerregio waren het gehele jaar substantieel lager dan het landelijk gemiddelde (orde grootte 5-10%). Hiervoor zijn 2 belangrijke oorzaken aan te wijzen: het wegblijven van met name de buitenlandse toeristen en ook het structureel thuiswerken van veel kantoorforensen. Elders in Nederland zijn deze doelgroepen minder prominent aanwezig in het OV.

Sociale veiligheid concessiegebieden

In 2021 lag de focus veel op het handhaven van de Covid-19-maatregelen. Met veranderende samenstelling van groepen reizigers zien we ook dat zwartrijden op sommige plaatsen en momenten een groter probleem is dan vóór de pandemie. In de actieplannen voor het komende jaar gaat hier extra aandacht naar uit.

In 2021 is overeenstemming bereikt tussen Politie, de gemeente Amsterdam, vervoerders en de Vervoerregio over nieuwe samenwerkingsafspraken op gebied van sociale veiligheid in het OV. Aanleiding

was een besluit van de Amsterdamse Driehoek om het basisteam OV van de politie op te heffen als gevolg van een tekort aan politiecapaciteit in de basisteams. De gemaakte afspraken hebben betrekking op blijvende aanwezigheid op het centraal station en samenwerkingsafspraken met de basisteams. Daarnaast neemt THOR Amsterdam de regie op samenwerking over van de politie.

Met ingang van 2021 heeft de gemeente Amsterdam de bijdrage voor de conducteursinzet op de tram voortgezet, maar met een bezuiniging van 20% (€ 0,2 mln). De Vervoerregio heeft besloten dit niet ten koste te laten gaan van het sociale veiligheidsniveau in de concessie Amsterdam en heeft dit bedrag aangevuld.



Wat heeft het gekost?



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

Concessies	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Amstelland-Meerlanden	69.782	46.504	74.194	69.808	4.387
Amsterdam (Exploitatie)	130.412	18.235	183.696	183.792	-96
Waterland	29.518	19.969	33.744	30.779	2.965
Zaanstreek	12.495	12.915	15.223	14.175	1.048
CVV en buurtbussen	260	98	125	47	79
Voorfinanciering laadinfra- structuur concessie Zaanstreek-Waterland	138	-	1.260	113	1.147
R-net Uitvoeringskosten	7	1.100	193	2	191
Zaansteek-Waterland (v.a. 2024)	-	-	100	154	-54
Totaal lasten	242.612	98.821	308.536	298.870	9.666
Bijdragen derden	160.868	5.127	6.100	6.996	896
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Beschikbaarheids- vergoeding OV	-	-	210.109	209.662	-447
Totaal baten	160.868	5.127	216.209	216.658	449
Saldo Concessies	-81.744	-93.694	-92.327	-82.212	10.115

Toelichting op tabel 6

- Bij de 2de bestuursrapportage werd voor de concessie Amsterdam rekening gehouden met budget voor transitie (herstelplan) van € 7 mln. Deze werd niet besteed in 2021 en moet geoormerkt blijven voor de concessie. Het verschil tussen jaarrekening en gewijzigde begroting is echter quasi nihil omdat de voorziening voor verantwoording BVOV 2020 van € 6 mln. ook onderdeel uitmaakt van de realisatie 2021, en dit tevens op baten niveau.
- Bij de concessie Amstelland-Meerlanden is het verschil te verklaren door de lagere verantwoording BVOV 2020 welke werd ingediend door de Vervoerder.
- Bij de concessie Waterland is het verschil te verklaren door de lagere verantwoording BVOV 2020 welke werd ingediend door de Vervoerder.
- De voorfinancieringskosten voor de laadinfrastructuur ZaWa vinden hun zwaartepunt in 2022 door de uitvoeringskosten van Liander voor het aanleggen van de nodige kabels

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

- Aan de regioraad wordt voorgesteld het bedrag van € 7 mln ten aanzien van het herstelbudget geoormerkt over te dragen naar 2022.
- Dat geldt ook voor het bedrag van de voorfinanciering laadinfrastructuur Zaanstreek- Waterland (ZaWa) en voor de post CVV en buurtbussen.



2.1.4 Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma Metro (MVP)

Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en regio. Om dit te bereiken heeft de Vervoerregio in 2021 subsidie verleend aan de gemeente Amsterdam voor het beheren en onderhouden van deze railinfrastructuur. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud als het vervangingsonderhoud. De gemeente fungeerde in 2021 als opdrachtgever voor GVB Railservices.

Wat hebben we bereikt?



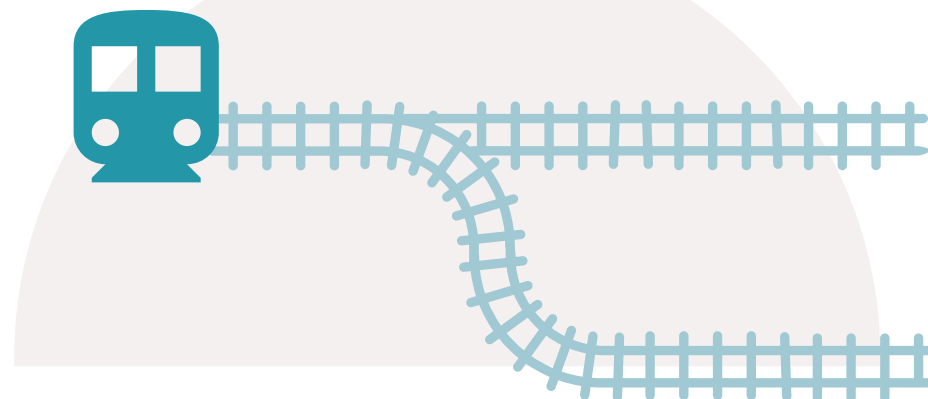
De Vervoerregio heeft in 2021 samen met GVB en gemeente Amsterdam gewerkt aan de verbetering van de samenwerking binnen het OV-domein van de concessie Amsterdam: de nieuwe governance. Voor het programma BORI/MVP Metro is de kern dat het opdrachtgeverschap per 1 januari 2022 van de gemeente Amsterdam verschoven is naar de Vervoerregio. Dit brengt met zich mee dat al het onderhoud van de railinfrastructuur voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd gaat worden. Deze omvangrijke wijziging is op 23 december 2021 bestendigd door de ondertekening van twee nieuwe overeenkomsten en een

beëindigingscontract: Asset Management RailInfrastructuur 2022 (AMRI) tussen GVB RIB en Vervoerregio Amsterdam, de overeenkomst Beheer Metro- en Traminfrastructuur m.i.v. 2022 tussen gemeente Amsterdam en Vervoerregio en het beëindigingscontract van de convenanten BORI/MVP metro door het dagelijks bestuur. Om dit mogelijk te maken heeft de Vervoerregio ook in 2022 meer zeggenschap over GVB verkregen via een prioriteitsaandeel.

Kern van de nieuwe samenwerking tussen de Vervoerregio en GVB is de aansturing over de lijn van de internationale standaard assetmanagement. Deze internationale standaard is een methode om te kunnen

sturen op een goede balans tussen de prestaties, risico's en kosten van de railinfrastructuur. Hiermee dragen we bij aan de beleidsdoelen voor de reizigers binnen het OV-systeem Amsterdam. De Vervoerregio en GVB hebben in de nieuwe AMRI overeenkomst afspraken gemaakt over een transitieperiode van 3 jaar. In 2021 waren de prestaties van de railinfrastructuur over het algemeen goed maar er waren wel een paar uitzonderingen met een specifieke oorzaak. Zo had de beschikbaarheid van met name de traminfrastructuur bij de hevige sneeuwval in februari 2021, en die van een aantal liften binnen het metroareaal, beter gekund. De Vervoerregio is in gesprek met GVB en andere partners om

hierin verbetering aan te brengen. Voorbeeld hiervan is dat de Vervoerregio en GVB in 2022 afspraken gaan maken over een verbetering in de prestatie indicator voor de beschikbaarheid van de liften, met als doel hier betere sturing op te realiseren. Daarnaast heeft de OV-reiziger vaak hinder ondervonden van de implementatie van het S&C systeem. Ook hierover is de Vervoerregio in gesprek met het programmateam van de gemeente Amsterdam.



Wat heeft het gekost?



Tabel 7 BORI/MVP | Baten & Lasten (x € 1.000)

BORI/MVP	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Beheer & Onderhoud	131.669	116.955	138.872	126.204	12.669
Meerjaren Vervangings- programma	-	-	-	-	-
Totaal lasten	131.669	116.955	138.872	126.204	12.669
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-131.669	-116.955	-138.872	-126.204	12.669

Toelichting op tabel 7

De Vervoerregio heeft voor 2021 een gemaximeerde subsidiebijdrage van in totaal € 162 mln (inclusief € 8 mln facturatieonzekerheid) voor de BORI/MVP activiteiten aan de gemeente Amsterdam beschikbaar gesteld. Deze hogere bijdrage is het gevolg van het doorschuiven van de afrekening van een aantal grote programma's zoals Signalling & Control (€ 11 mln), en Stationsrenovatie Oostlijn (€ 21 mln) en het meerjaren vervangingsprogramma tram. Dit betreft een verschuiving van kasstromen en wordt

verrekend met de onderbesteding in de subsidiejaren 2018, 2019 en 2020 ten opzichte van de door de Vervoerregio afgegeven beschikkingen.

Bij de 2de bestuursrapportage is rekening gehouden met een lagere vaststelling van de uitgaven over 2018-2020 van € 18 mln. De verantwoording over deze jaren is ontvangen en komt uit op een lager bedrag van € 30 mln. Daardoor is het verschil tussen begroting en jaarrekening € 12,7 mln positief.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

De budgetten van het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur zijn vastgelegd in het convenant Beheer en onderhoud railinfrastructuur (BORI) Amsterdam 2013 tot en met 2024 ter hoogte van € 648 mln (prijspeil 2013) en het convenant Meerjaren Vervangingsonderhoud Programma (MVP) Metro 2015 tot en met 2031 ter hoogte van € 609,3 mln (prijspeil 2014). Het resultaat van de BORI en MVP convenanten bij beëindiging per 31 december 2021 blijft geoormerkt beschikbaar voor de uitvoering van het nieuwe Asset Management Railinfra contract tussen de Vervoerregio en GVB.



2.1.5 Activa GVB

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



Wat hebben we bereikt?



In 2021 hebben de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam in het kader van de nieuwe OV-Governance gewerkt aan een verbeterde set afspraken over de strategische activa.

In de verbeterde werkwijze zijn afspraken vastgelegd over:

- ▶ De afbakening van en de activiteiten betreffende de strategische activa.
- ▶ De verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen Vervoerregio en GVB.
- ▶ De uitwerking van diverse activiteiten.
- ▶ De verdeling van rekening en risico.
- ▶ De terugklapregeling strategische activa, die inhoudt dat de aandelen van GVB Activa op het moment van aanbesteding van de concessie Amsterdam omgehangen worden van GVB Holding naar gemeente Amsterdam.

De formele vastlegging van de nieuwe afspraken is opgenomen in een Addendum op het Concessiebesluit dat per 1 januari 2022 is toegevoegd aan het Concessiebesluit. De terugklapregeling is vastgelegd in de Overeenkomst Strategische Activa.

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest omvangrijk. Er zijn 30 M7 metro's en 72 trams besteld. De eerste 15G-trams worden sinds december 2020 ingezet op de Amstelveenlijn en de instroom van de voertuigen vordert gestaag. Eind december 2021 waren er in totaal 68 van de 72 trams in Amsterdam. De performance van de 15G trams is in termen van inzetbaarheid voor de exploitatie nog niet op het gewenste niveau. GVB werkt samen met de leverancier aan dit

probleem. De verwachting is dat in de loop van 2022 de performance verbetert. Om de nieuwe 15G in de bestaande remise op de Havenstraat te kunnen onderhouden vinden daar verbouwingen plaats die ook vanuit het door de Vervoerregio beschikbaar gestelde 15G budget worden gesubsidieerd. Deze verbouwing ligt in termen van geld en tijd op schema.

De eerste nieuwe M7-metro is in het derde kwartaal van 2021 in Amsterdam aangekomen, waarna gestart is met testen. In 2022 zijn ook een tweede en derde voertuig in Amsterdam aangekomen, nog steeds in het kader van het proces van testen en toelating. Het is de bedoeling dat het eerste voertuig in de tweede helft van 2022 ingezet kan worden in de dienstregeling, waarna geleidelijk ook de andere 29 voertuigen

instromen. Voor de M7 is een aanpassing nodig van de lijnwerkplaatsmetro in Diemen. Deze verbouwing is nog in voorbereiding.

Zowel de materieelbestelling M7 als de materieelbestelling 15G kunnen volgens de actuele prognoses gerealiseerd worden binnen de beschikbare budgetten. Dit is inclusief de verbouwingen van de remise en werkplaats.

Een andere belangrijke investering in strategische activa is de vervanging van dieselbussen door elektrische bussen en de investering in de daarvoor benodigde laadapparatuur. Sinds het voorjaar van 2020 rijdt GVB met de eerste batch van 31 elektrische bussen en er lopen nu bestellingen voor nog eens 44 bussen die in 2022 en 2023

worden geleverd. De prognose is dat deze investeringen binnen budget uitgevoerd worden. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur op 29 april 2021 ingestemd met het starten van een nieuwe aanbesteding voor in ieder geval 25 extra elektrische bussen. Tenslotte heeft het dagelijks bestuur in 2021 besluiten genomen over de uitstroom van oude bussen en trams. Dit houdt verband met de instroom van de nieuwe voertuigen. Concreet betekent dit dat in 2021 besloten is over de uitstroom van de volledige vloot

van 45 stuks 11G/12G-trams en over een aantal van 52 dieselbussen. Deze volledige tramvloot is afgevoerd. Dat geldt ook voor 31 van de 52 af te stoten bussen.

Wat heeft het gekost?

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

Activa GVB	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Strategische Activa	8.784	12.106	40.044	18.537	21.507
Totaal lasten	8.784	12.106	40.044	18.537	21.507
Bijdragen derden	-	-	-	-61	-61
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-61	-61
Saldo Activa GVB	-8.784	-12.106	-40.044	-18.598	21.446



Toelichting op tabel 8

De onderschrijding van de uitgaven voor 2021 wordt onder andere veroorzaakt door de volgende zaken:

- Voor de subsidiebijdrage voor S&C en ICT Telecom werd € 7,8 mln voorzien. Door het nog niet opleveren van accountantsverklaringen van MET aan GVB Activa was GVB niet in staat om de formele vaststelling bij de Vervoerregio in te dienen.

- De beoogde bijdrage van de Vervoerregio aan het werkend vervoersysteem, conform de gemaakte afspraken S&C d.d. 24 december 2019 is nog niet formeel afgehandeld in de vorm van een subsidieverlening. Hierdoor wordt het bedrag van € 11,2 mln beklemd voor 2022. De Vervoerregio en MET (en de opvolger van MET) zijn hierover in overleg.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

- een bedrag van € 7,8 mln. voor S&C ICT Telecom wordt naar het volgende jaar (2022) overgeheveld.
- Daarnaast wordt een bedrag van € 11,2 mln overgeheveld met betrekking tot de subsidie S&C t.a.v. het werkend vervoersysteem. De subsidieaanvraag is hiervoor nog niet definitief ontvangen.

- De overige onderschrijding betreft latere declaraties dan verwacht van de VAT kosten van 15G en M7 die beschikbaar moet blijven voor 2022.

2.1.6 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

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

1. MRA Regionaal Verkeersmodel VENOM
2. MRA Platform Smart Mobility
3. MRA Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
4. MRA OV & Spoor coördinatie

Onder de niet-penvoerderprojecten zijn verschillende landelijke en regionale samenwerkingsverbanden ondergebracht waar we als Vervoerregio actief aan deelnemen:

5. Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV)
6. Nationaal Dataportaal Wegverkeer
7. Samenwerkingsverband van Decentrale OV-autoriteiten
8. MRA elektrisch
9. Regionale Samenwerking Verkeersmanagement MRA
10. Amsterdam Bereikbaar

Daarnaast vallen onder de niet-penvoerderprojecten diverse onderzoeken, mobiliteitsplannen, (data) abonnementen en verschillende nationale en internationale lidmaatschappen.

Wat hebben we bereikt?

Penvoerderprojecten

Het afgelopen jaar is de nieuwe versie van het **VENOM**-verkeersmodel vastgesteld. De Vervoerregio heeft een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor vier jaar opgesteld. Het model is gebruikt voor verschillende studies en projecten. De Vervoerregio heeft hieraan bijgedragen middels vertegenwoordiging in landelijke overleggroepen en congressen, maar ook door het verzamelen van data, controle van andere verkeersmodellen en projectadvisering.



Smart Mobility

Het platform heeft in 2021 bijgedragen aan samenwerking, innovaties en digitalisering op het gebied van mobiliteit, zowel op nationaal als regionaal niveau. De Vervoerregio heeft bijgedragen aan de uitrol van de Data Top 15, terwijl ook de vernieuwing van de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility tot een succes kan worden gerekend. Verder is er in MRA-verband een gemeentelijke werkplaats opgezet voor onderlinge samenwerking, beleidsafstelling en kennisdeling op het gebied van deelmobiliteit. De Vervoerregio heeft ook bijgedragen aan kennisoverdracht aan wegbeheerders en regio's op het gebied van slimme verkeersregelinstallaties.

In het programma **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid** werkt de Vervoerregio samen met partners van het Rijk en de MRA aan opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. In 2021 is er weer een forse stap gezet in de planvorming; zo zijn de mobiliteitsgevolgen van de verstedelijkingsopgave uitgewerkt in het Multimodaal Toekomstbeeld. Ook nam het kabinet het advies van het Nationaal Groeifonds over om 1,5 miljard euro te reserveren voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Om het bedrag toegekend te krijgen hebben wij tijdig een voorstel ingediend met een positief Maatschappelijke Kosten en Baten-resultaat en perspectief op cofinanciering. Parallel aan de doortrekking van de Noord/Zuidlijn is ook gewerkt aan de deelopgave Ringlijn. Verder is in 2021 het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area



inhoudelijk afgerond. Tot slot is in de Uitvoeringsagenda gewerkt aan een pakket van gedragsmaatregelen.

Het kernteam **Strategische OV- en Spoorcoördinatie** is de plek waar strategische OV- en Spoorprojecten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden besproken. Dit jaar is aandacht besteed aan het dossier Internationaal Spoor, waar de MRA en provincie Zuid-Holland het initiatief hebben genomen om een lobbytraject met andere regio's te starten en aandacht te besteden aan de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Oberhausen - een randvoorwaarde voor internationaal spoorvervoer. Daarnaast is er een verkenningsoopdracht naar de Gooilijn uitgevoerd.

Mobiliteitsplannen

De Vervoerregio werkt samen met gemeenten aan bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar ruimtelijke opgaven spelen. In 2021 zijn de mobiliteitsplannen voor Haven-Stad, Amsterdam West, -Noord en -Zuidoost vastgesteld door het dagelijks bestuur. Daarnaast zijn het eerder vastgestelde mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg en de Netwerkstudie Haarlemmermeer geactualiseerd.

Duurzaamheid

De Vervoerregio is in 2021 gecertificeerd op trede 3 van de CO₂-prestatieladder. Een relevante gebeurtenis op dit gebied is de afronding van een onderzoek waardoor dubbeldekkers van Connexxion de overgang van diesel naar HVO maken. Ook is het

Multimodaal Netwerkkader afgerond en heeft de Vervoerregio een bijdrage gedaan aan de verduurzaming van personenvervoer via de samenwerking MRA-Elektrisch. Verder is er binnen de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek een dashboard opgezet over logistieke stromen en zijn drie pilots opgestart voor duurzame bouwlogistiek.

VOok is er een platform opgezet voor kennisdeling over de fiets, genaamd **Amsterdam Bike City**. Hier worden nieuwsberichten, trends en ontwikkelingen met betrekking tot fiets gedeeld, terwijl ook burgers worden aangemoedigd om innovatieve fietsplannen in te sturen middels een prijsvraag. In het kader van het nationale netwerk Tour de Force heeft de Vervoerregio bijgedragen aan verschillende onderzoeken en kennisdeling rondom fiets in de stad.

Samenwerking met concessieverleners en -nemers

Binnen het samenwerkingsverband **DOVA** werken OV-autoriteiten samen aan het verbeteren van het openbaar vervoer. In 2021 lag de nadruk op de coördinatie en afstemming inzake Covid-gerelateerde zaken, naast de reguliere samenwerking op het gebied van betalen, tarieven, verduurzaming en dataverzameling. Onder leiding van DOVA is hard gewerkt aan het verkrijgen van de BVOV (beschikbaarheidsvergoeding OV), de bijbehorende regeling en andere afspraken zoals het aanpassen van de concessiekalender. Ook worden de landelijke overleggen voorbereid door DOVA. De Vervoerregio

draagt jaarlijks financieel circa € 1 mln bij aan onder andere de samenwerking, de medewerkers en de huisvesting van DOVA.

Binnen het **Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)** is het afgelopen jaar gewerkt aan de beschikbaarheid van NDW-diensten, zoals realtime- en historische dataverzameling, -ontsluiting, -verrijking en -uitgifte. De Vervoerregio heeft hieraan bijgedragen door het voorzien in een jaarlijkse financiële bijdrage, en door op te trekken met de Gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland bij NDW-overleggen.

KpVV is het gezamenlijke programma van de Vervoerregio, MRDH en de provincies voor kennisontwikkeling en monitoring op het gebied van duurzaamheid, verkeersveiligheid, voetgangers, fiets en auto. Het wordt uitgevoerd door stichting CROW. In 2021 heeft KpVV het Regionaal Mobiliteitsprogramma voor onze regio ondersteund. Ook heeft KpVV geholpen om de invloed van Covid-19 op de mobiliteit in beeld te brengen. Daarnaast verzorgt KpVV diverse vormen van structurele monitoring en kennisontwikkeling, zoals de OV-Klantenbarometer, de Staat van het regionale OV, het Fietsberaad en Ruimte voor Lopen.

Wat heeft het gekost?

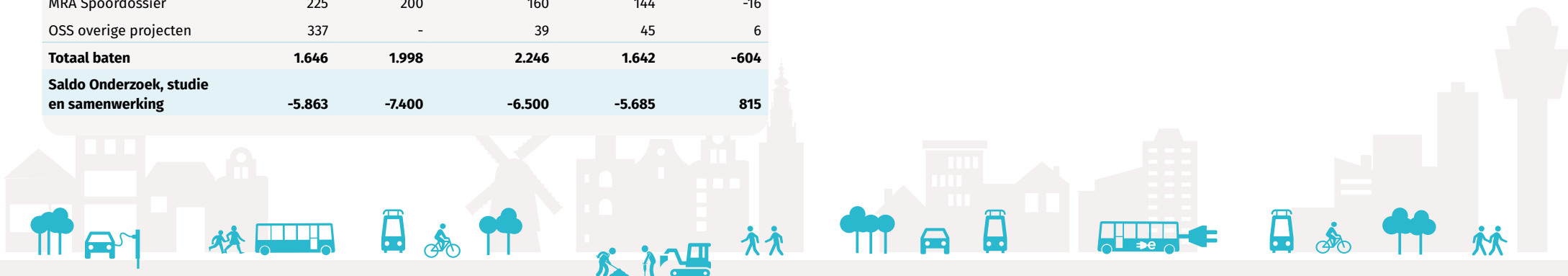


Tabel 9 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (x € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
MRA verkeersmodel VENOM	378	525	351	371	-20
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	546	1.550	1.549	1.061	488
MRA Smart Mobility	898	740	940	791	149
MRA Spoordossier	274	250	202	184	18
OSS overige projecten	5.414	6.333	5.704	4.921	783
Totaal lasten	7.510	9.398	8.746	7.327	1.419
MRA verkeersmodel VENOM	181	300	211	230	19
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	508	1.005	1.342	772	-570
MRA Smart Mobility	395	493	494	452	-42
MRA Spoordossier	225	200	160	144	-16
OSS overige projecten	337	-	39	45	6
Totaal baten	1.646	1.998	2.246	1.642	-604
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-5.863	-7.400	-6.500	-5.685	815

Toelichting op tabel 9

In 2021 is voor het subprogramma OSS sprake van een onderbesteding van € 0,8 mln ten opzichte van de gewijzigde begroting 2021. Dit wordt met name veroorzaakt doordat bepaalde projecten zijn uitgesteld of door Covid-19 vertraging heeft opgelopen. De resultaten van de genoemde penvoerderprojecten zijn geoormerkt (€ 0,1 mln). Het gaat om niet bestede bijdragen van externe partijen uit het samenwerkingsverband waaraan ook de Vervoerregio een afgesproken financiële bijdrage levert.



2.1.7 Apparaatskosten

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces (de teams Gebieden en Programma's, Beleid, Projecten, Projectbegeleiding, Beheer Contracten en Concessies, Kennis en Ontwikkeling). De overheadfuncties (Directie, Teammanagement, Bedrijfsvoering, Financiën en Strategie, Bestuur en Communicatie) zijn verantwoord in het programma Overhead.

Voor de personele inzet op de taken in het primaire proces van de Vervoerregio was in 2021 € 9,3 mln beschikbaar. De inzet in 2021 bedroeg € 8,7 mln. Niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn gebruikt, omdat de geplande externe inzet als uitvloeisel van de bestuursopdracht uit het najaar 2020, in 2021 nog niet volledig ingezet is.

Overzicht apparaatskosten

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

Apparaatskosten	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Directe Personeelslasten	6.109	6.720	7.629	7.667	-38
Inhuur	1.536	1.834	1.808	1.103	705
Totaal lasten	7.645	8.554	9.437	8.770	667
Bijdragen derden	94,42	140	95	22	-73
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	94	140	95	22	-73
Saldo Apparaatskosten	-7.550	-8.414	-9.342	-8.748	594

Toelichting op tabel 10

Voorgesteld wordt om het niet besteed budget over te hevelen naar 2022 om, zoals eerder ook in de Begroting 2022 en in de 2e Bestuursrapportage 2021 is aangegeven, de personele inzet op de beleidsintensiveringen in 2022 te kunnen dekken.



2.2 Overhead

Onder overhead vallen de activiteiten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de activiteiten en medewerkers in het primaire proces. Het bevat de volgende onderdelen: Directie en teammanagement, Strategie, Bestuur & ondersteuning, Communicatie, Bedrijfsvoering en Financiën.

Wat hebben we bereikt?



In de paragraaf Bedrijfsvoering is aangegeven welke resultaten in 2021 zijn behaald bij de ondersteunende functies.

Kosten overhead

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

Overhead	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Materiële kosten:					
Bestuur & Ondersteuning	83	157	157	98	59
Communicatie	147	165	185	97	88
Bedrijfsvoering	2.603	2.453	3.182	2.858	324
Financiën	177	106	196	211	-15
Personele kosten:	0	0	0	0	-
Directe personeelslasten	4.474	5.405	5.501	5.094	407
Personeel van derden	1.835	1.378	1.994	2.051	-57
Totaal lasten	9.320	9.663	11.214	10.409	806
Baten overhead	343	-	140	183	43
Totaal baten	343	-	140	183	43
Saldo Overhead	-8.976	-9.663	-11.074	-10.226	848

Toelichting op tabel 11

De niet-personele lasten bij Bedrijfsvoering zijn € 0,3 mln lager uitgekomen dan bij de 2e Bestuursrapportage werd begroot, omdat het budget voor organisatieontwikkeling niet volledig werd besteed en, omdat door thuiswerken een deel van de reiskosten niet is besteed.

Voor de personele inzet op de taken in het sturend en ondersteunend proces van de Vervoerregio was in 2021 € 7,5 mln beschikbaar. De inzet in 2021 bedroeg € 7,1 mln. Niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn gebruikt omdat enkele projecten die zijn ingezet als uitvloeisel van de bestuursopdracht uit het najaar 2020, in 2021 nog niet volledig zijn ingezet. Voorgesteld wordt om het niet besteed budget over te hevelen naar 2022 om, zoals eerder ook in de Begroting 2022 en in de 2e Bestuursrapportage 2021 is aangegeven, de personele inzet op de beleidsintensivering in 2022 te kunnen dekken.



2.3 Algemene dekkingsmiddelen

Wat hebben we bereikt?



De Vervoerregio ontvangt haar algemene middelen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, conform de uitvoeringsregeling Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer & Vervoer. Specifieke baten en additionele bijdragen zijn rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer verantwoord.

De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van verstrekte bussenleningen aan de concessiehouders. Deze rente-inkomsten zijn contractueel vastgelegd met de vervoerders EBS en Connexxion. Ook ontvangt de Vervoerregio een marktconformiteitstoeslag voor de garantstelling op de aflossing en rentelasten van de leningen die GVB Activa heeft afgesloten voor de aanschaf

van strategische activa (vooral tram- en metrostellen).

De bussenleningen zijn uit ons niet bestede BDU-saldo gefinancierd, waardoor de rente aan de Vervoerregio ten goede komt. De marktconformiteitstoeslag wordt aan GVB Activa in rekening gebracht om daarmee een reële marktwaarde voor de garantstelling vergoed te krijgen.



Tabel 12 Algemene Dekkingsmiddelen | Baten & Lasten (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde Begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2021
Lasten voorgaande jaren	-499	-	-	-49	49
Rentelasten	3	691	-	0	-0
Totaal lasten	-496	691	-	-49	49
BDU jaarbijdrage	413.452	414.703	425.600	425.600	-
BDU saldo voorgaande jaren	19.268	-12.983	36.224	-27.164	-63.388
Rentebaten	1.840	691	2.111	2.397	286
Overige baten voorgaande jaren	132	-	-	1	1
Totaal baten	434.692	402.411	463.935	400.835	-63.100
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	435.189	401.720	463.935	400.884	-63.051

Toelichting op tabel 12

In 2021 ontving de Vervoerregio € 425,6 mln aan BDU. De indexering over 2021 was vastgesteld op € 9,1 mln (2,2%).

Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikte bijdrage BDU, wordt het meerdere of mindere onttrokken dan wel toegevoegd aan het saldo van de BDU. Dit saldo blijft beschikbaar om in latere jaren uit te geven. Na de begrotingsaanpassing in de 2e Bestuursrapportage 2021 was een onttrekking uit dat spaarsaldo van € 36,2 mln nodig om de begroting sluitend te maken. In 2021 is uiteindelijk € 27,2 mln minder uitgegeven dan de over 2021 ontvangen BDU, zodat de dotatie aan het saldo BDU € 27,2 mln bedraagt. Na deze dotatie

resteert eind 2021 € 187,1 mln aan saldo BDU. In 2021 heeft de Vervoerregio € 1,04 mln rente op de bussenleningen ontvangen. De marktconformiteitstoeslag was bij de 2e Bestuursrapportage voor € 1,42 mln in de begroting opgenomen en is over heel 2021 op € 1,35 mln uitgekomen.

De rentelasten waren in de oorspronkelijke begroting voorzichtigheidshalve opgenomen voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten heeft om deze leningen te kunnen financieren, waardoor ze kapitaal zou moeten verwerven. De noodzaak om in 2021 leningen aan te gaan was niet aanwezig, waardoor de begrote post rentelasten ad € 0,69 mln bij de 2e Bestuursrapportage is vervallen.

2.4 Paragrafen

Met de paragrafen geeft de Vervoerregio aanvullend inzicht op enkele thema's die in de begroting en jaarstukken staan. Het gaat om thema's die vanuit de wetgever zijn voorgeschreven via het BBV.

Het aantal relevante thema's voor de Vervoerregio is beperkt tot:

- ▶ de paragraaf Weerstandsvormen en Risicobeheersing (2.4.1),
- ▶ de paragraaf Financiering (2.4.2) en
- ▶ de paragraaf Bedrijfsvoering (2.4.3).
- ▶ de paragraaf Verbonden Partijen (2.4.4).

De paragrafen Lokale heffingen zijn niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt of geen gemeentelijke bijdragen ontvangt in 2021. De paragraaf Grondbeleid is niet aan de orde, omdat de Vervoerregio geen gronden exploiteert.



2.4.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

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 sturen en beheersmaatregelen zijn getroffen.

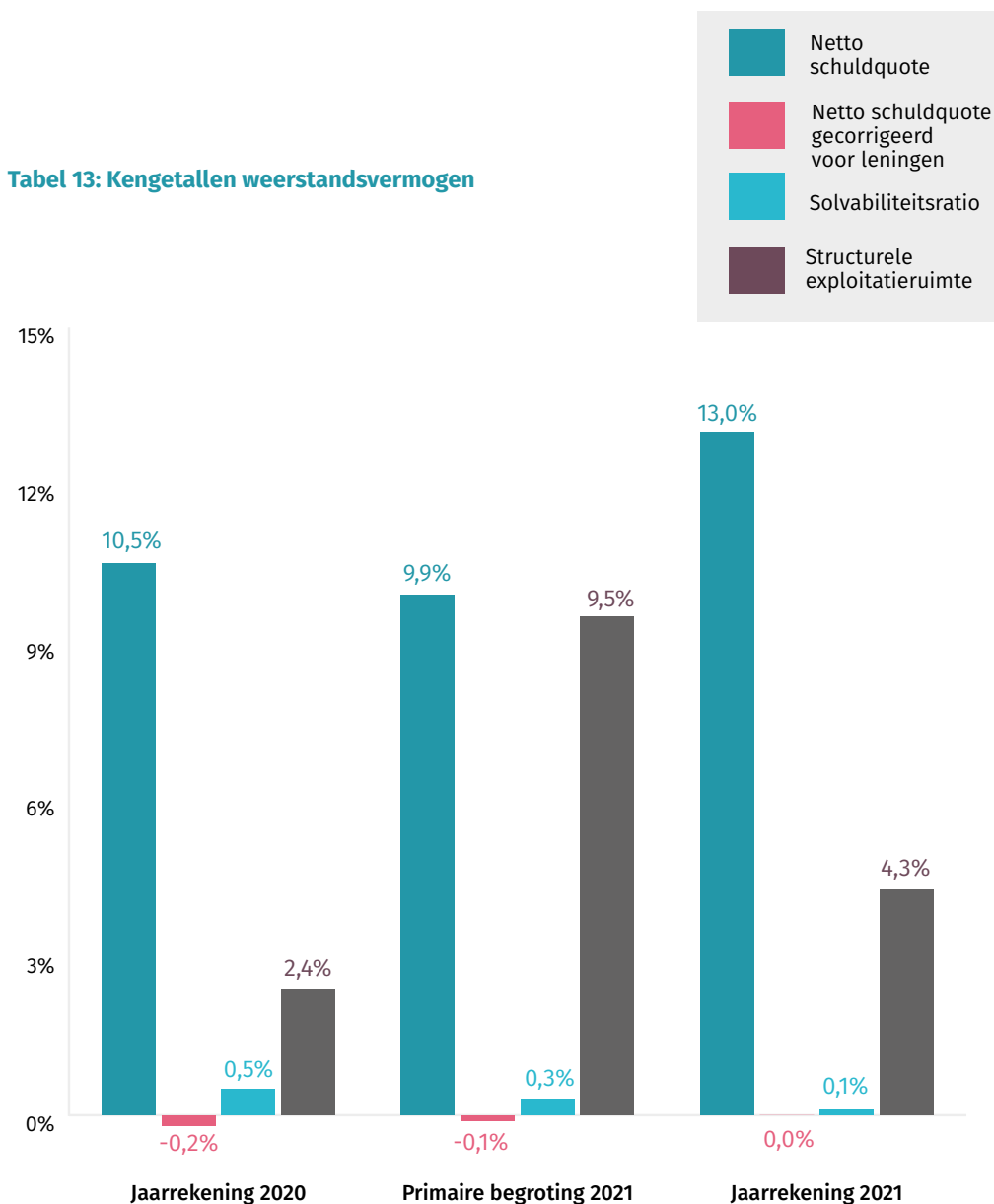
Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het niet bekleemde deel van het saldo vooruitontvangen BDU. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2021 € 129,3 mln, zijnde het saldo van de BDU ad € 187,1 mln en het bekleemde deel daarvan ad € 57,9 mln (zie paragraaf 1.4). De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

Kengetallen

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de netto schuldenlast (Schulden minus Vorderingen en Liquide middelen) ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten 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 Vervoerregio heeft een positieve netto schuldquote, omdat de verstrekte busleningen bij de netto schuldquote niet worden meegenomen bij Vorderingen. In de tweede regel van tabel 14 worden deze wel bij de vorderingen geteld. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de totale activazijde van de balans.

De hogere netto schuldquote t.o.v. de begroting 2021 wordt veroorzaakt door relatief grotere toename van de vlottende passiva. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting, omdat tegenover de stijging van de vlottende passiva een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) is komen te staan.

Tabel 13: Kengetallen weerstandsvermogen





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 en 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 dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

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

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.

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, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. 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, waarvan het resultaat in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico's

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

- ▶ Gevolgen van de Covid-19-pandemie
- ▶ Openbaar vervoer
- ▶ OV-Governance
- ▶ Grote opgaven
- ▶ Organisatie

De tien qua effect of financiële impact belangrijkste risico's zijn in de volgende tabel samengevat. Daaronder zijn de risico's beknopt toegelicht. De risico-inschatting wordt als volgt geschat: ↑ = hoog risico of groot effect; ↓ = gemiddeld tot laag risico of effect.

	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor ...</i>	Maatregelen
	Covid-19- pandemie			
1.	De effecten van de Covid-19-pandemie op het reiziger-gedrag	Het huidige budget onvoldoende is om het huidige OV-aanbod te kunnen bekostigen ↑	Met een financieel probleem geconfronteerd. ↑	Aanpassen aanbod OV naar een nieuw vraag-aanbod evenwicht; inzet op BVOV bijdrage van Rijk
	Openbaar Vervoer			
2.	Aanbesteden in een onzekere marktsituatie	De Vervoerregio ontvangt geen nieuwe biedingen voor de concessie ZaWa ↓	Er is geen rechtmatige verlenging met de huidige vervoerder mogelijk ↑	Mogelijkheid tot overschrijden maximale verlenging bespreken met de Europese Commissie
	OV-Governance			
3.	Onervarenheid van de Vervoerregio met risicodragend opdrachtgeverschap	Sturing van de opdrachtnemer is onvoldoende scherp en escalaties blijven uit ↑	Meer financiële risico's met mogelijk negatieve impact op exploitatie ↑	Sterk opdrachtgevend team bouwen; externe coaching; frequente voortgangsrapportages
4.	Onvoldoende inzicht in de effecten van S&C op beheer, onderhoud en exploitatie na overdracht	Er treden knelpunten op in exploitatie, beheer en onderhoud ↑	De omloopsnelheid van de dienstregeling daalt; tekorten op beheer en onderhoud ↑	Extra materieel inzetten; frequentie aanpassen; kostenbesparingen
5.	Gebrek aan inzicht in de staat van de kunstwerken of geen afspraken met Amsterdam	De Vervoerregio moet grote reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering ↓	Ambities kunnen niet worden waargemaakt met impact op areaal-beschikbaarheid ↑	Nulmeting met A'dam en GVB; overleg met Rijk; actief zoeken naar andere financieringsbronnen
	Grote opgaven			
6.	Geen besluitvorming over het vullen van het financieel tekort Zuidasdok	Het project Zuidasdok, spil in onze ambities, stagneert ↑	Allerlei projecten komen in de knel ↑	Inzet om tot afspraak te komen; partijen in beweging krijgen
7.	Gebrek aan interesse in mobiliteit bij woningbouw (bouw-opgave staan centraal)	Er worden keuzes gemaakt die tegengesteld zijn aan belangen van 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.
8.	Gebrek aan tijdige opschaling laadcapaciteit (netwerkgroestie)	De uitrol van eBussen vertraagt, terwijl aanschaf conventionele bussen lastiger wordt ↑	Te weinig materieel gaat ten koste van de exploitatie (dienstregeling) ↑	Samen optrekken met gemeente Amsterdam om voldoende laadcapaciteit te regelen
	Organisatie			
9.	Duurzaamheidsambitie is complex, het DB heeft te weinig handvatten en inzicht om te sturen	Samenwerking met ketenpartners voor de duurzaamheids-doelstellingen stukt ↑	We halen onze duurzaamheidsambitie niet ↑	Monitor op agenda DT en DB; prestatieladder 5 voor duurzame bedrijfsvoering faciliteren
10.	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert ↑	Dienstverlening stagneert ↓	ICT-ondersteuning door professionele externe leverancier; informatie-beveiliging op orde

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is de volgende werkwijze gevolgd. Er is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risico-categorieën zijn ingedeeld. Vervolgens is de impact (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, rekening houdend met een incidenteel of structureel effect, telt op tot gemiddeld €66 mln per jaar. Zodoende is de benodigde jaarlijkse weerstandscapaciteit vastgesteld op €66 mln.

De weerstandsratio van de Vervoerregio ultimo 2021 (weerstandsvermogen € 129,3 mln./ benodigde weerstandscapaciteit € 66 mln.) is met 195% ruim voldoende. Dit op basis van de algemeen geaccepteerde waarden die stellen dat een ratio < 80% onvoldoende is, tussen de 80% en 100% matig is, tussen de 100 en 140% voldoende en boven de 140% ruim voldoende.

Toelichting op de risico's

Ad 1. Covid-19-pandemie
Vanaf medio maart 2020 is sprake van een forse afname (circa 85%) van het aantal reizigers in het OV en daarmee ook een afname van de reizigersopbrengsten. Dit kan leiden tot liquiditeitsproblemen bij de vervoerbedrijven. Vooralsnog is er onzekerheid over het voortzetten van de BVVO

vanaf september 2022 en volgende jaren. 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, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Ad 2. Aanbestedingen

Door de onzekere marktsituatie is het niet zeker dat de aanbesteding voor de concessie Zaanstreek-Waterland succesvol verloopt. Als er geen biedingen zouden komen, bepaalt Europese wet- en regelgeving dat er geen rechtmatige verlenging met de huidige vervoerder mogelijk is.

Mocht dit risico zich voordoen, dan zal de Vervoerregio in overleg moeten gaan met de Europese Commissie om de mogelijkheid tot het overschrijden van de maximale verlengingsduur te bespreken.

Ad 3. Risicodragend opdrachtgeverschap

De rol van de Vervoerregio bij beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur verandert van subsidieverlener naar opdrachtgever, waarmee de Vervoerregio het financieel risico gaat dragen. Dit betekent dat de Vervoerregio het GVB direct zal aansturen op strategisch/ bestuurlijk niveau, als

systeemverantwoordelijke en financier van het OV.

Om dit risico te beheersen zijn duidelijke afspraken met GVB gemaakt over uitvoering, risicobeheersing en budgettering. De Vervoerregio investeert, meer dan voorheen, in vaardigheden en knowhow op het vlak van risicomanagement, projectmanagement en projectportfolio-management.

Ad 4. Overdracht Signalling & Control

Het enige project waarvan het risicodragend opdrachtgeverschap in het kader van de afspraken van OV-Governance nog aan de Vervoerregio moet worden overgedragen is de ingebruikname van het metrobeveiligingssysteem Signalling & Control (S&C). Zolang er nog geen duidelijke afspraken zijn over het moment, de inhoud en de wijze van overdracht, wordt dit project door Amsterdam uitgevoerd.

Voor de overdracht van het project worden duidelijke afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam. Er vindt een due diligence plaats en er worden afspraken gemaakt over de risico's en mogelijke impact van S&C op het weekend vervoersysteem na afronding van het project.

Ad 5. Overdracht beheer en onderhoud kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. Vooralsnog zijn er





geen signalen dat dergelijk onderhoud ophanden is.

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

Ad 6. 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 7. Woningbouw

In de bij de Vervoerregio aangesloten gemeenten ligt een grote woningbouw-opgave. In een vroege fase moet al rekening worden gehouden met de toekomstige mobiliteitsbehoefte. Bij het Rijk staat echter het denken over de bouwopgave centraal. Dit kan ertoe leiden dat er na realisatie onwenselijke mobiliteitspatronen ontstaan of nadien nog complexe mobiliteitsopgaven gerealiseerd moeten worden. De Vervoerregio is in allerlei gremia actief om de belangen van mobiliteit voor inwoners en reizigers voor het voetlicht te brengen bij de planvorming.

Ad 8. Tekort laadcapaciteit

Het elektriciteitsnetwerk raakt vol. De verwachte groei van het openbaar vervoer maakt uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk. Het capaciteitstekort heeft effect op de beschikbaarheid van laadcapaciteit voor elektrische bussen en de geplande instroom van elektrische bussen.

De gemeente Amsterdam maakt deel uit van een taskforce om met oplossingen voor de congestieproblematiek te komen. De Vervoerregio en GVB zijn uit hoofde van de samenwerkingsafspraken van OV-Governance via Amsterdam aangesloten bij deze inspanningen.

Ad 9. Duurzaamheidsambitie

Het elektriciteitsnetwerk raakt vol. De verwachte groei van het openbaar vervoer maakt uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk. Het capaciteitstekort heeft effect op de beschikbaarheid van laadcapaciteit voor elektrische bussen en de geplande instroom van elektrische bussen.

De gemeente Amsterdam maakt deel uit van een taskforce om met oplossingen voor de congestieproblematiek te komen. De Vervoerregio en GVB zijn uit hoofde van de samenwerkingsafspraken van OV-Governance via Amsterdam aangesloten bij deze inspanningen.

Ad 10. Informatietechnologie

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

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

2.4.2 Paragraaf financiering

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en geeft inzicht in de actuele ontwikkelingen die de financiering beïnvloeden, de rentelasten, het renteresultaat, de wijze waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

Solvabiliteit en Financieringsbehoefte

De belangrijkste inkomstenbron van de Vervoerregio zijn middelen die van het Rijk worden ontvangen, waarvan de BDU de voornaamste is. Deze inkomsten worden gebruikt om middelen uit te keren aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden.

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Deze niet bestede middelen hoeven dus niet terugbetaald te worden aan het Rijk maar worden doorgeschoven naar latere jaren. Op de balans is het nog niet bestede deel van de BDU opgenomen als vooruitontvangen doeluitkering. Het saldo van deze spaarpot/buffer 'niet uitgegeven BDU' bedroeg op 1 januari 2021 € 160,0 mln en per 31 december 2021 € 156,4 mln. Dit saldo is voor de Vervoerregio de voornaamste bron van nog besteedbare middelen, hoewel een deel van deze middelen (te weten € 15,4 mln) beklemd is uit hoofde van geormerkte bijdragen die zijn doorgeschoven naar komend jaar. Verder kent de Vervoerregio nauwelijks Eigen Vermogen, waardoor de solvabiliteit van de Vervoerregio zeer laag is.

Covid-19 en financiële onzekerheden

Ook in 2021 heeft Covid-19 zijn stempel gedrukt op de bedrijfsvoering en financieringsactiviteiten van de Vervoerregio. De beschikbaarheidsvergoedingen OV zijn door het Rijk verlengd en heeft zijn invloed gehad op de baten en lasten. Deze inkomsten en uitgaven hebben geen invloed op de financieringsbehoefte neutraal omdat ontvangst en uitgave op een en dezelfde dag worden gepland.

Covid heeft wel invloed gehad op de financiering door het verlengen van de buslening aan EBS (Lening u/g 4 jaar (EBS) met de termijn van de noodconcessie in Zaanstreek-Waterland tot 2023. Deze lening zou in 2021 (de oorspronkelijke einddatum van de huidige concessie) volledig zijn afgelost met een aflossingsbedrag van € 5,0 mln in 2021. De aflossingsbedragen zijn hierop aangepast. De Vervoerregio heeft deze verlening zonder extra maatregelen binnen haar liquide middelen kunnen opvangen.

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

Het doel van het treasurybeleid is het beheersen, sturen, verantwoorden en toezicht houden 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 (Fido) en de daarbij behorende ministeriële regelingen.

De (tijdelijk) overtollige middelen zijn conform de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk.

Exploitatie analyse en liquiditeitspositie

De belangrijkste inkomsten in 2021 waren de € 429,6 mln BDU en de € 209,7 mln regionale BVOV van het Rijk. De BVOV betreft de afrekening 2020 en een voorschot over 2021 (80%) in het kader van Covid-19-maatregelen. Verder zijn er voor € 11,8 mln bijdragen van gemeenten en derden aan diverse projecten geweest. Het totaal aan lasten bedroeg in 2021 € 627,3 mln, waarvan € 209,7 mln de 1-op-1 doorbetaling van de BVOV gelden aan de concessiehouders betrof. Per saldo was sprake van een exploitatieoverschot van € 27,2 mln. Dit bedrag is de gedoteerd aan het saldo 'niet bestede BDU' uit voorgaande jaren.

Niet alle baten en lasten staan synchroon aan geldelijke inkomsten en uitgaven (liquiditeiten) omdat baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarin de prestatie is geleverd, terwijl bij liquiditeiten het moment van betaling en ontvangst van belang is.

Het liquiditeitssaldo (incl. tegoeden van schatkistbankieren) bedroeg op 31 december 2020 € 152,0 mln en op 31 december 2021 € 161,2 mln, waarmee de liquiditeit is toegenomen met € 9,2 mln.

Deze mutatie in het liquiditeitssaldo is vooral verklaarbaar door enerzijds cash-uitgaven die geen exploitatielasten vormen:

- ▶ een extra trekking van € 25,3 mln. door Connexxion op de verstrekte buslening;
- ▶ een toename van het schuldssaldo ultimo 2021 € 43,1 mln hoger is (toename Crediteuren en Overige schulden)
- ▶ een toename op het BDU saldo met € 27,2 mln;
- ▶ een toename van overlopende activa van € 48,4 mln.

En anderzijds cash-ontvangsten die niet tot baten in de exploitatie leiden:

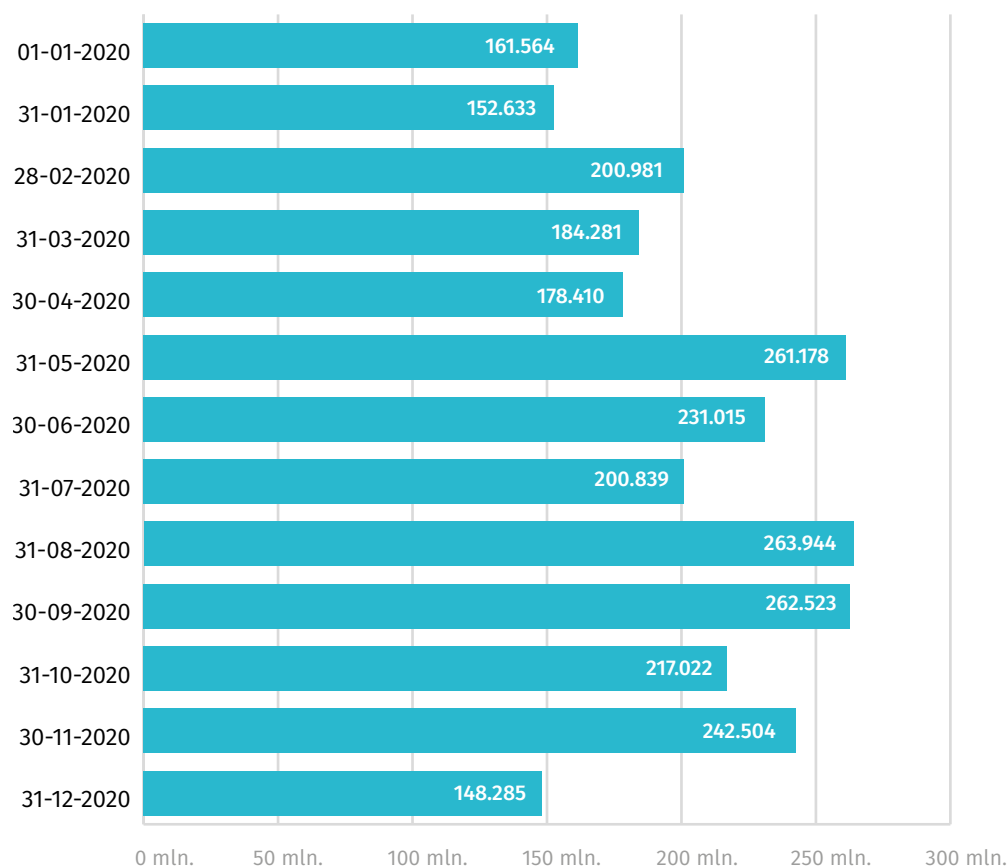
- ▶ ontvangen aflossingen op busleningen in 2020 ad € 11,3 mln.

Tabel 14: Verhouding Liquiditeitssaldo en stand BDU-saldo (x € 1.000)

	Jaar	2020	2021
Liquiditeitssaldo ultimo		152.028	161.247
Ultimo uitstaande vorderingen (nog te ontvangen):			
Aandelenkapitaal	0		1
Verstrekte leningen	67.528		81.517
Diverse vorderingen	37.103		90.588
Totaal ultimo 2021 nog te ontvangen:		104.631	172.106
		256.659	333.353
Ultimo 2021 verplicht/verschuldigd (nog te betalen):			
Crediteuren	-2.862		-26.544
Diverse nog te betalen (transitoria)	-92.658		-112.126
		-95.521	-138.669
Totaal beschikbare middelen ultimo 2021		161.138	194.684
Bestaande uit:			
Stand BDU-saldo:		159.979	187.142
Spuk Rijksimpuls		-	7.320
Veiligheidsmaatregelen			
Bestemmingsreserves:		1.160	222
		161.138	194.684



Tabel 15: Stand/verloop schatkistbankieren (x € 1.000)



Financiële instrumenten

Leningen en vorderingen/schulden (algemeen)

In 2021 zijn geen leningen aangetrokken voor de financiering van activiteiten van de Vervoerregio. Ten aanzien van kortlopende vorderingen en schuldposities (debiteuren en crediteuren) geldt dat bij het betalen van facturen de wettelijke betaaltermijnen worden gehanteerd.

Verstreckte Bussenleningen (Connexxion en EBS)

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstreking voor busleningen. De subsidie wordt verstrekt ten behoeve van de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van reeds verworven bussen waarmee openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit wordt verricht. De buslening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer én biedt de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij afloop van de concessie. De leningen leiden tot nu toe niet tot een financieringsbehoefte, omdat de niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren voldoende liquiditeiten opleveren. Per 31 december 2021 bedraagt het uitstaande saldo van verstreckte busleningen € 81,5 mln, waarvan € 76,5 mln voor Connexxion en € 5,0 mln voor EBS. Het risico dat deze aflossingen niet worden terugbetaald is minimaal, omdat deze met de

periodieke bevoorschotting van de concessievergoeding worden verrekend. In paragraaf 3.4 is een toelichting op het verloop van de busleningen in 2021 opgenomen.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor leningen van het GVB voor investeringen in activa, voor de volgende maximale bedragen:

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 mln waarvan € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 350 mln Revolving Credit Facility² (RCF) en € 225 mln in optie ('accordion').
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de RCF (zie 1) voor een bedrag van € 142 mln (investering 15G trams en M7 metro's) respectievelijk € 56 mln (investering ZE bussen).

² RCF Revolving Credit Facility, geeft de mogelijkheid, binnen de gestelde (jaar) niveaus, flexibel trekkingen (opnames) en aflossingen te doen die aan sluiten bij de financieringsbehoefte van GVB Activa BV.

GVB Activa BV heeft per 31 december 2021 in totaal € 223 mln opgenomen van de onder 1 genoemde faciliteiten (€ 145 mln vastrentende lening en € 78 mln RCF-faciliteit). De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen, waarmee GVB in staat wordt gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. 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 indien de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen).

Door de garantstelling is de rente die de financiële instellingen in rekening brengen (mogelijk) lager. De Vervoerregio moet GVB Activa BV hiervoor een zogenaamd marktconformiteitstoelag in rekening brengen om te voldoen aan Europese Staatsteunregels. Deze moet onder de renteopbrengsten worden verantwoord.

Liquiditeitsprognose

Bij het opstellen van de begroting 2021 werd aanvankelijk een liquiditeitsprognose afgegeven van € 62,5 mln per ultimo 2021, met in de loop van het 1e kwartaal 2021 de laagste stand van € 30,0 mln. In de 1e Bestuursrapportage werd deze naar beneden bijgesteld naar € 2,3 mln (negatief), waarbij wel de kanttkening werd geplaatst

dat de ervaring uit het verleden leert dat de realisatie ten opzichte van de begroting meestal achterblijft. In de 2e Bestuursrapportage werd dit beeld bevestigd door de prognose bij te stellen naar boven tot een bedrag van € 66,7 mln. Eind 2021 kent de Vervoerregio een stand van de liquiditeiten van € 161,2 mln.

De actualisatie van de liquiditeitsprognose vanaf 2022 (periode 2022-2023) op basis van de uitkomsten 2021 wordt in de 1e Bestuursrapportage 2022 opgenomen, deze verschijnt gelijktijdig met de Jaarstukken 2021. Renterisiconorm en kasgeldlimiet Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar en is voor 2021 bij ministerieel besluit vastgesteld op 8,2% ten aanzien van het totaal aan lasten in de begroting aan het begin van het jaar. Voor de Vervoerregio bedraagt de kasgeldlimiet € 33,6 mln en de renterisiconorm € 81,9 mln.

Tot nu toe heeft de Vervoerregio geen externe financiering aangetrokken. Als er leningen mochten worden aangetrokken om bijv. bussenleningen te verstrekken (zie hiervoor) dan worden deze leningen in dezelfde ordergrootte, maar met een risico-opslag, doorgezet naar de aanvrager. Omdat deze methodiek ervoor zorgt dat de karakteristieken van de aangetrokken en de verstrekte lening (v.w.b. looptijd, en leningsvorm) gelijk blijven, is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig.

Rentelasten

In de begroting 2021 werd een rentelast van € 0,7 mln verwacht die samenhangt met de verwachte benodigde externe financiering. Deze rentelast is in de 2e Bestuursrapportage naar nul teruggebracht op basis van de liquiditeitsprognose. In 2021 is geen externe financiering nodig gebleken en kende de Vervoerregio geen rentelasten (uitgezonderd een zeer gering bedrag aan fiscale rente in relatie tot naheffingen).

Renteresultaat en Renterevisie

De Vervoerregio heeft over 2021 in totaal € 2,4 mln aan rentebaten die bestaan uit rentevergoedingen ad € 1,1 mln over de verstrekte bussenleningen en een zogeheten marktconformiteitsopslag ad € 1,3 mln die de Vervoerregio bij GVB Activa BV in rekening brengt als vergoeding voor haar garantstelling voor de aflossingsbetalingen van GVB Activa BV aan haar externe financiers.

Omdat er nu geen sprake is van aangetrokken rentedragende financiering heeft de Vervoerregio geen specifieke renterevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden. Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de renterevisies van DNB en BNG Bank.

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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



2.4.3 Paragraaf bedrijfsvoering

Bestuur & communicatie

Ondanks de Covid-19-crisis is het in 2021 goed gelukt om de positie van de Vervoerregio te versterken. Extern is er veel aandacht geweest voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en voor onze rol in het mobiliteitsplan van de Grand Prix in Zandvoort. Door de Covid-19-maatregelen zijn er weinig evenementen georganiseerd. Wel is een aantal fietsenstallingen feestelijk geopend. In de loop van 2021 is de interne communicatiestrategie uitgewerkt en geïmplementeerd. Met onder meer als resultaat een nieuw intranet voor de Vervoerregio met de naam 'inVRAnet' en een Vervoerregio talkshow.

Onze sociale mediakanalen zijn ook in 2021 in bezoekersaantallen en volgers gegroeid. LinkedIn groeit op dit moment het hardst. Met 650 nieuwe volgers staat de teller nu op 2577 volgers. Op Twitter hebben we 129 nieuwe volgers. Het totaal komt daarmee op 2930. Facebook hebben we in 2021 minder ingezet, het blijkt dat de platforms Twitter en LinkedIn beter aansluiten bij onze doelgroepen. Toch groeide het aantal volgers op Facebook met honderd. In 2021 zijn we gestart met Instagram: 473 mensen volgen onze berichten.

Voor Public Affairs was 2021 een bijzonder jaar door de Tweede Kamerverkiezingen. Om het werk van de Vervoerregio in Den Haag op de kaart te zetten, zijn er verschil-

lende Walk & Talks georganiseerd met leden van ons dagelijks bestuur en onze secretaris-directeur met kandidaat-Kamerleden. Na de verkiezingen zijn kennismakingsgesprekken tussen bestuurders en de nieuwe woordvoerders IenW in de Tweede Kamer gevoerd. Ook kwamen er beleidsmedewerkers uit Den Haag naar de Vervoerregio voor verschillende werkbezoeken. Verder heeft de Vervoerregio een groot evenement georganiseerd in samenwerking met OV-Magazine over het onderwerp 'OV 2040'. Hierbij waren drie Kamerleden aanwezig. Ten slotte heeft de Vervoerregio een inhoudelijke bijdrage geleverd aan meerdere debatten in de Tweede Kamer door input te leveren aan Kamerleden over MIRT, duurzaam vervoer, woningbouw en openbaar vervoer. In MRA-verband heeft de Vervoerregio gesprekken en inbreng met het Rijk gecoördineerd (onder meer MIRT, Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Nationaal Groeifonds).

De regioraad heeft vijf keer vergaderd in 2021. Alle regioraadsvergaderingen met uitzondering van de raad van oktober waren digitaal. Op 26 januari 2021 werd nieuw DB-lid en voorzitter van de Vervoerregio Egbert de Vries door de regioraad in een speciale ingelaste regioraadsvergadering benoemd. Om de regioraadsvergaderingen voor iedereen toegankelijk te maken, zijn deze sinds 2021 ondertiteld. Verder is een nieuw format ontwikkeld voor de bestuurlij-

ke besluitvorming van het DB en de regioraad. Alle medewerkers hebben een training gevolgd om goede voorstellen te kunnen schrijven.

In 2021 zijn we gestart met de voorbereidingen op de uitkomsten van de gemeenteraadsverkiezingen in 2022. Dat betekent voor de Vervoerregio een nieuwe samenstelling van de regioraad en het DB.

Bedrijfsvoering

In 2021 heeft organisatieontwikkeling meer aandacht geëist dan bij aanvang van het begrotingsjaar hadden voorzien. De transitie richting vervoersautoriteit resulteerde in maatregelen op het gebied van management development en strategische personeelsplanning op een uitgebreider niveau dan begroot. Met deze twee maatregelen kan de Vervoerregio adequaat reageren op wijzigingen van externe factoren waarbij andere eisen worden gesteld aan het prestatievermogen van de werkorganisatie. Ook heeft de zoektocht naar de nieuwe huisvesting een grote impact gehad op het budget. Met de opzegging van het huidige huurcontract aan de Jodenbreestraat is een Programma van Eisen opgesteld waar onze nieuwe huisvesting aan moet voldoen. Daarbij zijn de mogelijkheden inzake het Nieuwe Werken opgenomen, onder de noemer Verkenning ICT landschap. Het opleidingsprogramma is online volledig uitgevoerd. Naast het uitgebreide



incompany opleidingsprogramma zijn ook individuele opleidingsaanvragen gehonoreerd. Met beide opleidingsvarianten en het gerealiseerde Management Development traject is gewerkt aan het op peil brengen en houden van het kennisniveau en de competenties van alle werknemers binnen de Vervoerregio.

Financiën

De P&C-documenten zijn tijdig aan de rekeningcommissie en de regioraad aangeboden: de Kaderbrief 2022, Ontwerp- en definitieve Begroting 2022, 1e en 2e Bestuursrapportage 2021 en de Jaarstukken 2020. Deze zijn door de regioraad vastgesteld.

Eind 2021 is vanuit het OV-Governance traject de vacature van Ambtelijk aandeelhouder ingevuld en ondergebracht bij Team Financiën. Met betrekking tot fiscaliteiten is vanuit Financiën meer gestuurd op fiscale bewustwording bij de grote projecten en samenwerkingsverbanden.

Als voorbereiding op de rechtmatigheidsverantwoording die het dagelijks bestuur vanaf 2022 bij de verantwoording in de jaarrekening op moet nemen, hebben concerncontroller en team Financiën ook in 2021 samengewerkt om verbeterpunten in de rechtmatigheid te realiseren. Ook zijn de goede stappen in het uitvoeren van tussentijdse interne controles als onderdeel van het beheersingsmodel 'Three Lines of Defense' steviger in de werkwijzen geborgd (zie ook paragraaf Weerstandsvormen en risicobeheersing).

Rechtmatigheid

Gemeenten en ook de Vervoerregio moeten per verslagjaar 2022 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. Over 2021 heeft de Vervoerregio 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 normkaders 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 en zullen in 2022 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Geconcludeerd wordt dat er bij de Vervoerregio een volwassen interne beheersingslandschap staat, dat op specifieke onderdelen verder verbeterd zal worden.

De VIC leverde waardevolle aanbevelingen op om de processen en de interne beheersing verder te verbeteren. De geconstateerde tekortkomingen betroffen vaak administratieve verbeterpunten, waaronder het niet altijd consequent gebruik van het subsidiebeheersysteem. Uit de VIC op de personele lasten en salarisbeheer blijkt dat de gecontroleerde processen en die interne beheersmaatregelen niet in alle gevallen effectief zijn geweest. Wel is geconstateerd dat fouten vervolgens wel consequent zijn gecorrigeerd.

Er is één onrechtmatigheid geconstateerd, deze bedraagt €705.420.

Beschrijving	Jaarrekeningpost	Fouten
Onrechtmatigheid aanbeestedingen	Inkopen en aanbestedingen	€705.420

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de bevindingen, heeft het dagelijks bestuur besloten om over 2021 al een rechtmatigheidsverklaring bij de jaarrekening af te geven: Op grond van de uitkomsten van een preventieve en materiële repressieve beoordeling van de rechtmatigheid van verschillende financiële en daarmee samenhangende processen, stellen wij vast dat de in de jaarrekening verantwoorde

baten en lasten en ook de balansmutaties over 2021, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand gekomen zijn, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door de regioraad op 14 december 2021. De geconstateerde afwijkingen betreffen de geconstateerde fouten boven de gestelde rapporteringstolerantie van €250.000. Het bedrag aan afwijkingen in relatie tot rechtmatigheid is kleiner dan 1% van de lasten. De afwijkingen zijn daarom niet materieel en hoeven niet individueel te worden vermeld in de rechtmatigheidsverklaring.

2.4.4 Paragraaf verbonden partijen

De Vervoerregio is een samenwerking van (in 2021 nog) 15 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Daarmee is de Vervoerregio een verbonden partij voor deze gemeenten.

Formeel had de Vervoerregio zelf begin 2021 geen verbonden partijen. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. De regioraad is op 26 oktober 2021 akkoord gegaan met de verwerving van een prioriteitsaandeel in GVB Holding NV. Op 23 december 2021 is dit aandeel daadwerkelijk verworven, waarmee GVB Holding NV vanaf 23 december 2021 als verbonden partij wordt aangemerkt.

GVB Holding N.V.

Op 9 december 2021 is de regioraad akkoord gegaan met het verwerven van een prioriteitsaandeel van GVB Holding NV. De daadwerkelijke aanschaf heeft op 23 december 2021 plaatsgevonden. Gelijktijdig met het besluit heeft de regioraad ingestemd met de aangepaste statuten van GVB Holding NV en de aandeelhoudersovereenkomst tussen Vervoerregio, gemeente Amsterdam en GVB. De Vervoerregio heeft met het verwerven van een deelneming in GVB Holding N.V. een deelnemingenbeleid opgesteld, waarin de volgende uitgangspunten zijn benoemd:

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



De Vervoerregio is daarmee samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. Gemeente Amsterdam bezit de overige 20.000 aandelen in GVB Holding N.V.

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

Openbaar belang: het prioriteitsaandeel verschaft de Vervoerregio de mogelijkheid tot het investeren 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:
- per 31/12/2021: 1 aandeel ad nominaal € 1.000 (aanschafdatum 23 december 2021)

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

Overige samenwerkingsverbanden

Naast de verbonden partij GVB Holding N.V. neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau zoals het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een groter geografisch gebied dan de vervoerregio vindt binnen de MRA afstemming plaats op het gebied van mobiliteit en de inbreng richting het Rijk via het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab) en het Bestuurlijk Overleg MIRT.

Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van OV wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale OV-autoriteiten

in het Samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA) en het Nationaal OV-Beraad. Dat heeft onder meer geleid tot concrete afspraken over de wijze van invulling van de BVOV tot en met augustus 2022.

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

Samenwerking in MRA-verband

Alle inspanningen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit van de Vervoerregio in bereikbaarheid en verkeersveiligheid op het grondgebied van haar gemeenten staan vanzelfsprekend ook ten dienste aan gebruikers van en naar andere gebieden in de MRA.

Met specifieke onderzoeken naar bijvoorbeeld hoogwaardig openbaar vervoer tussen Haarlem en Schiphol/Amsterdam, verbeteringen in de corridor A7-A8 en meer P+R plekken dragen we samen met de partners in belangrijke mate bij aan de gezamenlijke ambities in de MRA. De MIRT-onderzoeken Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Haarlemmermeer en Amsterdam Bay Area en investeringen in bijvoorbeeld de Zuidas, De Entree Amsterdam, Amsterdam Centraal en op Schiphol zijn zelfs mede van nationaal belang.

In MRA-verband is de Vervoerregio verder voor vier projecten, ieder met verschillende partners in de metropoolregio:

- ▶ Regionaal Verkeersmodel VENOM
- ▶ Platform Smart Mobility
- ▶ Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- ▶ 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.

Op personeelsgebied wordt doet Vervoerregio mee in de MRA trainee banenpool, waarmee jaarlijks twee trainees bij de Vervoerregio aan de slag kunnen gaan.

Tabel 16: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Bron: Jaarverslag GVB 2021

Deelneming	Vestigingsplaats	Aandeel	Sub-programma	Eigen vermogen 31/12/2021	Vreemd vermogen 31/12/2021	Netto resultaat 2021
GVB Holding NV	Amsterdam	0,005%	Concessies en BORI/MVP	99.335	417.465	5.206



Jaarrekening 2021

In de jaarrekening zijn de financiële overzichten met toelichtingen opgenomen over de bestede en ontvangen middelen van en door de Vervoerregio Amsterdam.

Rechtmatigheidsverklaring van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met de regioraad aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie zij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

3.1 Overzicht van baten en lasten

Tabel 17: Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening Baten 2020	Jaarrekening Lasten 2020	Jaarrekening Saldo 2020	Primitieve begroting Baten 2021	Primitieve begroting Lasten 2021	Primitieve begroting Saldo 2021	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Baten 2021	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Lasten 2021	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Saldo 2021	Jaarrekening Baten 2021	Jaarrekening Lasten 2021	Jaarrekening Saldo 2021
Programma Verkeer en Vervoer												
Investeringsagenda Mobiliteit	16.210	138.245	122.035	0	126.943	126.943	12.212	148.250	136.038	5.184	124.648	119.464
Amsteltram	15.976	85.024	69.049	0	26.486	26.486	587	31.484	30.897	1.868	32.553	30.685
Concessies	160.868	242.612	81.744	5.127	98.821	93.694	216.209	308.536	92.327	216.658	298.870	82.212
Beheer en Onderhoud Rail	0	131.669	131.669		116.955	116.955		138.872	138.872		126.204	126.204
Activa GVB	0	8.784	8.784	0	12.106	12.106	0	40.044	40.044	-61	18.537	18.599
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.646	7.510	5.863	1.998	9.398	7.400	2.246	8.746	6.500	1.642	7.327	5.685
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	94	7.645	7.550	140	8.554	8.414	95	9.437	9.342	22	8.770	8.748
Totaal Verkeer & Vervoer	194.794	621.490	426.695	7.266	399.262	391.997	231.348	685.369	454.021	225.314	616.909	391.596
Overhead	343	9.320	8.976	0	9.663	9.663	140	11.214	11.074	183	10.409	10.226
Algemene dekkingsmiddelen												
Jaarbijdrage BDU	415.064				414.703			425.600		425.600		
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	19.268				-12.983			36.224		-27.164		
Overige algemene inkomsten	360	-496		691	691		2.111	0		2.399	-49	
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	434.692	-496	-435.188	402.411	691	-401.720	463.935	0	-463.935	400.835	-49	-400.884
Totaal voor mutatie reserves	629.830	630.313	483	409.677	409.617	-60	695.424	696.584	1.160	626.331	627.269	938
Toevoeging aan reserves		60			60			0			0	
Onttrekking van reserves	543						1.160			938		
Saldo mutaties reserves	543	60	-483	0	60	60	1.160	0	-1.160	938	0	-938
Saldo resultaat	630.373	630.373	0	409.677	409.677	0	696.584	696.584	0	627.269	627.269	0

3.1 Overzicht van baten en lasten (vervolg)

Het jaarverslag (hoofdstuk 2) bevat per subprogramma een analyse van de afwijking en tussen begroting (na wijzigingen) en de realisatie over 2021.

In de vergelijkende cijfers 2020 is onder Investeringsagenda Mobiliteit het subprogramma Duurzaam en Slim in de cijfers opgenomen. In de Jaarstukken 2020 werd dit als apart subprogramma gepresenteerd.



3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling

Algemeen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Vanaf 2021 is het subprogramma Duurzaam en Slim opgenomen onder Investeringsagenda Mobiliteit. De vergelijkende cijfers uit 2020 zijn hiervoor gecorrigeerd.

Grondslagen voor resultaatbepaling

Voor de jaarrekening is het lasten-batenstelsel gebruikt. Dat betekent dat we lasten en baten hebben toegerekend aan het jaar waarin de diensten of goederen zijn geleverd. Winsten worden alleen in aanmerking genomen als ze gerealiseerd zijn. Verliezen en risico's die hun oorsprong hebben in het boekjaar, worden opgenomen als zij bekend zijn geworden voor opstelling van de jaarcijfers.

Gebruik van schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening kan het dagelijks bestuur schattingen en veronderstellingen doen die medebepalend zijn voor de opgenomen bedragen. Dit gebeurt in overeenstemming met algemeen geldende grondslagen. Wanneer bij posten significante schattingselementen in aanmerking zijn genomen, wordt dit nader toegelicht bij de betreffende post.

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

De Vervoerregio Amsterdam bezit geen vaste activa als gebouwen, installaties of andere duurzame activa. Meubilair, computers, communicatieapparatuur en vergelijkbare kosten worden in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie gebracht indien en voor zover de omvang beneden € 250.000 op jaarbasis blijft. Per ultimo 2021 is de Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in GVB Holding NV.

A1331a Leningen aan openbare lichamen:

De door de Vervoerregio verstrekte leningen zijn gewaardeerd tegen 'verkoopprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen.

A2 Vlottende Activa

Alle vlottende activa (waaronder vorderingen, overlopende activa en liquide middelen) zijn gewaardeerd tegen 'verkoopprijs', wat feitelijk gelijk is aan de nominale waarde. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde.

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves:

Door de regioraad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Bestedingen voor het bestemde doel in het verslagjaar worden ten laste van de reserve gebracht.

P2 Vlottende Passiva

Alle vlottende passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde.



3.3 Balans

Tabel 18: Balans (x € 1.000)

Activa	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
A1 Vaste activa		
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	0	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	67.528.000	81.515.106
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	0	1.519
Totaal Vaste activa	67.528.000	81.517.625
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	5.074.142	10.313.629
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	148.284.646	160.847.404
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	166.181	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	-0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.743.477	399.652
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	202.000	504.087
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	31.660.470	79.770.471
Totaal Vlottende activa	189.130.916	252.835.243
Totaal Activa	256.658.916	333.352.868

Passiva	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
P1 Vaste passiva		
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	1.159.794	221.863
Totaal Vaste passiva	1.159.794	221.863
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	2.862.374	26.543.544
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	159.978.525	194.461.825
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	1.965.856	2.088.826
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	90.692.367	110.036.810
Totaal Vlottende passiva	255.499.122	333.131.005
Totaal Passiva	256.658.916	333.352.868

3.4 Toelichting op de balans

A1 Vaste Activa:

A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen

Per 2021 is de Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in G.V.B. Holding b.v. met een nominale waarde van € 1.000.

A1331a Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)

Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2021 -langlopend deel	Toevoegingen 2021"	Aflossingen 2021"	Eindsaldo 2021
Lening u/g 4 jaar (EBS)	27-04-15	15-05-21	5.235.630	0	5.235.630	-
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	04-11-32	56.851.648	25.268.650	5.575.888	76.544.410
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	10-12-23	5.440.723	0	470.027	4.970.696
Totaal lening			67.528.001	25.268.650	11.281.545	81.515.106

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

* Langlopende uitgaande leningen met een rentetypische looptijd van één jaar of langer dienen te worden geclassificeerd onder de financiële vaste activa.

De uitgaande lening aan Connexxion kent een looptijd van 2017 tot 2032 en daarbij staat de gehele looptijd het rentepercentage vast. De totale hoofdsom bedraagt € 100 mln. In 2021 heeft tweemaal een opname plaatsgevonden met een totale grootte van € 25,3 mln, waarmee in totaal € 94,7 mln van de hoofdsom is opgenomen.

De uitgaande leningen aan vervoerder EBS kennen een looptijd van 2015 respectievelijk 2018 en (voor de ZE bussen) tot 2021. Daarbij wordt één keer per jaar het rentepercentage herzien. Beide leningen zijn daarmee langlopend van aard volgens het verslaggevingsstelsel van de commissie BBV. Lening u/g 4 jaar (EBS) is in 2021 volledig afgelost. De looptijd van de andere EBS-lening (EBS-ZE) is verlengd met 2 jaar en loopt daarmee gelijk aan de looptijd van de noodconcessie in Zaanstreek en Waterland.

A1331b Financiële vaste activa:

Overige langlopende leningen

Sinds 2021 geeft de Vervoerregio zijn medewerkers de mogelijkheid een renteloze lening (maximaal € 2.000) met een looptijd van 5 jaar af te sluiten voor de aankoop van een (elektrische) fiets.

A2 Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
Gemeenten	678.810	252.079
Publiekrechtelijke Lichamen	1.069.291	6.224.656
Rijk	3.326.042	3.836.893
- waarvan		
Belastingdienst	3.326.042	3.836.893
Totaal Activa	5.074.143	10.313.629

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
BNG Schatkist-bankieren	148.284.646	160.847.404
Totaal Vlottende activa	148.284.646	160.847.404
Totaal Rekening courant Rijk	148.284.646	160.847.404

De rekening-courant betreft het totaal van de liquiditeiten die bij het Rijk zijn weggezet in het kader van het Schatkistbankieren.

Wet Fido: drempelbedrag schatkistbankieren en realisatie per kwartaal

In het kader van de Wet Fido is onderstaande aanvullende informatie opgenomen:

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
Verslagjaar					
(1)	Drempelbedrag	3.072			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	1.433	1.510	255	-
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	1.639	1.562	7.967	8.192
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-

(1) Berekening drempelbedrag					
Verslagjaar					
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	409.617		409.617	
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	409.617		409.617	
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
Zie toelichting	Drempelbedrag*	3.072		8.192	

(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	128.953	137.425	20.733	-
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	1.433	1.510	225	-

Vanaf 1 juli 2021 is het drempelbedrag schatkistbankieren aangepast. Zoals bovenstaande tabel laat zien heeft de Vervoerregio niet meer liquiditeiten buiten 's Rijsschatkist

aangehouden dan is toegestaan. De berekende kwartaalcijfers liggen ieder kwartaal onder het drempelbedrag.

A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
Openbaarvervoer	0	0
Publiekrechtelijke lichamen	0	0
Overig	166.181	0
Debiteuren privaatrechtelijke partijen	166.181	0
Totaal Overige vorderingen	166.181	0

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	3.743.477	399.652
Totaal Liquide middelen	3.743.477	399.652

Deze post betreft de direct opeisbare tegoeden bij de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG).



A29c Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2020	toevoeging 2021	ontvangsten 2021	Eindsaldo 2021
Bosgeld	202.000	0	0	202.000
3en ABA	0	302.087	0	302.087
Totaal nog te ontvangen	202.000	302.087	0	504.087

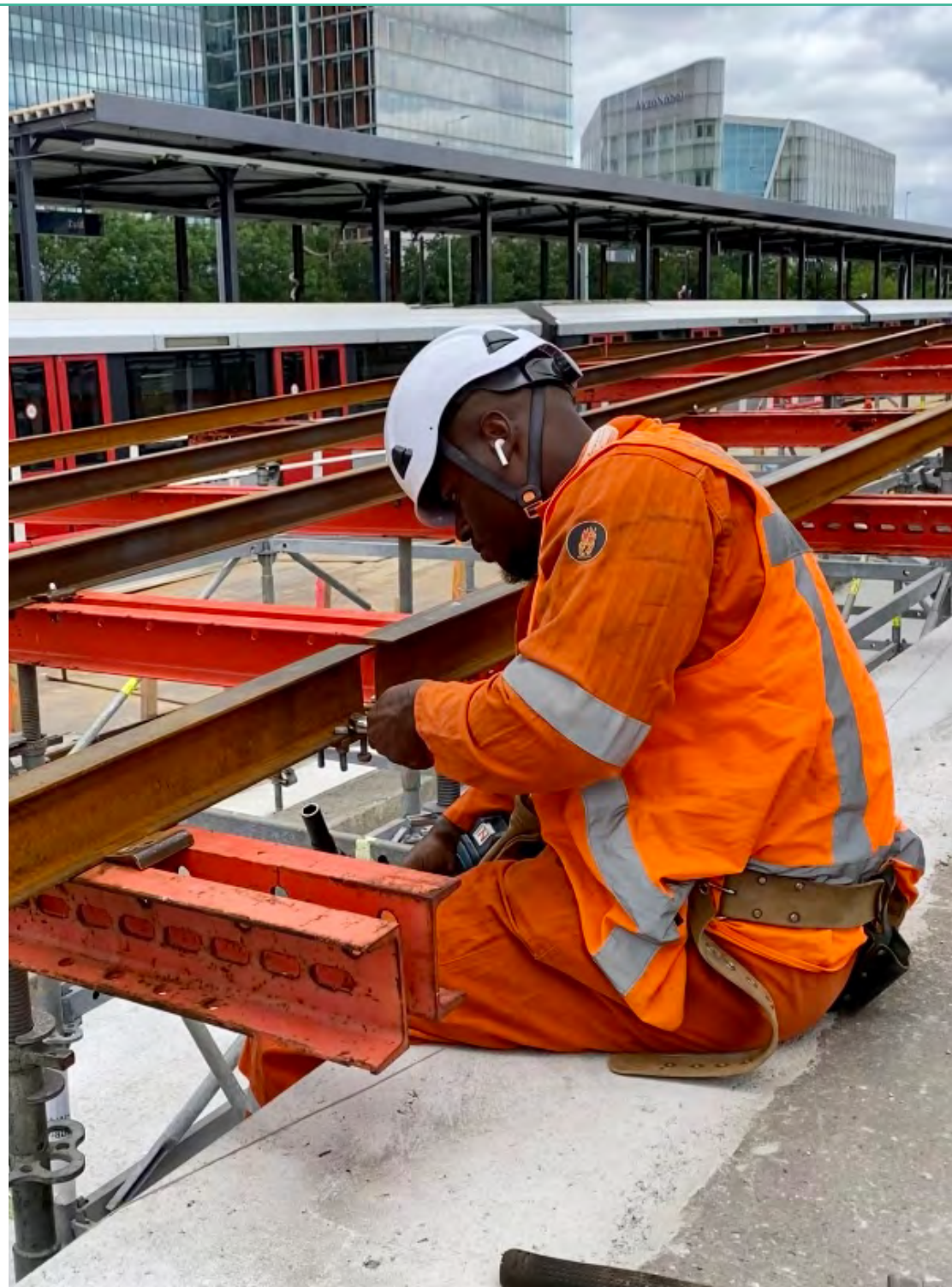
Dit betreft nog te ontvangen 'BOS-gelden' m.b.t. gemeente Zaanstad. Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
Nog te ontvangen bedragen	31.642.036	79.694.441
Verkeer en Vervoer	83.317	26.968
Openbaar vervoer	31.519.635	79.286.636
Overhead	39.084	25.237
Algemene Dekkingsmiddelen	-	355.600
Vooruitbetaalde bedragen	18.433	76.030
Openbaar vervoer	-	55.000
Overhead	18.433	21.030
Eindtotaal	31.660.469	79.770.471

Nb. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

Van het totale saldo van € 79,8 mln zijn de nog te ontvangen Beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2021 met € 42,0 mln en de afrekening van BORI/MVP 2018-2020 met 30,0 mln de twee grootste posten. En verklaren voor het merendeel de stijging ten op zichte van 2020.



P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves

(in euro's)	Eind-saldo 2021	Bij: toevoegingen 2021	Af: onttrekking 2021	Eind-saldo 2021
Bestemmingsreserve vervanging ICT	32.573	0	32.573	0
Bestemmingsreserve boetegelden	1.127.221	0	905.358	221.863
Totaal Passiva	1.159.794	0	937.931	221.863

Dit betreft door de regioraad vastgestelde reserves ter dekking van specifieke kosten. Bestedingen in het verslagjaar voor het bestemde doel zijn ten laste van deze reserves gebracht.

Conform hetgeen is besloten in de 1e Bestuursrapportage 2021 is het saldo van de Bestemmingsreserve vervanging ICT vrijgevallen en is de bestemmingsreserve opgeheven per 2021.

De bestemmingsreserve boetegelden is in 2018 gevormd door geïncasseerde Malus-bedragen vanuit de concessies. Besloten is destijds om deze gelden niet terug te laten vloeien in het (generieke) saldo BDU, maar vanaf 2019 in te zetten voor:

1. project OV-coach (€ 1 mln) en
2. compensatie voor opbrengstendering van lijn 55 (ad € 0,4 mln).

Ad 1) In 2021 valt van dit onderdeel, die bij de lasten van het programma Verkeer & Vervoer zijn verantwoord, een bedrag vrij uit de bestemmingsreserve Boetegelden van € 675.170. Het restant van € 221.863 wordt in 2022 benut.

Ad 2) Aan het deel van de bestemmingsreserve Boetegelden ter compensatie van de opbrengstendering lijn 55 (€ 0,4 mln) is in 2021 voor € 170.523 onttrokken. Het restant € 59.665 kan vrijvallen, omdat hiervoor in 2022 e.v. geen kosten meer worden verwacht. Dit conform de verwachting in de 1e Bestuursrapportage 2021.



P2 Vlottende Passiva

P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
Gemeenten	1.995.559	3.143.063
Gemeente Amsterdam		
Verkeer en Openbare Ruimte	0	1.258.384
schulden < 1mln.	1.995.559	1.884.679
Publiekrechtelijke Lichamen	138.985	16.628.901
Provincie Noord-Holland	0	16.408.571
schulden < 1mln.	138.985	220.330
schulden derden	727.830	6.771.580
GVB Activa B.V.	0	1.568.509
GVB Infra B.V.	0	2.162.510
Veiligverkeer Nederland	0	1.057.859
schulden < 1mln.	727.830	1.982.702
Eindtotaal	2.862.374	26.543.544

De overige vlottende schulden zijn opgenomen voor de nominale waarde, de looptijd van deze posten is minder dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een standaard betaaltermijn van twee weken. De grootste verklaring voor het verschil is de post van 16,1 mln aan de provincie Noord-Holland, Dit betreft de afrekening van het project HOV Aalsmeer/Schiphol-Zuid.

P29b Overlopende passiva -Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk:

Dit betreft de post Vooruitontvangen BDU, waarin de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren worden opgenomen. In paragraaf 3.5 is het verloop van deze post opgenomen.

P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Bij: ontvangen 2021	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2021	Eindsaldo 2021
BDU Verkeer en Vervoer	159.978.525	429.577.990	402.414.231	187.142.284
SPUK stimulering verkeers-veiligheidsmaatregelen 2020-2021	0	8.133.219	813.678	7.319.541
Totaal	159.978.525	437.711.209	403.227.909	194.461.825

P29c Overlopende passiva - Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Bij: ontvangen 2021	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2021	Eindsaldo 2021
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	527.736	351.000	570.527	308.209
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	8.417	200.000	183.810	24.607
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mobility	568.115	634.600	715.735	486.980
Vooruitontv. bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	276.274	648.694	396.254	528.714
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	503.453	550.000	513.137	540.316
Vooruitontv. bijdragen 3en ABA	81.860	268.140	350.000	0
Vooruitontv. bijdragen 3en ODIN	0	200.000	0	200.000
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	1.965.856	2.852.434	2.729.463	2.088.826

Deze post bestaat volledig uit in rekening gebrachte en ontvangen bijdragen van derden in meerjarige samenwerkingsprojecten, waarbij het niet uitgegeven deel van de bijdragen als vooruit ontvangen bijdragen zijn opgenomen en daarmee beschikbaar zijn voor toekomstige jaren. Voor de projecten waarbij de Vervoerregio ook een afgesproken jaarlijkse bijdrage

levert, is deze bijdrage verrekend door deze als last onder het betreffende subprogramma (doorgaans OSS) op te nemen.

P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2020	Eindsaldo 2021
Overige overlopende passiva		
01 Verkeer en Vervoer	13.108.321	15.124.897
02 Openbaar vervoer	76.169.794	93.074.229
Overhead	548.392	735.612
Overig (incl. loonheffingen, pensioenpremies)	865.859	1.102.072
Totaal overlopende passiva	90.692.367	110.036.810

De post 01 Verkeer en Vervoer bestaat voor € 11,1 mln uit overlopende posten van het subprogramma Amstelveentram. In de overlopende post 02 Openbaar Vervoer is voor € 42,0 mln aan nog te betalen Beschikbaarheidsvergoedingen (BVOV) 2021 (20 %) aan de concessiehouders opgenomen. En een post van € 27,3 mln voor het project Renovatie Oostlijn.



3.5 Verrekening vooruitontvangen BDU

Tabel 19: Ontwikkeling saldo Vooruitontvangen Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021	Jaarrekening 2021	Verschil
Beginstand 1-1-2021	179.246	75.841	159.979	159.979	0
Beschikte jaarbijdrage BDU 2021 (niet projectgerelateerd deel)	415.059	414.203	425.600	425.600	0
Totaal Beschikbare BDU	594.305	490.043	585.578	585.578	0
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten Investeringsagenda Mobiliteit in 2021	-1.564	0	0	0	0
Inzet BDU 2021 (niet projectgerelateerd deel)	-432.763	-401.720	-461.824	-398.436	63.388
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	159.979	88.323	123.754	187.143	63.388

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2021 weer. De regel beschikte jaarbijdrage BDU geeft de in 2021 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regels Inzet BDU geven weer welke uitgaven in 2021 ten laste van de BDU zijn gebracht. Dit totaal komt overeen met de volgende twee regels uit (tabel 17) 'Overzicht Baten en lasten' onder Algemene dekkingsmiddelen:

► Jaarbijdrage BDU	€ 425,6 mln
► Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	- € 27,1 mln
— Totale inzet BDU in 2021	€ 398,4 mln



3.6 Wet Normering Topinkomens (WNT)

De Vervoerregio Amsterdam voldoet aan de vastgestelde normering van de bezoldiging van topfunctionarissen en publicatie daarvan in de jaarrekening, conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die per 2013 van kracht werd. Uit het overzicht (tabel 21) blijkt dat de secretaris-directeur in 2021 onder de maximale bezoldigingsnorm van € 209.000 is gebleven.

Tabel 20: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2021

	Vries, T. de 2020	Vries, T. de 2021
Functie(s)	Secretaris-directeur	Secretaris-directeur
Duur dienstverband	01-04 / 31-12	01-01 / 31-12
Duur functie vervulling	01-04 / 31-12	01-01 / 31-12
Omvang dienstverband (in fte)	1	1
Dienstbetrekking	Tijdelijke arbeids-overeenkomst	Vaste arbeids-overeenkomst
Bezoldiging (in €)		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	96.500	134.125
Beloningen betaalbaar op termijn	15.593	22.219
Totaal bezoldiging	112.093	156.344
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	151.025	209.000
Motivering indien overschrijding	nvt	nvt

*) Onder 'beloningen betaalbaar op termijn' wordt het afgedragen werkgeversdeel van de pensioenpremie verstaan.



3.7 Structurele en incidentele baten en lasten

Huidige gedragslijn structureel versus incidenteel:

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, zijn de BDU-ontvangsten als structureel van aard aangemerkt.

De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio zijn structureel, ergo de lastenbudgetten zijn structureel. Dus tellen de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en OSS ook mee als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten meestal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, dan worden zowel deze bijdragen als de ermee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Met deze uitgangspunten worden op dit moment alleen enkele losse projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit en daarnaast alle eigen projecten onder het subprogramma Amsteltram als incidenteel aangemerkt. Deze projecten kennen namelijk voormelde 'additionele bijdragen' en daarnaast eindigen deze na enkele jaren, waarmee ook nog geen invulling aan eventueel daarbij vrijvallend budget is gegeven.

Begroting versus realisatie incidenteel in 2021

Het overzicht incidentele baten en lasten laat zien wat het effect is van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2021. Naast de hierboven aangegeven onderdelen Amsteltram en projecten gefinancierd met absolute BDU, is in 2021 een andere component als incidenteel aan te merken: de door het Rijk uitgekeerde beschikbaarheidsvergoeding voor het OV (BVOV). Deze is budgetneutraal, want wordt doorgesluisd naar de vervoerders. Nieuw in 2021 is de specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021. Dit is een rijksbijdrage voor verkeers-veiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg en het verbreden van fietspaden, veilige voetgangersoversteekplaatsen, het inrichten van schoolzones, het afwaarderen van 50 km/u wegen en de aanleg van kruispuntplateaus en rotondes. De aanvraag voor de deelnemende gemeente loopt via de Vervoerregio. De realisatie vindt over meerdere jaren plaats.

De afwijkingen tussen begroting en realisatie 2021 en ook tussen realisatie 2020 en realisatie 2021, worden veroorzaakt door schommelingen in de inkomsten en uitgaven bij de Amsteltram en wijzigingen in de samenstelling van de absolute BDU.

Tabel 21: Overzicht incidentele baten en lasten 2020 en 2021

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Begroting 2021	Jaarrekening 2021
Baten				
Amsteltram	15.976	0	587	1.868
Concessies - BVOV	154.833	0	209.662	209.662
Absolute BDU	16.105	0	3.978	3.978
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021	0	0	8.133	814
Totaal incidentele baten	186.914	0	222.360	216.322
Lasten				
Amsteltram	85.024	26.486	31.484	32.553
SPUK BVOV	154.833	0	210.109	209.662
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	16.105	0	3.978	1.182
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021	0	0	8.133	814
Totaal incidentele lasten	255.962	26.486	253.704	244.211
Saldo incidenteel	69.049	26.486	31.344	27.889



Het structureel begrotingssaldo laat zien wat het effect is van de incidentele uitgaven op het structureel saldo.

Daar waar in 2021 een saldo structureel tekort van € 4,9 mln werd begroot (dat overigens in latere begrotingsjaren omslaat naar een positief structureel saldo zie de Begroting 2022) is de realisatie van het structureel saldo evenals in 2021 positief. Dat wordt veroorzaakt door een onderbesteding in 2021 op de structurele begrotingsposten.

Tabel 22 Structureel begrotingssaldo 2021

	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Begroting 2021	Jaarrekening 2021
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-19.750	13.043	-37.384	26.226
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	483	-60	1.160	938
Saldo na bestemming	-19.268	12.983	-36.224	27.164
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	69.049	26.486	31.344	27.889
Structureel saldo	49.781	39.469	-4.880	55.053



3.8 Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Volgens het BBV wordt in de toelichting op de balans een item opgenomen over belangrijke financiële verplichtingen voor toekomstige jaren van de vervoerregio Amsterdam die niet uit de balans blijken. Uit de balans blijken slechts de verplichtingen die in het boekjaar 2021 zijn aangegaan, waar het werk voor gedaan is maar waarvoor nog geen factuur is ontvangen. Het kan zijn dat er verplichtingen zijn aangegaan maar waar het werk nog niet voor gedaan is, bijvoorbeeld omdat het langlopende contracten zijn. Daarbij kan worden gedacht aan langlopende huurverplichtingen, onderhoudsverplichtingen en subsidieverplichtingen. Uitgangspunt van dergelijke middelen is: geen inzet voor het project? Dan terugbetalen.

Aan dergelijke verplichtingen wordt aandacht besteed bij de begrotingsbehandeling. Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor afgesloten concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag, onderdeel concessies, is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen betreffen de convenanten voor AMRI (voorheen BORI en MVP) en de garantstellingen voor de leningen van GVB Activa BV. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda (IA) Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren

2022 tot en met 2031 tot (deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar en komen in dat jaar ten laste van de begroting IA Mobiliteit. Op deze wijze zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 631 mln vastgelegd. Dit is gespreid over de jaren, in 2022 voor circa € 155 mln, in 2023 voor circa € 106 mln, daarna jaarlijks aflopend.

Ook zijn in bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken gemaakt voor projecten die zich nog niet in de realisatiefase bevinden en die beslag kunnen leggen op het toekomstig budget van de IA Mobiliteit voor circa € 141 mln over de jaren 2022 tot en met 2030.

De Vervoerregio kent o.a. de volgende Niet uit de balans blijkende verplichtingen:

Niet uit de balans blijkende verplichtingen:	per 31-12-2020	per 31-12-2021
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen GVB Activa BV (totaal leningen max. € 725 mln zijnde max. € 150 mln langlopende vastrentende lening, € 400 mln rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 mln in optie ('accordion'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	190.000.000	223.000.000
(2) Nog niet opgenomen trekkingsrechten door Connexxion ad € 30,5 mln per 31-12-2020 voor busleningen (nb. Connexxion kan bovenop de huidige busleningen nog € 30,5 mln lenen van de Vervoerregio voor de aanschaf van nieuw busmaterieel)	30.527.405	5.258.724
(3) Huurovereenkomst kantoorpand van Gemeente Amsterdam van 01-07-2014 tot 01-12-2022, met (aanvang) huursom ad € 615.900 op jaarbasis:	697.097	704.830



Ad (2) Connexxion heeft per 31 december 2021 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 5,2 mln voor busleningen, dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen nog € 5,2 mln kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

3.9 Sisa verantwoording

Regeling E1



Ministerie van Infrastructuur en Waterwerken
Korridorregio's



SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 1-4-2022							
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar 2020) i/v "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen	Besteding (jaar 2020) i/v "Tussen concessievrager en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen.	"Subsidies concessievrager conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen.
			Aard controle n.v.t. Indicator: E1/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E1/02	Aard controle R Indicator: E1/03	Aard controle R Indicator: E1/04	Aard controle R Indicator: E1/05
			1 Stadsvervoer Amsterdam	GVB	€ 0	€ 0	Ja
			2 Waterland	EBS	€ 0	€ 0	Ja
			3 Amstelland-Meerlanden	Connexxion	€ 0	€ 0	Ja
			4 Totaal		€ 357.774	€ 2.298	
			Kopie naam concessiehouder	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee)	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevorderd voordeel
			Aard controle n.v.t. Indicator: E1/07	Aard controle R Indicator: E1/08	Aard controle R Indicator: E1/09	Aard controle R Indicator: E1/10	Aard controle R Indicator: E1/11
			1 GVB	€ 0	€ 0	Ja	€ 0
			2 EBS	€ 0	€ 0	Ja	€ 0
			3 Connexxion	€ 0	€ 0	Ja	€ 0
			4 Totaal	€ 111.137	€ 5.510		€ 0
			Kopie naam concessiehouder	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk)	Het bedrag dat zal worden benoemd in de subsidievestigingsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020		
			Aard controle n.v.t. Indicator: E1/12	Aard controle R Indicator: E1/13	Aard controle R Indicator: E1/14		
			1 GVB	€ 0	€ 0		
			2 EBS	€ 0	€ 0		
			3 Connexxion	€ 0	€ 0		
			4 Totaal	€ 154.606	€ 154.146		
			Eindverantwoording (Ja/Nee) - Ja uiterlijk in SiSa 2021				
			Aard controle n.v.t. Indicator: E1/15				
			Ja				



Regeling E27A

lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1)	Ontvangen BDU-bijdrage lenW (jaar T)	Terugbetaling door derden vanuit BDU- bijdrage verstrekte middelen in (jaar T)	Besteding (jaar T)	Correctie over besteding (T-1)	Eindsaldo/-reservering (jaar T)
			Aard controle R Indicator: E27A/01	Aard controle R Indicator: E27A/02	Aard controle R Indicator: E27A/03	Aard controle R Indicator: E27A/04	Aard controle R Indicator: E27A/05	Aard controle R Indicator: E27A/06
			€ 159.978.525	€ 429.577.989	€ 30.698.921	€ 433.113.152	€ 0	€ 187.142.283
		Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen BDU bedragen					
		Omschrijving	Bedrag					
		Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07	Aard controle R Indicator: E27A/08					
		1 Concessie OV Amsterdam infra BORI/MVP 2021 (beheer en onderhoud railinfrastructuur en materieel)	€ 125.231.355					
		2						



Regeling E20

lenW	E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)
	Provincies en Gemeenten		Aard controle R Indicator: E20/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02	Aard controle R Indicator: E20/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04
			€ 813.678	€ 813.678	€ 813.678	Nee
		Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters)		Eventuele toelichting, mits noodzakelijk
			Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08
1		102 - Verwijderen fietspaaltje	Nee			Amsterdam
2		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee			Amsterdam
3		101 - meters kant- en asmarkering	Nee			Amsterdam
4		102 - Verplaatsen lichtmast	Nee			Amsterdam
5		105 - Verbreding fietspad	Nee			Amsterdam
6		106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee			Amsterdam
7		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3,5 meter	Nee	1.975		Amsterdam
8		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4 meter	Nee			Amsterdam
9		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee			Amsterdam
10		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	20		Amsterdam
11		109 - Korte rechtstanden - wegversmalling 30	Nee			Amsterdam
12		111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	3		Amsterdam
13		112 - schoolzone 30	Nee	2		Amsterdam
14		113 - Saneren langsparkeren	Nee	2		Amsterdam
15		115 - rotonde 50	Nee			Amsterdam
16		117 - afwaarderen 50 30	Nee			Amsterdam
17		118 - Zebrapad	Nee	1		Amsterdam
18		119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	7		Amsterdam
19		110 - uitritconstructie 30	Nee	2		Amsterdam
20		114 - Links afslaan verbieden met middengeleider	Nee			Amsterdam
21		207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee			Amsterdam -> t/m 2025
22		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2 meter	Nee	300		Zaanstad
23		118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	1		Zaanstad
24		132 - Rotonde buiten bebouwde kom 80	Nee			Zaanstad
25		112 - schoolzone 30	Nee			Zaanstad
26		108 - kruispuntplateau 30	Nee			Zaanstad
27		105 - Verbreding fietspad	Nee			Uithoorn
28		107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee			Uithoorn
29		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee			Uithoorn
30		113 - Saneren langsparkeren	Nee			Uithoorn
31		115 - rotonde 50	Nee			Uithoorn
32		117 - afwaarderen 50 30	Nee			Uithoorn
33		111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee			Uithoorn
34		108 - kruispuntplateau 30	Nee	1		Purmerend
35		110 - uitritconstructie 30	Nee	1		Purmerend
36		117 - afwaarderen 50 30	Nee			Purmerend
37		208 - kruispuntplateau 30	Nee			Diemen -> t/m 2025
38		211 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee			Diemen -> t/m 2025
39		215 - rotonde 50	Nee			Diemen -> t/m 2025
40		105 - Verbreding fietspad	Nee			Ouder-Amstel
41		108 - kruispuntplateau 30	Nee	15		Ouder-Amstel
42		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	5		Ouder-Amstel
43		117 - afwaarderen 50 30 30	Nee	460		Ouder-Amstel
44		108 - kruispuntplateau 30	Nee	5		Edam-Volendam
45		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee			Edam-Volendam
46		118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee			Edam-Volendam
47		117 - afwaarderen 50 30	Nee	280		Edam-Volendam
48		108 - kruispuntplateau 30	Nee			Aalsmeer
49		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee			Aalsmeer
50		105 - Verbreding fietspad	Nee	400		Aalsmeer
51		110 - uitritconstructie 30	Nee			Aalsmeer
52		205 - Verbreding fietspad	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
53		206 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
54		207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3 meter	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
55		221 - uitritconstructie 30	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
56		215 - rotonde 50	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
57		217 - afwaarderen 50 30	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
58		201 - meters kant- en asmarkering	Nee			Aalsmeer -> t/m 2025
59		117 - afwaarderen 50 30	Nee	485		Amstelveen
60		219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee			Amstelveen
61		105 - Verbreding fietspad	Nee	740		Amstelveen
62		115 - rotonde 50	Nee			Amstelveen
63		118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee			Amstelveen
64		205 - Verbreding fietspad	Nee			Amstelveen -> t/m 2025
65		206 - Drempel fietskruispunt fietsoversteek twee nchtingen	Nee			Amstelveen -> t/m 2025
66		215 - rotonde 50	Nee			Amstelveen -> t/m 2025
67		224 - Eén rijloper met fiets(suggesties)stroken en bemen	Nee	4.000		Haarlemmeer
68		108 - kruispuntplateau 30	Nee	1		Wormerland
69		103 - Saneren verticale stoepranden en hoogteverschillen	Nee			Oostzaan
70		1107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 1,5 meter	Nee			Oostzaan
71		109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee			Oostzaan
72		117 - afwaarderen 50 30	Nee			Oostzaan
73		118 - Voetgangers - Geregelde oversteekplaats GOW 50	Nee			Oostzaan
74		118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee			Oostzaan
75		119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee			Oostzaan
76						

3.10 Baten en lasten per taakveld

Tabel 24: Overzicht baten en lasten per taakveld (x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2020	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021	Jaarrekening 2021	Vershil 2021
0.1 Bestuur	143	167	182	120	62
0.4 Overhead	8.620	9.446	10.982	10.212	771
0.5 Treasury	3	691	-	0	-0
0.7 Algemene uitkering en overige uitkeringen gemeentefonds	-	-	-	-	-
2.1 Verkeer en vervoer	232.691	165.306	194.767	169.624	25.143
2.5 Openbaar vervoer	388.856	234.006	490.652	447.314	43.339
Totaal lasten	630.313	409.617	696.584	627.269	69.315
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	-6.392	-	-140	-184	44
0.5 Treasury	-1.840	-691	-2.111	-2.397	286
0.7 Algemene uitkering en overige uitkeringen gemeentefonds	-	-401.720	-461.824	-398.436	-63.388
2.1 Verkeer en vervoer	-235.299	-2.138	-15.076	-8.695	-6.381
2.5 Openbaar vervoer	-386.298	-5.127	-216.273	-216.619	346
Totaal Baten	-629.830	-409.677	-695.424	-626.331	-69.093
Saldo voor mutatie reserves	483	-60	1.160	938	222
0.10 Mutaties reserves	-483	60	-1.160	-938	-222
Resultaat na bestemming	0	0	0	0	0

De toename ad € 256,6 mln van de gewijzigde begroting 2021 op het taakveld 2.5 Openbaar vervoer betreft voor € 210 mln de toegekende beschikbaarheidsvergoeding OV.



3.11 Overige gegevens Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2021

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de regioaad van De Vervoerregio Amsterdam

Verklaring over de jaarrekening 2021

Ons oordeel

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening (pagina 60 t/m 78) van De Vervoerregio Amsterdam ('de gemeenschappelijke regeling') een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de activa en passiva van de gemeenschappelijke regeling op 31 december 2021 en van de baten en lasten over 2021, in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten;
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2021, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand gekomen, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door de regioaad op 14 december 2021.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de jaarrekening 2021 van De Vervoerregio Amsterdam gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- Overzicht van baten en lasten;
- Grondslagen voor waarderingen resultaatbepalingen;
- Balans;
- Toelichting op de balans;
- Verrekening vooruitontvangen BDU;
- Wet Normering Topinkomens (WNT);
- Structurele en incidentele baten en lasten;
- Niet uit de balans blijvende verplichtingen;
- Sisa verantwoording;
- Baten en lasten per taakveld.

Het stelsel voor financiële verslaggeving dat is gebruikt voor het opmaken van de jaarrekening is het BBV.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het normenkader dat is vastgesteld door de regioaad op 14 december 2021 en het Controleprotocol Wet Normering Topinkomens ('WNT') 2021 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de paragraaf 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Onafhankelijkheid

Wij zijn onafhankelijk van De Vervoerregio Amsterdam zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assuranceopdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Materialiteit

De reikwijdte van onze controle wordt beïnvloed door het toepassen van materialiteit. Het begrip 'materieel belang' wordt toegelicht in de sectie 'Onze verantwoordelijkheid voor de controle van de jaarrekening'.

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de bij onze controle toegepaste materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op €6.273.000 (2020: €6.304.000, waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeurings tolerantie voor fouten 1% bedraagt en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado).

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado. Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2021.

Wij zijn met de regioaad overeengekomen dat wij aan de regioaad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de €250.000 (2020: €250.000) rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen, of in het kader van Sisa of WNT, relevant zijn.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2021 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, onderdelen n en o, Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, en of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

De jaarstukken omvat ook andere informatie. Dat betreft alle informatie in de jaarstukken anders dan de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

Verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening en de accountantscontrole

Verantwoordelijkheden van het dagelijks bestuur en de regioaad voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor:

- het opmaken en het getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag in overeenstemming met het BBV;
- de rechtmatige totstandkoming van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Rechtmatige totstandkoming betekent in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder verordeningen, opgenomen bepalingen;
- een zodanige interne beheersing die het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de rechtmatige totstandkoming van baten, lasten en balansmutaties mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur afwegen of de financiële positie voldoende is om de gemeenschappelijke regeling in staat te stellen de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

De regioaad is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de gemeenschappelijke regeling.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze doelstellingen zijn een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of van fouten en een controleverklaring uit te brengen waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Een meer gedetailleerde beschrijving van onze verantwoordelijkheden is opgenomen in de bijlage bij onze controleverklaring.

Amsterdam, 30 juni 2022
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door drs. M.J.A. Koedijk RA RE

Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2021 van De Vervoerregio Amsterdam

In aanvulling op wat is vermeld in onze controleverklaring hebben wij in deze bijlage onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening nader uiteengezet en toegelicht wat een controle inhoudt.

De verantwoordelijkheden van de accountant voor de controle van de jaarrekening

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het normenkader dat is vastgesteld door de regiraad op 14 december 2021, het Controleprotocol WNT 2021, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat
 - de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude,
 - baten en lasten alsmede de balansmutaties als gevolg van fouten of fraude niet, in alle van materieel belang zijnde aspecten, rechtmatig tot stand zijn gekomen,
- Het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het dagelijks bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het dagelijks bestuur gehanteerde afweging dat de gemeenschappelijke regeling in staat is de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen aanvaardbaar is. Ook het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de gemeenschappelijke regeling haar financiële risico's kan opvangen. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de gemeenschappelijke regeling financiële risico's niet kan opvangen.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de gemeenschappelijke regeling. Op basis hiervan hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met de regiraad onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing



Bijlage:
afkortingenlijst

Bijlage: afkortingenlijst

AROV	Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer	KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer	SPUK	Specifieke uitkering (toelichting: de vorm waarin het Rijk gewoonlijk geoormerkte bijdragen verstrekt)
ABA	Amsterdam Bay Area	MaaS	Mobility as a Service		
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)	MRA	Metropoolregio Amsterdam		
BDU V&V	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer	MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag	SPV	Strategisch Plan Vekeersveiligheid
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)	VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur	NOVB	Nationaal OV-Beraad	WNT	Wet Normering Topinkomens
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer	OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking	ZE	Zero Emissie
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)	OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen	ZWASH	Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp
E&B	Gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Exploitatie en Beheer	OV	Openbaar Vervoer		
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden	RAR	Reizigers Advies Raad		
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam	RCF	Revolving Credit Facility		
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	RIB	Rail infrabeheer		
HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn- Aalsmeer-Schiphol Zuid-Hoofddorp)	S&C	Signalling & Control		
IA	Investeringsagenda	Sbab	Samen bouwen aan bereikbaarheid		
		SISA	Single Input Single Audit		
		SPES	Samenwerkings Project Expertpool Stadslogistiek		



Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Arjen Vos
Wiebke Wilting
Debby Lieuw-On
David Uiterwaal
Ge Dubbelman
Dura Vermeer
Vervoerregio Amsterdam
Aerovista luchtfotografie BV.
Marc Doigny
Freepik.com

Vormgeving

WIJZ werkt!

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

Amsterdam, juli 2022©