



Vastgesteld door de regioraad van 11 juli 2023

Jaarstukken 2022

Inhoud

1 Algemeen	3	3. Jaarrekening 2022	63
1.1 Inleiding en ontwikkelingen	5	3.1 Overzicht van baten en lasten	64
1.2 Mijlpalen 2022	10	3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling	65
1.3 Financieel beeld en resultaat 2022	16	3.3 Balans	67
2. Jaarverslag 2022	22	3.4 Toelichting op de balans	68
2.1 Programma Verkeer & Vervoer	23	3.5 Verrekening vooruitontvangen BDU	74
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	23	3.6 Wet Normering Topinkomens (WNT)	75
2.1.2 Amsteltram	27	3.7 Structurele en incidentele baten en lasten	77
2.1.3 Grote projecten schaa sprong OV	29	3.8 Niet uit de balans blijken de verplichtingen	79
2.1.4 Concessies	30	3.9 Sisa verantwoording	80
2.1.5 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) (voorheen BORI/MVP)	34	3.10 Baten en lasten per taakveld	85
2.1.6 Activa GVB	36	3.11 Overige gegevens Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2022	86
2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	38	Bijlage: afkortingenlijst	91
2.1.8 Apparaatskosten	41	Colofon	92
2.2 Overhead	42		
2.3 Algemene dekkingsmiddelen	43		
2.4 Paragrafen	45		
2.4.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	46		
2.4.2 Paragraaf financiering	52		
2.4.3 Paragraaf Bedrijfsvoering	56		
2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen	60		
2.4.5 Paragraaf Wet open overheid	62		



Algemeen

De Vervoerregio Amsterdam heeft als missie de Amsterdamse regio optimaal bereikbaar te maken. Inwoners en bezoekers moeten zich snel, veilig en comfortabel kunnen verplaatsen met het openbaar vervoer, de fiets of de auto. Daarbij wordt kennis en bestuurlijke kracht gebundeld met veertien gemeenten, medeoverheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Samen ontwikkelen we innovatieve oplossingen voor mobiliteitsopgaven. We streven een duurzaam

gebruik na van energie en grondstoffen in het verkeer- en vervoersysteem. Op die manier draagt de Vervoerregio bij aan een economisch sterke regio waarin het voor iedereen prettig reizen en verblijven is.

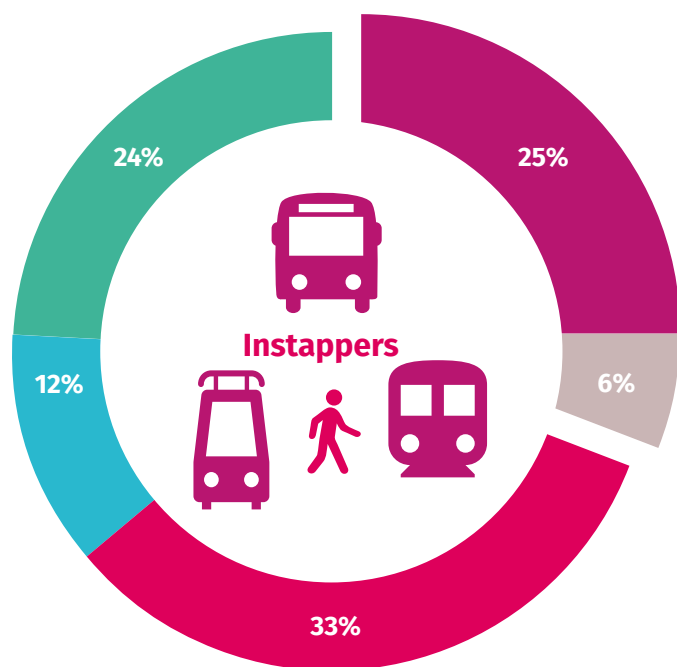
De visie van de Vervoerregio Amsterdam is om het complexe regionale verkeer- en vervoersysteem te verbeteren en versterken. Dat moet goed aansluiten op nieuwe ontwikkelingen zoals groei van inwoners, arbeidsplaatsen

en bezoekers, slimmere en schonere auto's, meer gebruik van openbaar vervoer en fietsen en nieuwe technologische oplossingen. Hierbij richt de Vervoerregio zich op uitbreiding van mogelijkheden voor fiets- en OV-gebruik, het verbeteren van het vervoer over de weg, Smart Mobility en het stimuleren van emissievrij vervoer.

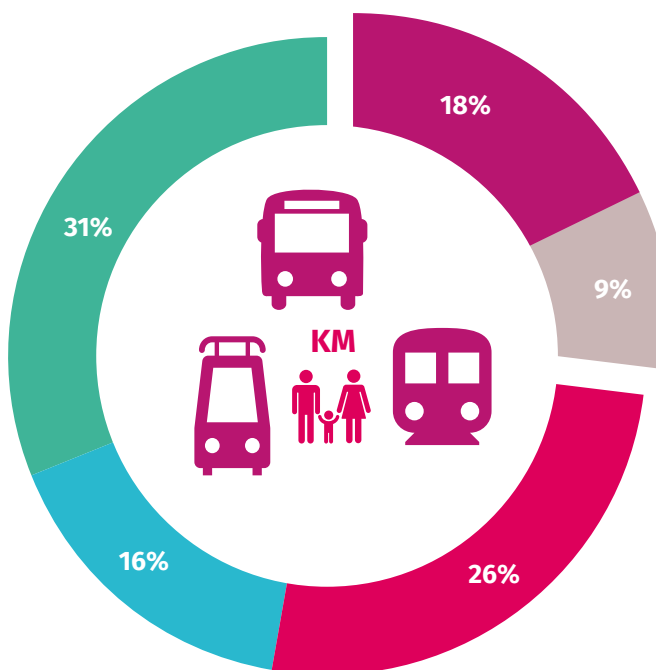
Hiervoor ontwikkelt de Vervoerregio beleid op het gebied van mobiliteit. Ook voert zij verschillende projecten uit. Zo treedt de Vervoerregio onder meer op als opdrachtgever voor het OV. Ze verleent OV-concessies in Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en de Zaanstreek. De Vervoerregio richt zich ook op de ontwikkeling van hoogwaardige, snelle fietsroutes om zo het fietsgebruik te stimuleren. Daarnaast bereidt ze zich voor op toekomstige ontwikkelingen zoals MaaS, Smart Mobility en het OV in 2050.

Al deze inspanningen hebben tot doel om de mobiliteit in de Amsterdamse regio te verbeteren en de bereikbaarheid te waarborgen. Zowel op korte als op lange termijn. De Vervoerregio Amsterdam blijft streven naar innovatieve oplossingen voor mobiliteitsuitdagingen en het verduurzamen van het verkeer- en vervoersysteem. Daarbij is de samenwerking met gemeenten, medeoverheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven van groot belang.

Figuur 1. Verdeling instappers bus, tram en metro



Figuur 2. Verdeling reizigerskilometers bus, tram en metro



Rest NL Randstad prov MRDH rest Vervoerregio GVB

1.1 Inleiding en ontwikkelingen

De Vervoerregio heeft het afgelopen jaar weer 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 mobiliteitssysteem.

Het reisgedrag heeft ook in 2022 een grote invloed gehad op de dienstregeling van de vervoerders. Dankzij een flinke bijdrage van het Rijk – voor compensatie van teruggelopen opbrengsten en afschaling van de dienstregeling – konden de vervoerders het hoofd boven water houden. Reizigers in onze regio konden daardoor gebruik blijven maken van het openbaar vervoer. Wel blijven onze zorgen bestaan voor de periode na 31 december 2023. Dan vervalt immers de huidige tegemoetkoming. Als het aantal reizigers niet terugkomt op het niveau van 2019, wordt het lastig om volwaardig openbaar vervoer in de regio aan te bieden. Uiteraard blijven we ons met man en macht inzetten om wél een volwaardig OV-aanbod aan onze reizigers aan te kunnen bieden.

In de Jaarstukken 2022 geven we aan wat we in 2022 hebben gedaan, wat we hebben bereikt en wat dat heeft gekost. De indeling van de jaarstukken volgt de opzet van de begroting 2022: de jaarstukken bestaan uit het jaarverslag (inclusief de programmaverantwoording en de paragrafen) en de jaarrekening (financiële verantwoording). Eerst bekijken we op hoofdlijnen terug op 2022. Daarna gaan we wat dieper in op onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid. We hebben daar in 2022 namelijk grote stappen in gemaakt. Tenslotte zoomen we in op de behaalde mijlpalen en ons financieel beeld.



Korte terugblik en resultaten 2022

In de Begroting 2022 zijn als bestuurlijke speerpunten benoemd: Verkeersveiligheid, Schone mobiliteit, Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en Inclusieve mobiliteit. Daarop hebben we in 2022 de volgende voortgang geboekt:

Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren is de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland gestagneerd. In de Vervoerregio nam het aantal verkeersslachtoffers zelfs toe. In september 2022 hebben we daarom het Uitvoeringsplan Regionale Aanpak Verkeersveiligheid opgesteld. Daarin hebben we afspraken gemaakt met het Rijk en de regionale partners. Daarmee hebben we nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) de komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten kregen eind 2020 al € 8 miljoen van het Rijk als cofinanciering voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen in onze regio. In 2022 kregen we ruim € 3 miljoen in de Tweede Tranche van dit impulsbudget. Dat is bestemd voor uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen in alle gemeenten van de Vervoerregio. Zoals bijvoorbeeld de aanleg van fiets- en voetgangersoversteken, het verbreden van fietspaden en de aanleg van rotondes, kruispuntplateau's en fietsstraten. Hiernaast hebben we twee aanbestedingen afgerond voor verkeerseducatie, campagnes en communicatie onder uitvoeringsorganisatie Verkeer en Meer.

Schone mobiliteit

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO₂-neutraal mobiliteitssysteem te beschikken, is op dit punt het beleid in het afgelopen jaar uitgewerkt. De Vervoerregio kiest voor de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. Zodoende hebben we in 2022 bijna 300 zero-emissiebussen in de vervoerregio rijden. Hierdoor hebben we 48 procent van de uitstoot van de bussen gereduceerd. De ambitie is uitgebreid met het verduurzamen en meer circulair maken van de infrastructuur en het verschonen van logistiek. Ook streven we een goede samenwerking na rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord. We kijken daarbij ook goed naar de kansen die er liggen bij de samenwerking met gemeentelijke programma's rond luchtkwaliteit en de autoluwe stad. Voor de logistieke opgave werken we naast gemeenten ook veel samen met het bedrijfsleven (zowel topsector als MKB) en kennisinstellingen. Voor de verduurzaming van de maatschappij zien we dat netcongestie een belangrijk thema is, net als de verduurzaming van het OV en de logistieke sector. Ook rond fiets (hoogwaardige



fietsroutes, fietsparkeren bij het OV), deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) ontwikkelen we projecten die schone mobiliteit bevorderen. Tegelijkertijd zien we de vraag ontstaan om te werken aan thema's zoals toegankelijke laadinfrastructuur. Daarbij wordt de verbinding met andere programma's belangrijker.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de MRA tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. In 2022 zorgden we onder meer – in samenwerking met werkgevers – voor maatregelen voor gespreid reizen over de dag. Tegelijk brengen we de opgaven waar we op de langere termijn voor staan, samen in beeld. Dat leidde in 2022 tot een Multimodaal Toekomstbeeld, het beleidsstuk bij deze samenwerking.

In november 2022 zijn investeringsafspraken met het Rijk gemaakt over bereikbaarheid, (versnelling van de) woningbouw en schaa spronginvesteringen. Er is een rijksbijdrage van 69 miljoen toegekend in 1e en 2e tranche versnelling woningbouw in de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Purmerend en Zaanstad. Voor de grootschalige woningbouwgebieden binnen de Vervoerregio is een totaal van € 422 miljoen toegekend. De Vervoerregio is blij met deze mooie betekenisvolle eerste stap die Rijk en regio hebben afgesproken. We zien dat als een belangrijke stap op weg naar het realiseren van 175.000 woningen en 140.000 banen in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030. We onderschrijven de urgentie om nú door te pakken, maar we zijn er nog niet.

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een sterk verband samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, ProRail en Schiphol afspraken gemaakt met het kabinet over belangrijke OV-projecten voor zowel regio als geheel Nederland. Hierbij gaat het om:

1. Het doorzetten van Zuidasdok
2. Een derde perron op Station Zuid inclusief een internationale treinterminal
3. Een MIRT-verkenning naar het doortrekken van de metrolijn Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
4. Een MIRT-verkenning naar de start van het sluiten van de metrolijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam CS

Het betreft een totale investering van €1,366 miljard. Het Rijk draagt hier 75 procent aan bij en de regio 25 procent. In totaal investeert de Vervoerregio €370 miljoen in dit pakket.

SBaB

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid



Inclusieve Mobiliteit

In mei 2020 stelde de regio raad, het belangrijkste bestuursorgaan van de Vervoerregio, het beleidskader Inclusieve Mobiliteit vast. Met dit beleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen. Zo hebben zij meer vrijheid in hun mobiliteit. Dat is belangrijk, want meer zelfredzaamheid betekent voor veel mensen dat zij beter kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voorbeelden van acties die de Vervoerregio initieert: het realiseren van toegankelijke haltes, het aanbrengen van liften op OV-knooppunten, duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach. Die helpt mensen zelfstandig met het OV te reizen. Deze acties zijn ook in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit opgenomen. In de Gappie-app van GVB heeft Haltehulp 43.000 bezoekers gehad in 2022. De OV-coach heeft tenminste 200 inwoners van de Vervoerregio zelfstandig leren reizen. Er zijn minimaal 50 stagiaires van een HBO- of MBO-opleiding ingezet als OV-coach. En er is tenminste 30 keer de Sterk-op-Reistraining aangeboden aan leerlingen uit het speciaal onderwijs.

Op het gebied van haltetoegankelijkheid zijn ook in 2022 stappen gemaakt. Er zijn alleen al in Amsterdam circa 879 bushaltes en 419 tram- en combihaltes: 1298 in totaal dus (buurtbushaltes zijn hierbij niet meegerekend). Van deze haltes is 27% volledig toegankelijk, 11% alleen fysiek toegankelijk, 10% alleen visueel toegankelijk, en 50% ontoegankelijk. In 2022 zijn 7 haltes samen met gemeente Amsterdam versneld toegankelijk gemaakt.



Samenwerking met (MRA) partners

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBaB) werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de metropoolregio. Dit gebeurt tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Belangrijk onderdeel is het voorstel Schaalsprong Regionaal OV-systeem, waarmee de samenwerkende partijen in de Metropoolregio investeren in een aantal cruciale OV-opgaven. Hiervoor is in 2022 een belangrijk succes geboekt en zijn er tussen Rijk en regio omvangrijke investeringsafspraken gemaakt. Die gaan over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Kleine Metroring in Amsterdam. Ook zijn er afspraken gemaakt over substantiële mobiliteitsinvesteringen rondom nieuwe woningbouwopgaven, waaronder Hoofddorp Stationsgebied, Amsterdam-Zuidoost en Purmerend. We zien dat ruimte en mobiliteit steeds meer met elkaar verbonden worden. De recente Rijk-regio afspraken zijn een goed voorbeeld dat de verschillende overheden dit steeds meer op het netvlies hebben.

Ook nemen wij deel aan de koepelorganisaties Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) en het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV). In paragraaf 2.1.7 beschrijven we hoe onderzoek, studies en samenwerking in het gelijknamige subprogramma (OSS) in 2022 vorm kreeg. Samen met de MRA heeft de Vervoerregio (regionale) introductiebijeenkomsten georganiseerd voor gemeenteraadsleden waarin rol, werkwijze, organisatie en de betekenis van de regionale samenwerking zijn toegelicht.

Op personeelsgebied participeert de Vervoerregio in de MRA trainee-banenpool.



1.2 Mijlpalen 2022

JANUARI SENIOREN LANGER EN VEILIGER OP DE FIETS MET 'DOORTRAPPEN'

Samen met het programma 'Doortrappen' zorgen diverse gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam dat senioren langer, veiliger én met plezier blijven fietsen. Zo ook de gemeente Zaanstad waar senioren gratis een fietsspiegel konden laten monteren bij een aantal partners. De spiegels dragen bij aan de veiligheid en het fietsplezier.



JANUARI SNELBUSSYSTEEM BESTE OPLOSSING VOOR TOEKOMSTIGE VERVOERSDRUKTE HAARLEM – SCHIPHOL – AMSTERDAM

Onderzoek wijst uit dat een vernieuwd snelbussysteem tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam de beste oplossing lijkt voor de verwachte vervoersdrukke in de periode tot 2040. Volgens de Vervoerregio Amsterdam moeten reizigers zich ook in de toekomst comfortabel, snel en duurzaam kunnen verplaatsen van bijvoorbeeld huis naar werk. Daarom moet het huidige OV-netwerk tussen de drie 'woonplaatsen' versterkt en uitgebreid worden. In de komende jaren worden er rond Amsterdam en Haarlem ruim 175.000 woningen gebouwd.



JANUARI BOUW UITHOORNLIJN OFFICIEEL GESTART

De aanleg van de nieuwe tramlijn tussen Uithoorn en Amstelveen Westwijk is officieel gestart. De vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen verwijderden een oud geluidscherm ten teken dat de bouw officieel is gestart. Naar verwachting rijden de eerste reizigerstrams in de zomer van 2024. Reizigers zijn dan in ongeveer een half uur vanuit Uithoorn in Amsterdam.



FEBRUARI VICEVOORZITTER VERVOERREGIO IN TWEDE KAMER OP DE BRES VOOR VERKEERSVEILIGHEID

Vicevoorzitter Vervoerregio Amsterdam, Gerard Slegers reisde donderdag 10 februari af naar de Tweede Kamer om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. De forse daling van verkeersdoden vanaf de jaren zeventig stagneert. Het aantal ernstig gewonden laat de laatste jaren gemiddeld zelfs een stijging zien. Verkeersveiligheid móet een nationale prioriteit zijn. Om dit kracht bij te zetten, hebben alle verkeerswethouders uit onze regio op één bord hun handtekening gezet onder de ambitie: 0 verkeersslachtoffers in 2050.



FEBRUARI DAGELIJKS BESTUUR VERVOERREGIO: MONDKAPJES IN HET OV ADVIES IPV VERPLICHT

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio ijverde voor gelijke monniken, gelijke kappen. Schaf de mondkapjesplicht in het OV af en maak er een advies van, net als voor andere sectoren. Het kabinet maakte het de vervoerders en hun personeel namelijk erg moeilijk met het overeind houden van de mondkapjesplicht in het openbaar vervoer (OV). Het in stand houden zorgde voor spanning en incidenten in het OV.



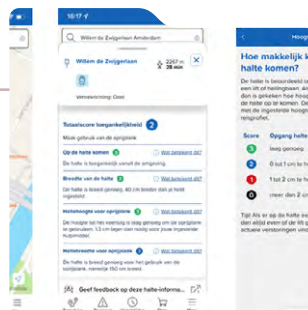
FEBRUARI ERO EMISSIE TRANSITIE CONCESSIEGEBIED AMSTERDAM WORDT INTEGRAAL OPGEPAKT

Op 17 februari 2022 ondertekenden Vervoerregio Amsterdam, GVB en gemeente Amsterdam de intentieovereenkomst Zero Emissie Transitie Amsterdam. Gerard Slegers: "Met de ondertekening van deze intentieovereenkomst werken we als Vervoerregio verder aan onze duurzaamheidsambitie. De ambitie is als gevolg van de coronapandemie aangescherpt. Investerend de coronacrisis uit, betekent dat wij duurzame investeringen naar voren hebben gehaald om het OV in 2025 – in plaats van in 2030- emissievrij te laten rijden.



MAART 'HALTEHULP' FUNCTIE IN GVB APP ONDERSTEUNT REIZIGERS

Reizigers kunnen de toegankelijkheid van haltes vooraf checken via Haltehulp; een nieuwe functie op de Gappie app van GVB. Haltehulp is speciaal ontwikkeld voor reizigers met een mobiliteitsbeperking die reizen met een hulpmiddel. Zij kunnen een persoonlijk reisprofiel instellen, zodat ze precies kunnen zien welke haltes voor hen toegankelijk zijn en via welke haltes zij het beste kunnen reizen. Dit hulpmiddel is een stap in het toegankelijker en inclusiever maken van het OV.



MAART NIEUWE FIETS- EN WANDELBRUG VERBINDT ZAAANSTAD EN AMSTERDAM

Op 10 maart ondertekenden wethouders De Vries (Verkeer en Vervoer) en Slegers (Bereikbaarheid en Mobiliteit), tevens vicevoorzitter van de Vervoerregio Amsterdam, een samenwerkingsovereenkomst voor de komst van een nieuwe fiets- en wandelbrug over Zijkanaal H en de daaraan verbonden route door de Noorder IJplas. Het project is mede mogelijk dankzij cofinanciering van de Vervoerregio Amsterdam voor de brug en het fietspad. De fiets- en wandelroute is bedoeld voor woon-werk verkeer en voor mensen die willen genieten van het uitzicht over het water en het groen in en rond de Noorder IJplas.



MAART TELEFOON OP NIET-STOREN HELPT VEEL ONGEVALLEN TE VOORKOMEN

Vervoerregio Amsterdam heeft laten onderzoeken in hoeverre inwoners in de regio zich bewust zijn van de gevaren van smartphonegebruik in het verkeer. Bijna negen op de tien inwoners (87%) geeft aan gebruik van een mobiele telefoon (zeer) gevaarlijk te vinden tijdens het autorijden. Op de fiets vindt 77% dit (zeer) gevaarlijk. "Het besef is er, nu nog het



gedrag. Ongestoord onderweg, dat is waar we met zijn allen voor moeten gaan willen we de 0 verkeersslachtoffers halen in 2050", aldus vicevoorzitter Vervoerregio Amsterdam, Gerard Slegers.



APRIL VERVOERREGIO OP KOERS MET VOLLEDIG UITSTOOTVRIJ OV IN 2025

Het concessiegebied Amstelland-Meerlanden is als eerste grote OV-concessie in de Randstad grotendeels 'zero emissie'. Met de ingebruikname van 106 elektrische bussen door Connexxion is het wagenpark van de openbaar vervoer concessie nagenoeg uitstootvrij. In 2022 rijden er in dit gebied in totaal 206 elektrische bussen en worden er 15 bussen omgebouwd om te rijden op biodiesel. Alle bussen werden aangeschaft met behulp van de innovatieve bussenlening van Vervoerregio Amsterdam. De verduurzaming van de bussenvloot zet met een besparing van 7 miljoen liter diesel, zoden aan de dijk binnen de energietransitie.

APRIL FIETSSINNOVATIEPRIJS VOOR OPLOSSING VERSCHILLENDE SNELHEDEN OP HET FIETSPAD

Het Amsterdam Bike City (ABC) Innovatielab van Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam organiseerde een fietsinnovatieprijsvraag voor de verschillende snelheden op het fietspad waar het steeds drukker wordt en onveiliger wordt. Wichert van Engelen won met zijn inzending. Hij keert met zijn idee terug naar de basis: op de stoep maximaal 10 km/h, op het fietspad 20 km/h en op de weg 30 km/h. Overal en met alle vervoersmiddelen. De jury was enthousiast over zijn idee, omdat hij het simpel houdt zonder ingewikkelde technologieën. Het is in de hele stad en regio toe te passen en maakt geen onderscheid in doelgroepen. Het idee heeft echter ook uitdagingen. Daarom daagt ABC hem uit het idee samen verder uit te werken en te testen.



APRIL VOORAF VOORKOMEN VAN EXTREME DRUKTE DOOR INZET INNOVATIEVE OPLOSSINGEN SCALE UP

Op sommige plekken in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) kan het behoorlijk druk zijn. Denk aan toeristische trekpleisters, het strand en recreatie- en winkelgebieden. Als teveel mensen op hetzelfde moment naar dezelfde plek gaan, is dat nadelig voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De Vervoerregio werkte samen met provincie Noord-Holland, Flevoland en gemeente Amsterdam met succes aan het project 'Scale Up / Bezoekersstromen': Innovatieve oplossingen om bezoekersstromen te voorspellen en met gerichte acties te spreiden in tijd, route en vervoersmiddel. De innovaties zijn zo goed dat alle gemeenten in de MRA de oplossingen bij de marktpartijen kunnen inkopen en inzetten.



MEI OP WEG NAAR WEGGEBRUIKERS DIE MEER REKENING HOUDEN MET ELKAAR

De steeds grotere verscheidenheid aan weggebruikers die vaak tegelijk op weg zijn, leidt regelmatig tot onderlinge frustraties, irritaties en in het ergste geval zelfs tot ongelukken. Op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam is daarom een verkeersveiligheidscampagne ontwikkeld: 'Met elkaar overweg'. Deze campagne spoort verkeersdeelnemers aan om meer rekening met elkaar te houden. Vicevoorzitter van de Vervoerregio Gerard Slegers en wethouder Verkeer & Vervoer Marja Ruigrok gaven het startsein voor de nieuwe campagne in Hoofddorp.



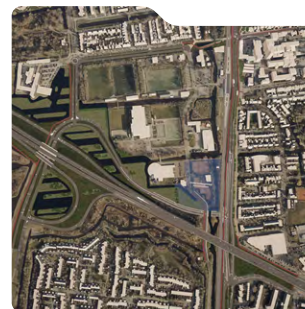
JUNI BREDE COALITIE AAN KABINET: GOK NIET MET HET OV. #METHETOV

Gok niet met het openbaar vervoer en bied een financieel vangnet voor 2023. Dat is de oproep van een brede coalitie van opdrachtgevers (waaronder de Vervoerregio), vervoerders, bonden, Milieudefensie en Rover aan het kabinet met het oog op de behandeling van de Voorjaarsnota. In hun pamflet vragen zij het Rijk een financieel vangnet voor mochten de reizigersaantallen de komende jaren nog achterblijven. Een belangrijk deel van de reizigers heeft geen alternatief. Goed OV draagt bij aan een samenleving met bereikbare voorzieningen, een maatschappij mensen kunnen meedoen en een sterke economie.



JUNI EBS WINT AANBESTEDING CONCESSIE ZAANSTREEK-WATERLAND

EBS verzorgt vanaf december 2023 het openbaar vervoer in de concessie Zaanstreek-Waterland. EBS deed samen met Transdev mee aan de aanbesteding voor Zaanstreek-Waterland. EBS heeft die gewonnen omdat het aanbod van deze vervoerder het beste aansluit bij de wensen en ambities van de Vervoerregio en omdat EBS vooral uitgegaan is van de beleefwereld van de reiziger. Dat maakte Vervoerregio Amsterdam bekend. Voor Zaanstreek is EBS nieuw, in Waterland reed het bedrijf al.



JULI EUROPESE SUBSIDIE VOOR ZAANCORRIDOR

De Europese Unie stelt een bedrag van 3,4 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van de spoorverbindingen tussen de regio Amsterdam en de regio Alkmaar; ook wel de 'Zaancorridor' genoemd. Hiervan gaat 550.000 euro naar het project Guisweg in Zaandijk. De subsidie draagt bij aan het onderzoek naar het vervangen van de spoorkruisingen door tunnels en viaducten. Als het onderzoek is afgerond kan over ongeveer twee jaar opnieuw een aanvraag voor Europese subsidie gedaan worden voor (gedeeltelijke) financiering van de aanleg van tunnels en viaducten.

JULI NIEUW DAGELIJKS BESTUUR VERVOERREGIO AMSTERDAM

Melanie van der Horst (wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Amsterdam), Marja Ruigrok (wethouder verkeer en vervoer van de gemeente Haarlemmermeer) en Gerard Slegers (wethouder bereikbaarheid van de gemeente Zaanstad) vormen het nieuwe dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Dat besloot de regionaal tijdens de vergadering. De kersverse voorzitter van de Vervoerregio Amsterdam, Melanie van der Horst neemt deze taak over van Egbert de Vries. Ruigrok en Slegers waren afgelopen bestuursperiode al onderdeel van het dagelijks bestuur.

**JULI KABINETSVORSTEL REMT OV-ONTWIKKELING**

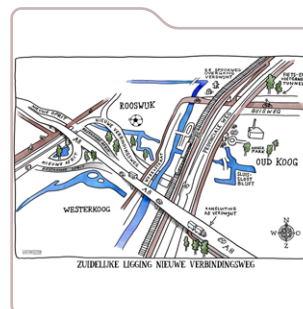
De provincies, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag wijzen een nieuw kabinetsvoorstel in het openbaar vervoer af. Verschralingen blijven dreigen en de voorwaarden die het kabinet stelt zorgen er voor dat het OV zich niet kan doorontwikkelen. De afwijzing van het nieuwe Kabinetsvoorstel komt na ruim een half jaar besprekingen tussen het ministerie van IenW, de OV-bedrijven en de decentrale overheden.

**AUGUSTUS BOB JIJ OOK OP DE FIETS OF SCOOTER?**

Veel mensen denken dat de Bob-campagne zich puur richt op veilig thuiskomen met de auto, maar ook op de fiets of scooter kan dat ene biertje of wijntje levensgevaarlijk zijn. Vervoerregio Amsterdam maakt ons bewust hoe je veilig thuiskomt, ook op een tweewieler. Je kwam de Bob-teams tegen op festivals en introductieweken voor studenten in de regio. De verkeersveiligheidscampagne liep van juli tot en met half september 2022, in alle 14 gemeenten van de vervoerregio.

**SEPTEMBER KEUZE VOOR VOORLOPIGE OPLOSSING PROJECT GUISWEG IN ZAANDIJK**

Het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Guisweg is de variant met de zogenoemde zuidelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg. Dit heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad besloten. Dit voorkeursalternatief zorgt voor betere verkeersveiligheid en bereikbaarheid, een hogere kwaliteit van de leefomgeving, aantrekkelijkere openbare ruimte en een meer toekomstvaste ruimtelijke structuur. Daarnaast draagt het ontwerp bij aan het beter functioneren van de A8 en sluit het aan op de langetermijnvisie van de gemeente Zaanstad voor het gebied.

**OKTOBER VAN OPENBAAR VERVOER NAAR PUBLIEKE MOBILITEIT**

Vervoerregio Amsterdam werkt komende jaren aan een duurzaam bereikbare regio. Daarbij wordt nog meer dan nu breder gekeken dan naar openbaar vervoer alleen. Een robuust systeem van alleen openbaar vervoer is namelijk niet genoeg om in de toekomst onze regio bereikbaar te houden. Onder het motto 'van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit' wordt komende jaren geïnvesteerd in fiets, lopen, deelmobiliteit en 'mobility as a service'.

**OKTOBER ROEL SALDEN NIEUWE SECRETARIS-DIRECTEUR**

Roel Salden wordt per 1 januari 2023 secretaris-directeur van Vervoerregio Amsterdam. Hij volgt hiermee interim secretaris-directeur Alexandra van Olst op. Na een zorgvuldig doorlopen proces, heeft de Vervoerregio in Roel Salden een zeer geschikte secretaris-directeur gevonden. Hij kent het mobiliteitsdomein goed en heeft een breed netwerk dat van meerwaarde voor de Vervoerregio is.



NOVEMBER OV-TARIEVEN 2023 VASTGESTELD

De tarieven voor het openbaar vervoer in het gebied van Vervoerregio Amsterdam stijgen in 2023 mee met het landelijk vastgestelde percentage. Dat betekent dat het openbaar vervoer gemiddeld met 7,24 procent duurder wordt. Een onvermijdelijke maar moeilijke beslissing, vindt het dagelijks bestuur. Daarom maakt de Vervoerregio vijf miljoen euro vrij voor tijdelijke acties en blijft er voor pleiten om de btw op openbaar vervoer af te schaffen.

**NOVEMBER NIEUWE LAADINFRASTRUCTUUR OP AMSTERDAM CS: DELEN GEEFT MEER ENERGIE**

GVB, Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam hebben de nieuwe laadinfrastructuur voor elektrische bussen op het Centraal Station officieel in gebruik genomen. Deze zijn nodig, omdat steeds meer dieselbussen van GVB worden vervangen door elektrische bussen. De zes laadpalen maken het mogelijk om 32 bussen op te laden. Bovendien zijn de laadpalen zo geplaatst dat op termijn ook andere elektrische voertuigen, bijvoorbeeld van leveranciers, hier kunnen laden. Want delen geeft meer energie, is de gedachte.

**DECEMBER NIEUWE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST NIEUWE BENNEBROEKERWEG**

Nadat gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam begin 2022 het voorkeursalternatief voor de weg presenteerden, hebben de partijen op 9 december een nieuwe samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Daarmee start de fase waarin de weg gedetailleerd wordt uitgewerkt. Met de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg is Ring Hoofddorp straks compleet en wordt het voor verkeer logischer en makkelijker om langs de rand van Hoofddorp te rijden.

**DECEMBER ACTIE VERVOERREGIO: GRATIS '1,5 UUR'-KAARTJES VOOR LAGERE INKOMENS**

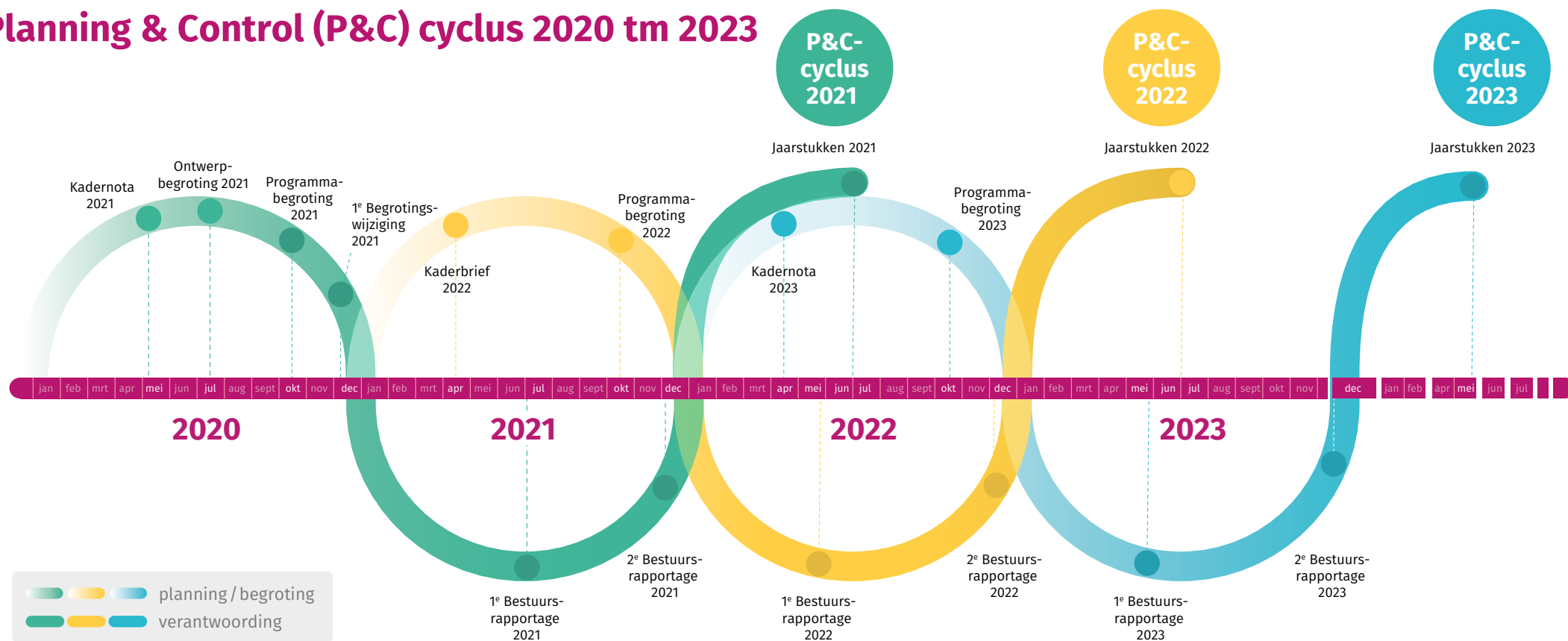
Vervoerregio Amsterdam gaat in 2023 gratis vervoerbewijzen verstrekken aan mensen die dit hard nodig hebben. In lijn met de wens van de Regioraad om vooral lagere inkomensgroepen tegemoet te komen, is er gekozen voor het verstrekken van gratis kaartjes voor anderhalf uur vrij reizen. Zo wil de Vervoerregio iedereen die tot 130 procent van het minimuminkomen verdient enigszins compenseren voor de gestegen tarieven in het openbaar vervoer. De kaartjes kunnen in alle bussen, trams en metro's van de vervoerders in de vervoerregio (EBS, Connexxion, GVB) worden gebruikt. De kaartjes zijn vanaf april beschikbaar en kunnen via een website aangevraagd worden.

**DECEMBER RIJK EN VERVOERREGIO AMSTERDAM STEKEN IN 2023 RUIM 7 MILJOEN EURO IN VERKEERSVEILIGHEID**

De Vervoerregio ontvangt komend jaar ruim 3,5 miljoen euro van het Rijk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de regio. Het bedrag wordt door de Vervoerregio verdubbeld, zodat er in totaal ruim 7 miljoen euro beschikbaar is. Dit is nodig, want een veilige weginrichting is een kostbare zaak. Samen met de vervoerregiogemeenten zijn de projecten verzameld en die aan de voorwaarden van het Rijk voldoen. Denk daarbij aan de aanleg van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, verbreden van fietspaden, aanleg van rotondes, kruispuntplateau's en fietsstraten.



Planning & Control (P&C) cyclus 2020 tm 2023



1.3 Financieel beeld en resultaat 2022

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks een vast bedrag aan Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het ministerie van IenW. Dat bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd. In 2022 bedroeg de BDU € 443 miljoen. Dit bedrag werd aangevuld met bijdragen van in totaal circa € 31 miljoen voor specifieke projecten. Deze middelen 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 € 109 miljoen voor de lagere reizigersopbrengsten (BVOV). Die is een-op-een doorbetaald aan de vervoerders.

Als de BDU van een jaar niet volledig wordt uitgegeven, wordt dat opgespaard. Als in een ander jaar de BDU niet voldoende is om de begroting uit te voeren, is het saldo van opgespaarde BDU uit voorgaande jaren beschikbaar om aan te vullen.

Tabel 1 laat het overzicht van begrote en gerealiseerde baten en lasten over 2022 zien. 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. Voor de resultaatbepaling word namelijk niet alleen het deel BDU uit het lopende jaar als baten gezien. Ook het deel dat uit het BDU-saldo van de voorgaande jaren wordt benut, telt mee.

In 2022 werden er € 110,6 miljoen minder lasten en € 14,3 miljoen minder baten gerealiseerd dan begroot. Dit resulteert in een totale onderbesteding van € 96,3 miljoen. Deze onderbesteding is beklemd. Dat wil zeggen: bestemd voor bijdragen aan projecten die al eerder in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd.

In de begroting van 2022 werd rekening gehouden met € 32,4 miljoen die uit het beschikbare saldo BDU onttrokken moest worden. (Zie de regel Mutatie saldo bij de Algemene dekkingsmiddelen in tabel 1). Door de onderbesteding van € 96,3 miljoen slaat dit om in een toevoeging van € 64,0 miljoen aan dit saldo BDU.

Begin 2022 was het beschikbare BDU-saldo € 187,1 miljoen. Dit stijgt nu met de bovengenoemde toevoeging naar € 250,9 miljoen eind 2022.



Toelichting op de begrotingsafwijkingen

In dit jaarverslag vergelijken we de gerealiseerde uitkomsten met de laatst vastgestelde begroting 2022. Dat is de begroting die in de 2e Bestuursrapportage 2022 is opgenomen. Effect op het saldo vooruitontvangen BDU (tabel 2)

Subprogramma	In miljoen	Subprogramma	In miljoen	Subprogramma	In miljoen
AMRI Circa € 30 miljoen onderschrijding, omdat de afrekening over de jaren t/m 2021 nog niet heeft plaatsgevonden en circa € 20 miljoen onderschrijding, omdat projecten die in 2022 zijn gepland later worden uitgevoerd.	€ 51,2	Concessies: Lagere bijdrage BVOV 2021 ad € 12,4 miljoen. De verantwoording BVOV 2021 van de vervoerders is lager dan de door hen, via de Vervoerregio, ontvangen voorschoten van het Rijk. (zie ook de afwijking bij de baten)	€ 12,4	Investeringsagenda Mobiliteit: In 2022 werd het totaal van de toegekende SPUK (specifieke uitkering) voor Verkeersveiligheidsmaatregelen (€ 4,7 miljoen) als baten begroot. De werkelijke baten over 2022 bedragen € 1,9 miljoen: het niet benutte deel van het budget schuift door naar het volgende jaar.	€ 2,9
Amsteltram Minder besteed vanwege doorschuif werkzaamheden voor de tijdelijke eindhalte naar 2023 en een lagere afrekening met MeT vanwege minder uren inzet dan geraamd.	€ 3,6	Extra kosten concessie Waterland om OV op peil te houden ad € 1,9 miljoen Enkele lasten < € 1 miljoen waar deels inkomsten tegenover staan	€ -3,1	Concessies: Lagere bijdrage BVOV 2021 € 12,4 miljoen. De lagere verantwoording van de vervoerders dient aan het Rijk te worden betaald (zie lagere lasten bij vervoerders, budgetneutraal voor de Vervoerregio)	€ 12,4
Grote projecten schaa sprong OV Voorbereidingsbudget voor de grote projecten is nog niet benut.	€ 0,5	Activa GVB: Begrote afwikkeling S&C ad € 11 miljoen wordt naar 2023 doorgeschoven Latere ingebruikname van overige activa leidt tot onderbesteding van € 11 miljoen.	€ 22,0	Niet begrote inkomsten, ter dekking van hogere uitgaven € 0,6 miljoen	€ -0,6
Investeringsagenda Mobiliteit € 19,7 miljoen. Dit betreft projecten die in 2022 wel waren begroot en niet zijn gerealiseerd en waarvoor de financiële bijdrage nog niet geheel of gedeeltelijk is betaald, waaronder:	€ 19,7	Onderzoek, Studie en Samenwerking Uitstel of vertraging van onderzoeken en studies	€ 1,3	Overige afwijkingen bij de baten kleiner dan € 1 miljoen	€ -0,4
▶ Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT), ▶ Fietsenstalling station Sloterdijk ▶ Uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam ▶ HOV Schiphol-Oost ▶ Doorfietsroute de Hoek in de Haarlemmermeer.		Apparaatskosten, Overhead en Algemene dekkingsmiddelen Lagere uitgaven voor personeel en inhuur ad € 2,7 miljoen en niet benodigd budget rente ad € 0,3 miljoen	€ 3,0	Totaal baten realisatie versus begroting 2022	€ 14,3
Bij de 2e Bestuursrapportage was aangegeven dat deze onzekerheid maximaal € 30 miljoen zou bedragen.		Totaal lasten realisatie versus begroting 2022	€ 110,6		

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



Tabel 1 Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e burap) 2022	Jaarrekening 2022	Vershil (jaarrek. vs 2e burap) 2022
<i>Investeringsagenda Mobiliteit</i>	124.648	152.851	152.344	132.680	19.664
<i>Amsteltram</i>	32.553	47.388	48.625	45.060	3.565
<i>Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring</i>	0	10.000	500	0	500
<i>Concessies</i>	298.870	117.371	227.451	218.111	9.340
<i>AMRI</i>	126.204	144.611	140.015	88.817	51.198
<i>Activa GVB</i>	18.537	30.673	39.742	17.705	22.037
<i>Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)</i>	7.327	8.999	9.233	7.896	1.337
<i>Apparaatskosten Verkeer & Vervoer</i>	8.770	10.978	10.767	8.975	1.792
Lasten Verkeer & Vervoer	616.909	522.871	628.677	519.244	109.433
Lasten Overhead	10.409	10.700	12.373	11.475	898
Lasten Algemene dekkingsmiddelen	-49	566	300	0	300
Totaal lasten	627.269	534.137	641.350	530.719	110.631
<i>Investeringsagenda (IA) Mobiliteit</i>	5.184	0	4.990	2.081	-2.909
<i>Amsteltram</i>	1.868	27.293	28.660	28.660	0
<i>Doortrekken Noord/Zuidlijn lijn en sluiten metroring</i>	0	0	0	0	0
<i>Concessies</i>	216.658	6.100	127.178	115.334	-11.844
<i>AMRI</i>	0	0	0	94	94
<i>Activa GVB</i>	-61	0	0	31	31
<i>Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)</i>	1.642	1.999	2.233	1.634	-599
<i>Apparaatskosten Verkeer & Vervoer (V&V)</i>	22	0	0	65	65
Baten Verkeer & Vervoer	225.313	35.392	163.061	147.899	-15.162
Baten Overhead	183	140	140	314	174
<i>Jaarbijdrage BDU</i>	425.600	426.749	443.265	443.265	0
<i>Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)</i>	-27.164	69.820	32.362	-63.952	-96.314
<i>Overige algemene inkomsten</i>	2.399	2.036	2.300	2.971	671
Baten Algemene dekkingsmiddelen	400.835	498.605	477.927	382.284	-95.643
Totaal baten	626.331	534.137	641.128	530.497	-110.631
Saldo voor mutatie reserves	-938	0	-222	-222	0
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Ottrekking van reserves	938	0	222	222	0
Saldo mutaties reserves	938	0	222	222	0
Saldo resultaat	0	0	0	0	0



De grootste inkomstenbron van de Vervoerregio is de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (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.

Zoals hierboven genoemd, blijft een saldo van € 250,9 miljoen BDU beschikbaar voor de meerjarenbegroting. Dit saldo is voor het grootste deel beklemd. Dit is toegelicht in de paragraaf weerstandsvermogen. Dit wil zeggen dat het bestemd is voor uitgaven die al in de begroting zijn opgenomen - of dat het kan dienen als risicobuffer.

- Van het saldo dat in 2022 wordt toegevoegd, is € 99,5 miljoen beklemd

- Van het saldo dat in 2021 was toegevoegd, is € 18,8 miljoen beklemd voor de begroting 2023
- De begroting 2023 houdt rekening met een extra onttrekking van € 50 miljoen om begrote uitgaven te dekken. Volgens de onlangs uitgevoerde risico-inventarisatie is eind 2022 € 41 miljoen nodig als buffer. Dit bedrag is voor mogelijke tegenvallers die niet zijn begroot.

De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee circa € 40 miljoen. Dat is nog geen 10 procent van onze jaarlijkse begroting.

Van het verschil 2022 tussen begrote en gerealiseerde kosten ad € 110,6 miljoen is € 99,5 miljoen beklemd. Dat wil zeggen dat dat bedrag niet vrij inzetbaar is, omdat het ingezet wordt voor lopende projecten (zie tabel 3). Dat betekent ook dat van het saldo BDU eind 2023 ad € 250,9 miljoen een deel van € 99,5 miljoen geoormerkt is om in te zetten in de begroting 2023.

Aan de regioraad wordt bij de 1e Bestuursrapportage 2023 voorgesteld om deze 'beklemd' bedragen naar de begroting 2023 over te hevelen.

Tabel 2 Ontwikkeling Saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil
Beginstand 1-1-2022	159.979	75.841	187.143	187.143	0
Beschikte jaarbijdrage BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	425.600	426.749	443.265	443.265	0
Totaal Beschikbare BDU	585.579	502.589	630.408	630.408	0
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten IA Mobiliteit in 2022	0	0	0	-202	-202
Inzet BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	-398.436	-496.569	-475.627	-379.314	96.313
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	187.143	6.020	154.781	250.892	96.111

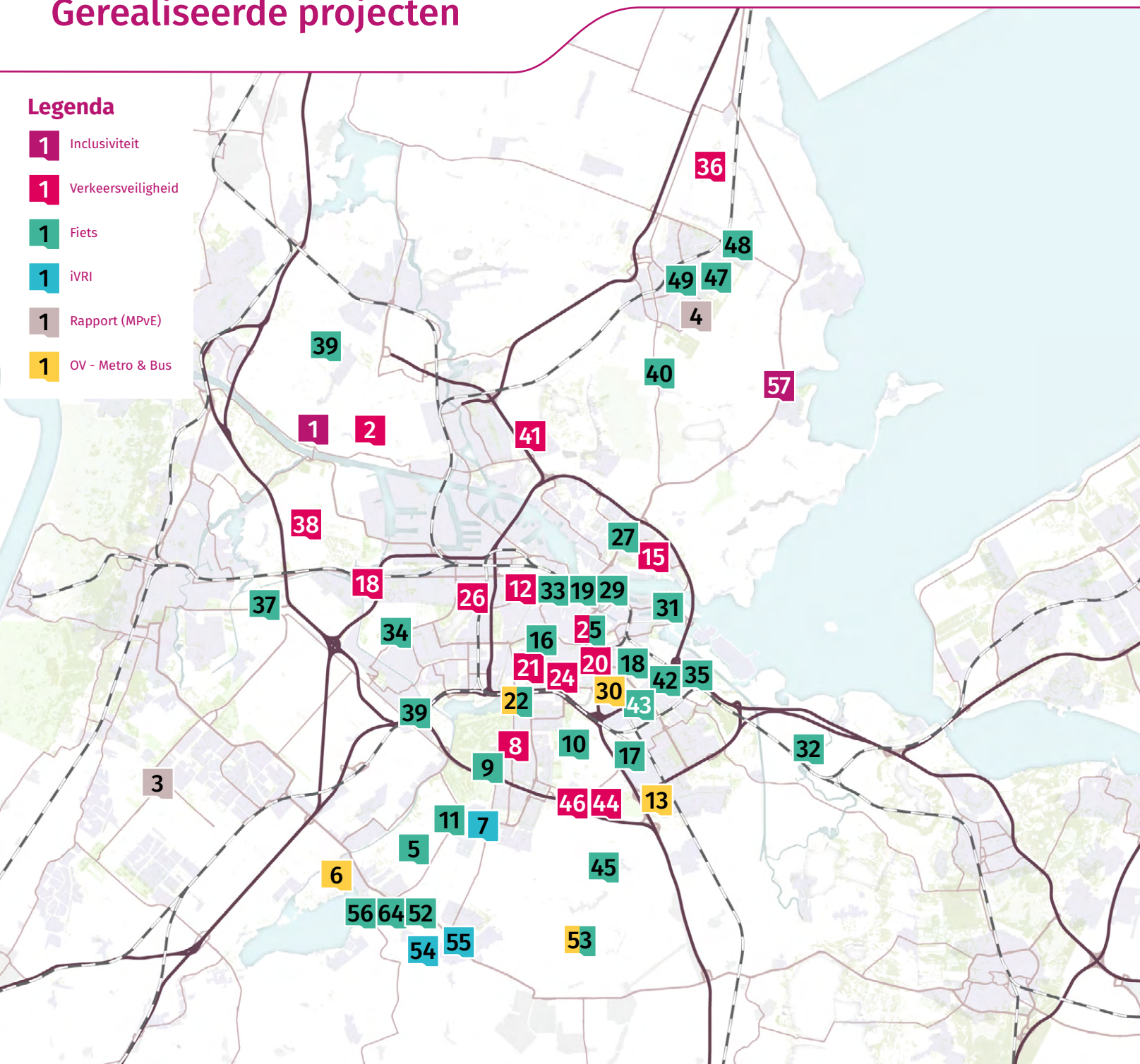
Tabel 3: Geoormerkte bedragen 2022 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Vershil lasten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2022	Vershil baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2022	Saldo verschil lasten en baten jaarrek. vs 2e Bestuurs-rapportage 2022	Beklemd deel van de begroting 2021, over te hevelen naar 2023
Investeringsagenda	19.664	-2.909	16.755	19.664
Amsteltram	3.565	0	3.565	3.565
Doortrekken N/Z lijn en sluiten metroring	500	0	500	500
Concessies	9.341	-11.844	-2.504	0
AMRI	51.198	94	51.292	51.198
Investerings Activa	22.037	31	22.068	22.037
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.337	-599	738	0
Apparaatskosten V&V	1.792	65	1.857	1.792
Verkeer en Vervoer (V&V)	109.433	-15.162	94.272	98.756
Overhead	898	174	1.072	793
Algemene dekkingsmiddelen	300	-95.643	-95.343	0
Totaal	110.631	-110.631	0	99.549

Gerealiseerde projecten

Legenda

- 1 Inclusiviteit
- 1 Verkeersveiligheid
- 1 Fiets
- 1 iVRI
- 1 Rapport (MPvE)
- 1 OV - Metro & Bus



Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

1. Scale up Haltebuddy app
2. Campagnes Verkeersveiligheid
3. MPvE Haarlemmermeer West
4. MPvE Waterlandkwartier
5. Fietspad Aalsmeerderweg
6. Nieuwe bushaltes N231 en Zwarteweg
7. iVRI Beneluxlaan - Hammarskjöldsingel
8. School-Thuisroute W. Dreesweg - Jupiter
9. Fietspad en iVRI Handweg
10. Fietsstroken Amstelveen 4e serie
11. VRI Bovenkerkerweg - Spinnerij
12. Bos en Lommerweg/Admiraal de Ruijterweg
13. Bushaltes Meibergdreef (buslijn 126)
14. Ferdinand Bolstraat Zuid
15. Fiets en Verkeersveiligheid Purmerweg
16. Fietsparkeerwijnstelsysteem Leidseplein
17. Fietsroutes Buitensingel
18. Fietsroutes Centrum - Zuidoost
19. Herinrichting Nieuwezijds Voorburgwal Zuid
20. KIM Ceintuurbaan - Amsteldijk
21. Museumkwartier
22. Pilot MaaS Zuidas
23. Aanleg fietspad Archangelkade
24. Schoolzone en duurzame inrichting Niersstraat
25. Bijdrage exploitatie NZL stallingen
26. Bos en Lommerweg Kolenkitbuurt
27. Fietsroute Elzenhage - Buikslotermeerdijk
28. Port of Amsterdam (aanleg 4 haltekitbuurt)
29. Sprong over 't IJ: aanlanding IJpleinveer
30. Stationsomgeving Spaklerweg
31. Tijdelijke veerverbinding Sluisbuurt-Sporenburg
32. Uitbreiding fietsparkeren Weesp
33. Tom Schreursweg
34. Fietspaden Osdorperweg
35. Verleggen kabels/leidingen spoorpassage Diemen
36. Seevancksweg
37. Fietsvoorziening Spaarnwouderweg De Liede
38. Herinrichting Spaarndammerdijk
39. Fietsinfratunnel A4/A9
40. Exploitatie veerverbinding Landsmeer-IJpendam
41. Kerkstraat
42. Fietsoptimalisatie Meidoornpad
43. Fietspaden en verkeersveiligheid Rijksstraatweg
44. Herinrichten Koninginnebuurt
45. Quicksan twee Wielrennersinterventie Ouderkerk
46. Verkeersveiligheid Vondelstraat
47. Fietspad Dijkgraafsingel + Edisonweg
48. Fietsinfrastructuur Baanstee Noord
49. HHNK Purmerend Wheredijk
50. Asfalteren tegelfietspaden Purmerend
51. Mobiliteitsplan Purmerend
52. Fietsstraat Vuurlijn-West
53. Bereikbaarheidsagenda Zuidlob
54. Volttooiing fietspad Koningin Maximalaan
55. iVRI Zijdelweg
56. Provincie Noord-Holland HOVASZ
57. Quickwins haltetoegankelijkheid Monnickendam

Gerealiseerde projecten

In 2022 zijn binnen de Vervoerregio ongeveer 85 projecten opgeleverd vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Bijgevoegd kaartje geeft hier een indicatief beeld van. Veel opgeleverde projecten betroffen fietsvoorzieningen en verbeteringen van de verkeersveiligheid. Grote projecten hierbij waren de onderdoorgang van de Contactweg in het Westelijk Havengebied in Amsterdam en de afronding van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol (HOVASZ). Een aantal projecten is gerealiseerd rondom de aanlandingsplaatsen van veerponten, als onderdeel van belangrijke fietsroutes.

Naast locatie gebonden projecten heeft de Vervoerregio ook een aantal activiteiten mogelijk gemaakt dat zich meer richt op gedrag. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om campagnes op het gebied van verkeersveiligheid. Of de scale-up van de haltebuddy app. Deze app maakt openbaar vervoer beter toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking.





Jaarverslag 2022

De Begroting 2022 van de Vervoerregio Amsterdam is opgedeeld in drie programma's. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In het programma Overhead worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. De Algemene dekkingsmiddelen geven de middelen weer waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. De verantwoording over het jaar 2022 volgt de structuur van de begroting 2022.

2.1 Programma Verkeer & Vervoer

2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit

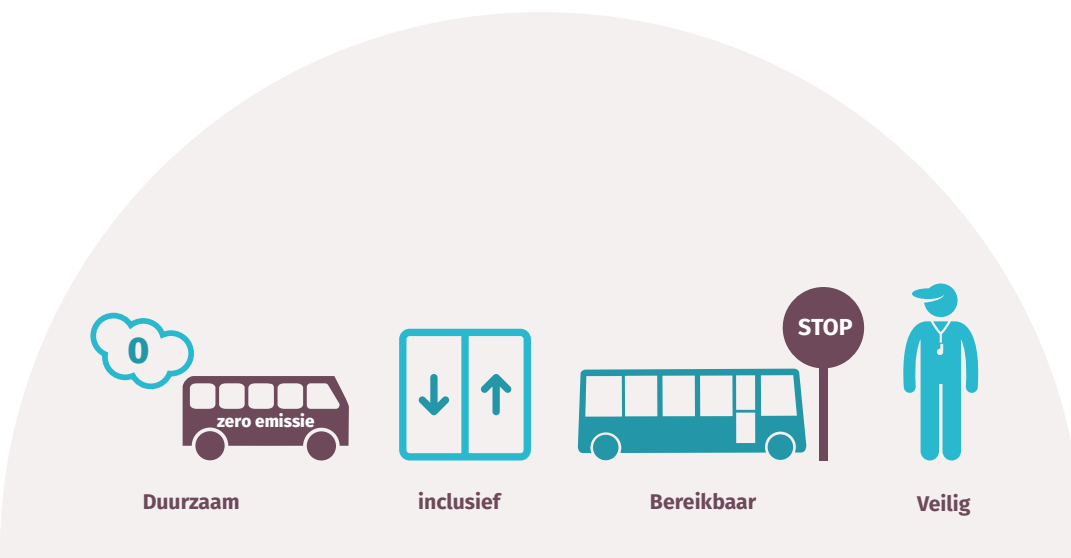
Om onze regio aantrekkelijk te houden voor bewoners en bezoekers werkt de Vervoerregio aan duurzame, inclusieve en schone bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Alle maatregelen en projecten zijn opgenomen in het programma Investeringsagenda Mobiliteit. Tegelijk met de jaarstukken van de Vervoerregio verschijnt de jaarlijkse voortgangsrapportage over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Die gaat uitgebreid in op alle resultaten en effecten over 2022. Afgelopen jaar was opnieuw een jaar waarin zo'n honderd grote en kleine projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn gerealiseerd. Met een mooi resultaat voor bewoners en bezoekers.

Wat hebben we bereikt?



Alle mobiliteitsprojecten waaraan de Vervoerregio bijdraagt (of voornemens is om bij te dragen) staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit programma presenteert de totale ambitie. Daarbij presenteert het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten die niet onder de Amsteltram, AMRI, Concessies, Activa GVB of OSS (Onderzoek, Studies en Samenwerking) vallen. Binnen dit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit tellen we alle initiatieven, projecten en activiteiten op tot een investeringsvolume van meer dan € 120 miljoen per

jaar in de periode tot en met 2025. Met deze investeringen bereiken we een vliegwieleffect. Daarmee investeren we samen met onze partners een veelvoud van dit bedrag (€ 200 - 300 miljoen per jaar) in bereikbaarheid en mobiliteit in de regio. Veel van de projecten die in 2022 uitgevoerd zijn, dragen bij aan belangrijke beleidsdoelen. Zoals doorstroming en betrouwbaarheid van het OV, verbeteringen voor de fiets (fietspaden, fietstunnels en fietsparkeervoorzieningen), verkeersveiligheid en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken.



Al deze elementen komen terug bij integrale projecten. Zoals bij de aanleg van het HOVASZ-project in Uithoorn, Aalsmeer en de Haarlemmermeer. Met dit project is tegelijkertijd een busbaan en snelfietsroute aangelegd. Ook is de verkeersveiligheid bij oversteken aangepakt. In 2022 zijn de laatste onderdelen gerealiseerd. Andere projecten die in 2022 zijn afgerond, zijn onder meer: de automatische toegang- en betaalsystemen in zeven fietsenstallingen in Amsterdam, de aanlanding van het IJpleinveer, fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen in Westpoort, de fietsverbinding door de

knoop A4-A9 en het project De Entree bij Amsterdam Centraal.

Daarnaast hebben we doorgewerkt aan een aantal grotere opgaven, zoals de ZuidasDok OV-terminal, Guisweg, Knooppunt Lelylaan en de Multimodale Knoop Schiphol. Met deze projecten dragen we bij aan verschillende strategische opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit. De deur-tot-deur reistijd is op verschillende regionale verbindingen voor veel reizigers verkort. Ook is de betrouwbaarheid verbeterd. Daarnaast dragen veel projecten bij aan verbetering van de

Wat heeft het gekost?



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

Investeringsagenda (IA) Mobiliteit	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
IA Mobiliteit - Uitvoerings- budgetten en studies	124.648	152.851	152.344	132.680	19.664
Totaal lasten	124.648	152.851	152.344	132.680	19.664
Bijdragen derden	1.205	-	4.664	1.755	-2.909
BDU Absoluut	3.978	-	326	326	-
Totaal baten	5.183	-	4.990	2.081	-2.909
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-119.465	-152.851	-147.354	-130.599	16.755

Toelichting op tabel 4

Het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2022 bedroeg in de Begroting 2022-2025 € 152,9 miljoen. Bij de 2e Bestuursrapportage hebben we een inschatting gemaakt dat we maximaal € 152,3 miljoen zouden uitgeven. Uiteindelijk hebben we € 132,7 miljoen (86%) gerealiseerd. Door vertragingen op de lopende projecten is € 19,7 miljoen niet in 2022 uitgegeven. Dat bedrag wordt overgeheveld naar 2023.

Alleen de geoormerkte bijdragen voor specifieke projecten zijn bij de baten opgenomen. (Dat is het zogenaamde absolute deel van de BDU. In 2022 was dat € 0,3 miljoen voor de werkgeversaankpak in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid). De 'bijdragen derden' bestaan uit bijdragen aan enkele grote projecten, die in opdracht van de Vervoerregio worden uitgevoerd. Daaronder vallen het project Guisweg, HOV Zaan-IJ en de Rijksimpuls Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Die was in de gewijzigde begroting 2022 op € 4,7 miljoen begroot. De realisatie is € 1,9 miljoen, omdat door vertraging in deze projecten nog niet alle bijdragen zijn binnengekomen.

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen grotendeels afhankelijk van de wegbeheerders en externe factoren. Als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2022 verschillende projecten in de aanbesteding of de uitvoering vertraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de projecten Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT), Fietsenstalling station Sloterdijk, Uitbreiding energievoorziening metro Amsterdam, HOV Schiphol-Oost en de doorfietsroute de Hoek in de Haarlemmermeer. Daar staat tegenover dat we enkele projecten konden versnellen. Dat geldt onder meer voor het Zuidas-project in Amsterdam en verschillende onderdelen van de OV-terminal van het nieuwe station Zuid. Ook een project als 'fietspaden Markermeerdijk' tussen Hoorn en Amsterdam is al in uitvoering gegaan. Daarnaast wordt ook goede

inhoudelijke voortgang geboekt op complexe projecten als Multimodale Knoop Schiphol en Guisweg. Al met al is dit echter onvoldoende gebleken om de achterblijvende bestedingen te compenseren. Dit komt ook doordat ook kleinere projecten te maken kregen met wijzigingen in de planning. Dit kan bijvoorbeeld door vertraging in de aanbesteding. Of door uitstel omdat grote verkeershinder op andere plekken wordt verwacht.

Per saldo is er sprake van een onderbesteding van € 19,7 miljoen (14%). Dit valt binnen de prognose van de bandbreedte in de 2e Bestuursrapportage 2022. Van de stelpost van € 4 miljoen voor projectstudies binnen het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit is in totaal een bedrag van € 2,5 miljoen uitgegeven. Er zijn voor verschillende projecten verplichtingen aangegaan, die pas in 2023 worden uitgevoerd. Zoals onderzoeken naar de onderdoorgang N247 Broek in Waterland, station Amsterdam Bijlmer ArenA en een tijdelijke eindhalte Amsteltram op de Parnassusweg. Oorzaak is onder meer onderbezetting bij adviesbureaus.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van haar mobiliteitssysteem. Dit gebeurt onder meer met de inzet op schonere energie, voertuigen, infrastructuur & productie maar ook door duurzame inkoop en verantwoord opdrachtgeverschap. In 2022 hebben we werk gemaakt van het beperken van de uitstoot van CO₂ en stikstof en het 'rain proof' maken van infrastructuur in de projecten waar we aan bijdragen. Dit hebben we gedaan door onder meer het introduceren van Duurzame Grond, weg en waterbouw (GWW) en de Milieukostenindicator te hanteren bij besluitvorming en aanbesteding. Ander belangrijk punt is het verschonen van het

OV met de Zero Emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer vijftig procent van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. Dankzij de afspraken die we in 2021 hebben gemaakt met GVB en de gemeente Amsterdam, zijn er in 2022 32 nieuwe zero emissie-bussen ingestroomd. Ook is er bijbehorende laadinfrastructuur gerealiseerd op het busplatform bij Amsterdam CS. Voor Zaanstreek en Waterland is onderzocht hoe we, vanuit de ambitie van de regionaad, gelijk bij start van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland (ZaWa) al een 100% zero emissie-vloot kunnen laten rijden.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Over 2022 is een bedrag van € 19,7 miljoen van het beschikbaar budget niet besteed. Dit budget valt niet vrij; er rust een verplichting op dat bedrag. Dit vanwege het feit dat de bijdragen voor de projecten al in contracten, overeenkomsten of beschikkingen zijn vastgelegd. Dit budget wordt toegekend aan deze projecten; samen met de eerdere bijstelling van € 27,2 miljoen die bij de 2e Bestuursrapportage is doorgevoerd. Het wordt als geoormerkt bedrag toegevoegd aan het (project)budget 2023. Daarmee heeft het resultaat 2022 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. Er is aandacht voor de inpassing in de omgeving en de reizigersbeleving. De Amsteltram vergroot de bereikbaarheid van het zuiden van de regio. Ook zorgt hij voor een kostenefficiënter mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt?



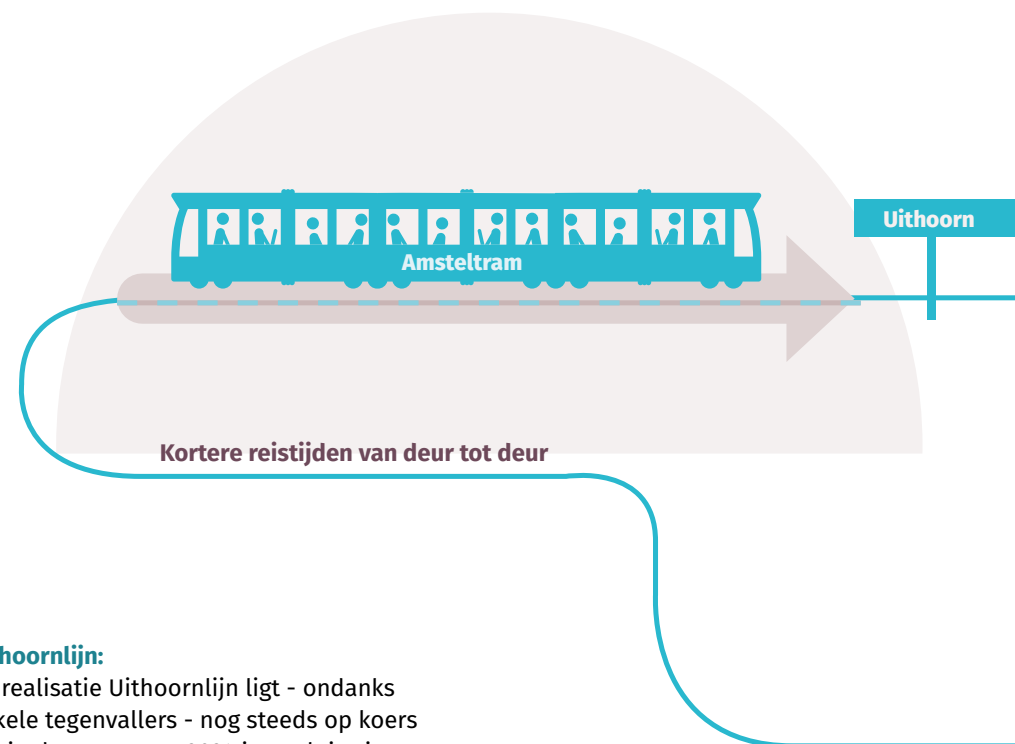
Amstelveenlijn:

Na de geplande start exploitatie van lijn 25 eind 2020 moesten nog wat restwerkzaamheden worden afgehandeld. Een zogenaamd Veegteam heeft gedurende 2022 de resterende werkzaamheden uitgevoerd. Het team is inmiddels ontmanteld. Alleen de financiële afhandeling met de leverancier van de wisselbeveiliging blijft over. Die zal wordt door de projectorganisatie van de Uithoornlijn in het eerste kwartaal van 2023 afgewikkeld.

De tijdelijke eindhalte van lijn 25 bij station Zuid.

Het opdrachtgeversoverleg Zuidasdok heeft in Q1 2022 besloten in te stemmen met het advies om te kiezen voor een combinatie van twee oplossingen:

- Op zo kort mogelijke termijn de reizigersafwikkeling en comfort van de overstap op de bestaande halte Strawinskyalaan verbeteren (optie Strawinskyalaan light). Stand van zaken: de werkzaamheden staan nu gepland voor uitvoering en oplevering in het eerste kwartaal 2023. (Dit omdat vanwege tekort aan capaciteit bij de aannemer de werkzaamheden niet in 2022 konden worden gerealiseerd. Dit bleek bij de contractering van de aannemer rond de zomer.)
- Bij opening van de Brittenpassage (eind 2025) is er een nieuwe tijdelijke eindhalte op de Parnassusweg (optie Parnassusweg heavy) - ten zuiden van het werkterrein Zuidasdok. Stand van zaken: planuitwerking loopt. Dit zal in de eerste helft van 2023 leiden tot een (bestuurlijk) besluit om het budget beschikbaar te stellen voor de realisatiefase.



Uithoornlijn:

De realisatie Uithoornlijn ligt - ondanks enkele tegenvallers - nog steeds op koers om in de zomer van 2024 in exploitatie te gaan. De tegenvallers waren het gevolg van onder meer vertraging in de levering van materialen, vandalisme en wijzigingen in het ontwerp. Naast de tegenvallers waren er ook meevallers. Zo is het westelijke deel van de busbaan succesvol weer opengesteld binnen de gestelde planning. Een andere belangrijke mijlpaal was het inhijzen van de liggers van het kunstwerk over de N201. Ook de weekendafsluiting en het publieks-evenement zijn goed verlopen. Er waren veel positieve reacties.

De samenwerking verloopt goed. Dit komt mede door een open en positieve houding van partijen om gezamenlijk tot oplossingen te komen. Zo is het ook de hoofdaannemer

gelukt om voor het zomerreces nog een contract te sluiten voor levering van kwartsarme ballast. Daarmee voldoet het project alsnog aan de regelgeving in dit kader.

Daarnaast levert het project een forse bijdrage in de duurzaamheidsdoelstelling van de Vervoerregio. Dit komt onder meer door toepassing van diverse oplossingen die tot CO₂-reductie leiden, bijdragen aan een betere leefomgeving, circulariteit van materialen en minder onderhoudskosten op termijn. Met als voorbeeld: de zonnepanelen die op het dak van de hal op het opstel terrein worden gelegd.

Wat heeft het gekost?



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

Amsteltram	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Amstelveenlijn	18.971	2.000	861	1.359	-498
Uithoornlijn	13.582	45.388	47.764	43.701	4.063
Totaal lasten	32.553	47.388	48.625	45.060	3.565
Bijdragen derden	1.868	27.293	28.660	28.660	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.868	27.293	28.660	28.660	-
Saldo Amsteltram	-30.685	-20.095	-19.965	-16.400	3.565

Toelichting op tabel 5

De lasten zijn onder meer lager uitgevallen door het verschuiven van de werkzaamheden aan de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram naar het 1e kwartaal 2023. Ook de impact van de verwachte prijsstijgingen is lager uitgevallen. En er is een vrijval van lasten geweest in verband met een lagere eindafrekening voor de inzet van de voormalige dienst MeT E&B.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

- ▶ De toepassing van onder meer diverse oplossingen die tot CO2-reductie leiden (kwartsarme ballast)
- ▶ bijdragen aan een betere leefomgeving
- ▶ circulariteit van materialen
- ▶ minder onderhoudskosten op termijn

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het positieve resultaat blijft binnen het subprogramma. Het heeft dus geen effect op het meerjarig programmabudget van de Amsteltram want uiteindelijk blijft het financiële projectresultaat ongewijzigd.



2.1.3 Grote projecten schaa sprong OV

De Vervoerregio Amsterdam heeft in een sterk verband samen met de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland, NS, KLM, ProRail en Schiphol afspraken gemaakt met het kabinet over belangrijke OV-projecten voor zowel de regio als geheel Nederland. Met deze projecten komt de beoogde schaa sprong van het OV dichterbij.

Wat hebben we bereikt?

In 2021 heeft de Vervoerregio al een bijdrage van € 225 miljoen toegezegd voor de projecten:

1. Het doortrekken van de metrolijn Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
2. Een verkenning naar de start van het sluiten van de metrolijn Ringlijn tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam CS.

Daarnaast staat de Vervoerregio garant voor een bedrag van € 300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metro-materieel. Met dat laatste bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten. Zo onderstreept de Vervoerregio haar lange termijn commitment aan de metrolijnen.

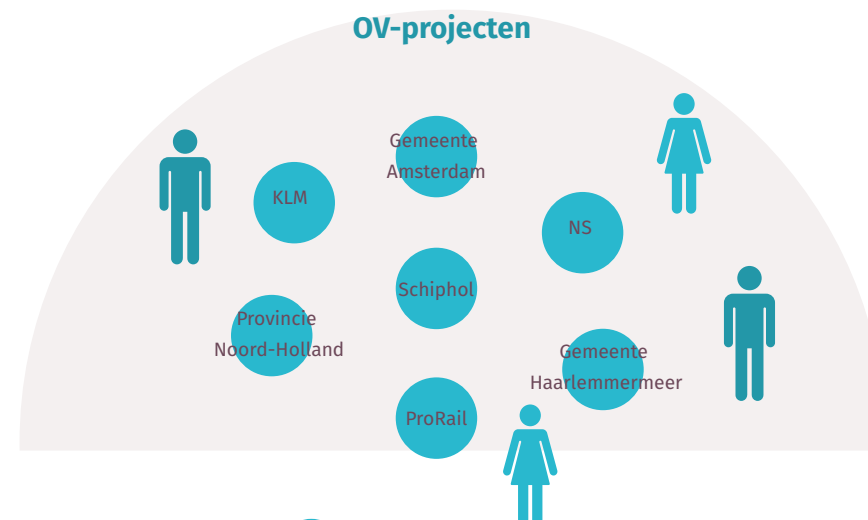
In november 2022 zijn in het BO MIRT aanvullende afspraken gemaakt. Aanvullend zijn twee grote projecten in de afspraken opgenomen:

3. Het doorzetten van Zuidasdok
4. Een derde perron op Station Zuid inclusief een internationale trein-terminal

De Vervoerregio heeft, net als de andere partners, een aanvullende bijdrage van € 145 miljoen toegezegd. Deze is in de meerjarenbegroting van 2025 tot en met 2034 opgenomen. Zodat naast de eerder toegezegde € 225 miljoen nog eens € 145 miljoen beschikbaar komt voor deze vier projecten.

Toelichting op tabel 6

Het in 2022 opgenomen budget voor de voorbereiding van de projecten 'doortrekken Noord/Zuidlijn' en 'sluiten metroring' is niet aangesproken. Omdat het bedrag onderdeel is van de afspraken in het BO MIRT van november 2022, moet dit bedrag wel voor latere jaren beschikbaar blijven. Het wordt dus doorgeschoven naar de begroting van latere jaren.



Wat heeft het gekost?

In 2022 zijn er geen uitgaven ten laste van het opgenomen budget geweest.

Tabel 6 Grote projecten schaa sprong OV (x € 1.000)

Grote projecten schaa sprong OV	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Bijdrage aanleg	-	10.000	500	-	500
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	10.000	500	-	500
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo Grote projecten schaa sprong OV	-	-10.000	-500	-	500

2.1.4 Concessies

De Vervoerregio is opdrachtgever van de vervoerders in het stad- en streekvervoer binnen de 14 vervoerregiogemeenten. Hiervoor verlenen we concessies aan vervoerbedrijven. Ook verstrekken we subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat daarbij om openbaar vervoer per bus, tram en metro. Er zijn vier concessiegebieden: Amsterdam, Amsteland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. Deze concessies omvatten 26% van het totale regionale openbare vervoeraanbod in Nederland. De concessies worden op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed. Alleen in het concessiegebied Amsterdam wordt de concessie onderhands gegund. Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. Die worden per concessie vastgelegd in programma's van eisen. .

Wat hebben we bereikt?



OV op basis niveau ondanks achter blijvende reizigersaantallen

De gevolgen van de covid-19 pandemie zijn nog steeds zichtbaar in het aantal reizigers. Over heel 2022 lag het aantal reizigers op een niveau van 75% ten opzichte van 2019. De herstelpercentages van het OV schommelden over het jaar: in het eerste kwartaal, waarin nog gedeeltelijk sprake was van een lockdown-situatie, zat gemiddeld 60% van het normale aantal reizigers in tram, bus en metro. In het laatste kwartaal was dat gestegen naar 81%. Er is wel herstel te zien ten opzichte van 2021. Toen zat het gemiddelde aantal instappers op 50% ten opzichte van 2019.

Over heel 2022 waren er 242 miljoen instappers in de concessies in de Vervoerregio. De verdeling over de concessies was als volgt:

► Concessie Amsterdam:	204 miljoen
► Concessie Amsteland-Meerlanden:	25 miljoen
► Concessie Waterland:	8 miljoen
► Concessie Zaanstreek:	5 miljoen

In 2020, 2021 en 2022 zijn afspraken met het Rijk gemaakt over het beschikbaar stellen van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV). Daarmee kon het



Figuur 5. Concessiegebieden

openbaar vervoer op een niveau van circa 90% blijven rijden en hielden reizigers een hoogwaardig vervoeraanbod.

Ook voor 2022 heeft het Rijk BVOV ter beschikking gesteld. Een noodzakelijke bijdrage om het OV op het niveau van circa 90% te houden. De Vervoerregio heeft maximaal haar subsidie toegekend. Hierdoor kon het vervoer op peil blijven. En de vervoerders waren hierdoor verzekerd van een nul rendement of een klein verlies.

Impact oorlog in Oekraïne en personeelstekorten

Halverwege 2022 werd duidelijk dat door de oorlog in Oekraïne de energieprijzen fors stijgen. Tegelijkertijd nam de inflatie toe. Hierdoor worden de kosten voor de vervoerders hoger. Voor de Vervoerregio betekent dit een hogere subsidie aan de vervoerders vanwege de contractueel afgesproken indexatie. Het is nog niet duidelijk of de BDU indexatie die in 2023 uitgekeerd wordt door het Rijk aan de Vervoerregio, deze hoge indexatievergoeding aan de vervoerders gaat dekken.

Ook kampen de vervoerders met grote personeelstekorten. Het bleek hierdoor lastig het vervoeraanbod op het gewenste niveau te houden. Er was vaker sprake van rituitval. Deze impact zal ook in 2023 doorwerken.

Invoering OVpay

In alle concessies van de Vervoerregio is het sinds eind 2022 mogelijk te reizen met de betaalpas of de betaalfunctie op de mobiele telefoon. Eenvoudig en gemakkelijk voor de reiziger. Een mooie eerste stap voor reizigers die op voltarief saldo reizen. In 2023 worden de mogelijkheden uitgebreid. Zo kunnen alle reizigers straks het gemak ondervinden van OVpay.

Zaanstreek-Waterland

De eerder stopgezette aanbesteding Zaanstreek-Waterland is in juni 2022 gegund aan EBS. Vanaf half december 2023 verzorgt EBS het openbaar vervoer in de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland. Direct na gunning is gestart met de implementatie van het nieuwe contract. De stallingslocaties worden voorbereid en de nieuwe bussen zijn besteld.

Amsterdam

In Amsterdam wordt continu gewerkt aan het op peil houden of verbeteren van de openbare ruimte. Deze werkzaamheden betreffen vaak wegen, bruggen, tunnels en kademuren waarbij het gaat om onderhoud, vervanging of een nieuwe inrichting. Voor een verantwoordelijke manier van werken, is het zo nu en dan nodig om de tram of metro tijdelijk buiten gebruik te nemen. Daarvoor wordt een Tijdelijke Buiten Gebruik Name (TBGN) aangevraagd met een

vervangend vervoerplan. Daarmee kunnen werkzaamheden doorgaan en blijft de OV-bereikbaarheid geborgd. In 2022 zijn voor het tram- en metrovervoer 25 TBGN-besluiten genomen. Hiermee kon afgelopen jaar gewerkt worden aan diverse projecten, zoals de Piet Heintunnel, Zuidasdok, Koninginneweg en Kinkerstraat. De effecten van het personeelstekort zijn in al onze concessies zichtbaar. Ook in de concessie Amsterdam. Ondanks maatregelen moest de dienstregeling in de kerstperiode 2022 naar beneden worden bijgesteld. Het gevolg was dat er op een aantal momenten met overvolle trams werd gereden. Soms ook bleven reizigers achter op de halte.

Afgelopen jaar hebben verschillende partijen hard en goed samengewerkt om hernieuwde afspraken te maken over de sociale veiligheid in het OV in Amsterdam. Aanleiding was de gewijzigde politiecapaciteit. De gemeente Amsterdam kwam samen met de Vervoerregio tot een convenant sociale veiligheid voor de komende vijf jaar. Verder is er een veiligheidsarrangement afgesloten in samenwerking met 15 partijen. Daarin zijn afspraken geactualiseerd. Ook wordt benadrukt dat sociale veiligheid een kritische succesfactor is in het OV. Om de samenwerking met de partijen te vieren, was er een officieel tekenmoment op 29 september.

Amstelland-Meerlanden

De klantwaardering in de concessie Amstelland-Meerlanden is hoog. In de uitkomsten van de OV-Klantenbarometer scoorden de bussen in de concessie Amstelland-Meerlanden een 8,3. Dit betekent dat - ondanks de verminderde dienstregeling - de kwaliteit van het openbaar vervoer goed is.



Wat heeft het gekost?



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

Concessies	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Amstelland-Meerlanden	69.808	46.093	66.981	66.388	593
Amsterdam (Exploitatie)	183.792	15.697	114.324	103.725	10.599
Waterland	30.779	19.820	23.102	29.954	-6.852
Zaanstreek	14.175	13.161	15.366	14.606	760
CVV en buurtbussen	47	125	103	69	34
Covid-OV-herstelbudget	-	22.275	7.278	2.677	4.601
Voorfinanciering laad- infrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	113	-	147	424	-277
R-net Uitvoeringskosten	2	200	-	2	-2
Zaansteek/Waterland (v.a. 2024)	154	-	150	266	-116
Totaal lasten	298.870	117.371	227.451	218.111	9.340
Bijdragen derden	6.996	6.100	6.143	6.758	615
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Beschikbaarheids- vergoeding OV	209.662	-	121.035	108.576	-12.459
Totaal baten	216.658	6.100	127.178	115.334	-11.844
Saldo Concessies	-82.212	-111.271	-100.273	-102.777	-2.505

Toelichting op tabel 7

In het kader van de BVOV-maatregelen en noodconcessies zijn alle concessie-bedragen volledig betaald. Daarnaast is er in 2022 al rekening gehouden met de hogere indexatie om tegenvallers bij de definitieve vaststelling te beperken. De afwijkingen voor de concessies zijn als volgt te verklaren:



Tabel 8. Concessies Afwijkingen in miljoenen

Onderdeel	Afwijking (in miljoenen)	Toelichting
Beschikbaarheidsvergoeding OV	-12,4	Lagere baten voor BVOV vanuit het rijk
Alle concessies	12,4	Lagere lasten binnen de concessies Amsteland Meerlanden, Amsterdam, Waterland en Zaanstreek
Covid-OV-herstelbudget	4,6	Lasten ingezet binnen concessie Waterland
Waterland	-4,6	Bijdrage vanuit het herstelbudget voor concessie Waterland
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	-0,3	Project loopt voorspoedig, uitgaven die in 2023 gepland stonden hebben nu al plaatsgevonden
Waterland	-1,9	De inkoop van DRU's om het vervoer binnen Waterland op peil te houden was duurder door tegenvallende reizigersopbrengsten
Alle concessies	-0,3	Meerdere kleine afwijkingen op het gebied van bijdragen, monitoringskosten en concessie betalingen
Totaal	-2,5	

De vaststelling van de BVOV 2021, die in 2022 bekend is geworden, heeft als resultaat € 12,4 miljoen lagere baten en lasten. Deze subsidie wordt door het Rijk aan de Vervoerregio verstrekt. De Vervoerregio verstrekt op haar beurt deze subsidie aan de vervoerders. Dit effect is daarmee budgetneutraal. Binnen het herstelfonds was € 4,6 miljoen gereserveerd voor de concessie Waterland. Deze kosten zijn binnen de concessie Waterland verantwoord. Dit effect is daarmee budgetneutraal.

Daarnaast is er bij een aantal posten sprake van uitgaven die later verwacht waren of hoger uitvallen maar die in latere jaren in de begroting staan. Dit gaat om € 0,3 miljoen voor de laadinfrastructuur

Zaanstreek-Waterland en € 1,9 miljoen voor de inkoop van extra dienstregelingskilometers binnen Waterland. Dit wordt in mindering gebracht op de begroting van 2023 en verder. Daarmee heeft dit bedrag op de lange termijn geen impact op de bestedingsruimte van de Vervoerregio.

Binnen alle concessies zijn er ook nog kleine afwijkingen door extra bijdragen, externe monitoringskosten, hogere indexatie en de reservering voor het diensregelingjaar 2023. De impact hiervan is per saldo € 0,3 miljoen.



2.1.5 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) (voorheen BORI/MVP)

Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en regio. Hiervoor heeft de Vervoerregio in 2022 volgens de afspraken van de nieuwe OV-Governance de Overeenkomst voor Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) met GVB Railinfra BV (RIB) afgesloten voor 13 jaar. Die betreft het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud (zoals inspecties, smeerbeurten etc.) als het vervangingsonderhoud aan de Railinfrastructuur (zoals bijvoorbeeld het vervangen van een gelijkrichterstation vanwege einde levensduur). Bij het aangaan van AMRI is GVB RIB ook aangewezen als beheerder conform de Wet lokaal spoor.

Wat hebben we bereikt?



AMRI stond in 2022 in het teken van de start van de nieuwe OV-Governance. De Vervoerregio heeft stappen gezet om haar rol als opdrachtgever/asset-owner nader in te vullen. Ook heeft de Vervoerregio erop gestuurd dat GVB RIB in haar rol als Assetmanager/beheerder Wet lokaal spoor gegroeid is.

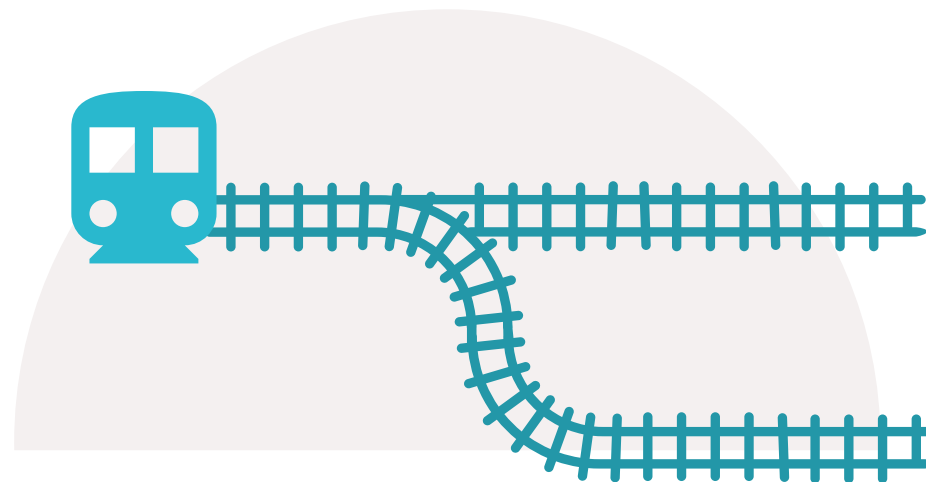
Deze nieuwe governance betekent dat de Vervoerregio kaders voor de prestaties, risico's en budget bepaalt en erop stuurt dat GVB RIB deze nakomt. GVB RIB is verantwoordelijk voor de vertaling van deze kaders naar concrete werkzaamheden aan

de infrastructuur. De Vervoerregio heeft binnen het AMRI domein doelstellingen op het gebied van veiligheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, beleving en compliance, op basis van de Vigerende Beheervisie.

De geleverde prestaties van GVB en de infrastructuur waren in 2022 over het algemeen goed. Dit betekent dat de reiziger doorgaans zonder hinder van niet functionerende infrastructuur op de bestemming aankwam. Kanttekening hierbij was de prestatie van de liften binnen het areaal. Met name de lift bij Rietlandpark is te lang buiten dienst geweest. Om de hinder voor de reiziger te beperken, heeft de Vervoerre-

gio op advies van GVB RIB besloten om hier een tijdelijke lift te plaatsen.

De Vervoerregio heeft samen met GVB in 2022 hard gewerkt aan het transitieprogramma. Dit driejarige programma is onderdeel van de overeenkomst om tot volwaardige sturing over de lijn van de internationale norm Assetmanagement te komen. Dat gebeurt volgens de gangbare ISO-normering, ISO 55001. De voortgang van dit programma lijkt vanaf het 3e kwartaal 2022 minder groot dan oorspronkelijk verwacht. De Vervoerregio is sinds de laatste maanden van 2022 op dit transitieprogramma aan het bijsturen zodat de beoogde doelen gehaald worden.



Wat heeft het gekost?



Tabel 9 AMRI | Baten & Lasten (x € 1.000)

AMRI	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
AMRI	126.204	144.611	140.015	88.817	51.198
Totaal lasten	126.204	144.611	140.015	88.817	51.198
Bijdragen derden	-	-	-	94	94
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	94	94
Saldo AMRI	-126.204	-144.611	-140.015	-88.723	51.292

Toelichting op tabel 9

De Vervoerregio is nog bezig met de afronding van de BORI/MVP afspraken met de gemeente Amsterdam tot en met het jaar 2021. Dit proces is bijna afgerond maar de subsidie 2021 kon niet in 2022 worden vastgesteld. Hierdoor zijn de uitgaven € 30 miljoen lager dan begroot. Dit bedrag schuift door naar 2023. Het eerste jaar van de AMRI-overeenkomst met GVB RIB kent een flinke onderschrijding: een bedrag van € 20,8 miljoen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- Projecten zijn eind 2021 al binnen de gemeente Amsterdam afgerond en daarmee onderdeel van de BORI/MVP verantwoording 2021
 - Personeelsgebrek binnen dagelijks onderhoud
 - Vertraging in projecten door gebrek aan personeel of materialen.
 - Opstart van de nieuwe organisatie GVB RIB na verschuiving activiteiten van de gemeente Amsterdam naar GVB RIB door OV-Governance.

De onderschrijding schuift conform de AMRI-overeenkomst door naar latere jaren. Daarin worden werkzaamheden ingehaald. Ook maken we opnieuw keuzes om de assets op een zo efficiënt mogelijke manier te onderhouden. Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Er is sprake van een geoormerkt resultaat.

Voor de afrekening BORI/MVP 2021 moet het in de begroting opgenomen bedrag beschikbaar blijven om deze in 2023 te kunnen vaststellen. Dit gaat om € 30 miljoen. Voor de bedragen binnen de AMRI-overeenkomst ligt contractueel vast dat deze binnen de totale looptijd van het contract beschikbaar blijven. Deze middelen zijn ook nodig om de werkzaamheden in te halen en ons areaal in de komende jaren goed te beheren. Dit gaat om € 20,8 miljoen. In het kader van de transitie naar een nieuwe governance zijn we nog bezig met een transitieprogramma en restpunten van de overdracht. De middelen die we hiervoor beschikbaar hadden, zijn komende jaren nog nodig om dit proces af te ronden. Dit gaat om € 0,4 miljoen.



2.1.6 Activa GVB

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



Wat hebben we bereikt?



In 2022 hebben de Vervoerregio en GVB voor het eerst gewerkt volgens het verbeterde afsprakenkader strategische activa dat in het kader van de nieuwe OV-Governance is opgesteld. Na het opstellen van de Strategische plannen door GVB en de Vervoerregio heeft het dagelijks bestuur het Meerjaren Investeringsplan (MJIP) 2023-2037 en het bijbehorende jaarplan 2023 vastgesteld. Het jaarplan 2023 bevat de financiële kaders voor 2023 en een overzicht van investeringsvoorstellen die GVB in 2023 in mag dienen.

De bestellingen van de nieuwe M7-metrovoertuigen en 15G-tramvoertuigen zijn binnen het activa domein het meest omvangrijk. De 15G tramvoertuigen en de M7 metrovoertuigen zijn besteld ter vervanging van oude tramvoertuigen (11G en 12G) en oude metrovoertuigen (S1/S2). Daarnaast worden ook de S3/M4 voertuigen uitgefa-

seerd die het einde van hun technische levensduur hebben bereikt. De nieuwe voertuigen passen beter bij de vraag en wensen van nu. Zo zijn de M7-voertuigen gebouwd om goed te kunnen functioneren op het nieuwe S&C systeem. Ook beschikken ze over verbeterde technieken (denk aan de informatieschermen, lichtsignalen bij deuren, interieur). Daarnaast zijn de voertuigen meer data gedreven (het zijn een soort rijdende computers). Ook de 15G heeft in die zin qua techniek en data stappen vooruit gezet. Het is een moderner voertuig met verbeterde technieken. De reiziger zal dit onder meer merken in betere reizigersinformatie, een moderner interieur, een betere uitstraling en een makkelijkere in- en uitstap.

Van deze nieuwe voertuigen zijn respectievelijk 30 metro's en 72 trams besteld. De

15G-trams worden inmiddels volledig ingezet in de dienstregeling. De performance van de 15G-trams is in termen van beschikbaarheid nog niet op het gewenste niveau. Wel is de verwachting dat de prestaties langzaam die kant op bewegen. Om de 15G-trams in de bestaande Havenstraat te kunnen onderhouden vinden daar verbouwingen plaats. Die worden ook vanuit het 15G budget gesubsidieerd dat door de Vervoerregio beschikbaar is gesteld. De verbouwing ligt in termen van geld en tijd niet volledig op schema. Dit heeft onder meer te maken met de prijsstijgingen. De Vervoerregio en GVB lossen dit in 2023 op.

De eerste M7-metrovoertuigen zijn in het kader van testen en toelating in Amsterdam aangekomen. Inmiddels heeft de Vervoerregio de indienststellingsvergunning verleend voor het eerste M7-metrovoertuig. Het is de

bedoeling dat GVB het eerste voertuig in het eerste kwartaal van 2023 inzet in de dienstregeling. Daarna stromen geleidelijk ook de andere 29 voertuigen in. Voor de M7 is een aanpassing nodig van de lijnwerkplaatsmetro in Diemen. Dit is opgenomen in de budgetten voor de M7 investeringen.

Zowel de materieelbestelling M7 als die van de 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 daarvoor benodigde laadinfrastructuur. Inmiddels rijdt GVB met 75 elektrische bussen uit de eerste drie batches in de dienstregeling. De prestaties lijken op

het gewenste niveau te zitten. Daarnaast heeft het dagelijks bestuur op 29 maart 2022 een beschikking verleend voor de vierde batch elektrische bussen en drie daarbij horende laadlocaties. In totaal zijn 84 bussen besteld.

Tenslotte heeft het dagelijks bestuur in 2022 een besluit genomen over de uitstroom van de oude bussen. De instroom van nieuwe elektrische bussen betekent concreet dat 20 gelede en 18 standaard dieselbusvoertuigen

uitstromen. Dit draagt bij aan de vermindering van CO₂-uitstoot op weg naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem.

Wat heeft het gekost?



Tabel 10 Investerings Activa | Baten & Lasten (x € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Strategische Activa	18.537	30.673	39.742	17.705	22.037
Totaal lasten	18.537	30.673	39.742	17.705	22.037
Bijdragen derden	-61	-	-	31	31
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-61	-	-	31	31
Saldo Activa GVB	-18.598	-30.673	-39.742	-17.674	22.068

Toelichting op tabel 10

De Vervoerregio draagt sinds begin dit jaar bij via een bevoorschotting aan de verstrekte activa-beschikkingen. Dit bedrag is conform aanvraag uitgekeerd. Daarbinnen werd er rekening gehouden met subsidie-beschikkingen waarop ook nog extra uitgekeerd zou worden in 2022. Maar hiervoor is de Vervoerregio afhankelijk van de subsidie-aanvrager. De afronding van

het S&C traject vindt in 2023 plaats. Het bedrag dat daarvoor gereserveerd was, € 11 miljoen, schuift door naar 2023.

Voor een aantal beschikkingen waren in 2022 bedragen opgenomen omdat we dachten dat hierop vooruitbetaald zou worden. Maar de bijbehorende investeringen komen pas in latere jaren tot realisatie. Dit heeft

te maken met de nieuwe bevoorschottings-systematiek. Dit had bij de 2e bestuurs-rapportage al moeten leiden tot een bijstelling. In de ontwerp-begroting 2024 en de 1e bestuursrapportage 2023 nemen we deze inzichten mee om het risico op zulke onderschrijdingen te mitigeren.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

De bestelling van een 4e batch elektrische bussen en de uitstroom van oude diesel busvoertuigen draagt bij aan het verder elektrificeren van het Amsterdamse openbaar vervoer. Daarmee wordt het OV steeds duurzamer.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Binnen het subprogramma is er een geoormerkt resultaat van € 22 miljoen. € 11 miljoen hiervan is toe te wijzen aan de afhandeling van het S&C project en de overdracht hiervan aan de Vervoerregio. Dit traject is nog bezig en de afronding vindt plaats in 2023. Het bedrag van de overige onderschrijdingen dient binnen het subprogramma te blijven. Dit omdat het gelinkt is aan reeds verstrekte beschikkingen en/of investeringen in toekomstige activa conform het Meerjaren Investeringsplan (MJIP).



2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

De Vervoerregio heeft kennisontwikkeling en samenwerking hoog in het vaandel staan. Daarom nemen we actief deel aan samenwerkingsverbanden en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data, kennis en instrumenten die bijdragen aan de (mobiliteits)vraagstukken die spelen in onze regio. De Vervoerregio pakt voor vier grote dossiers de rol als penvoerder. Daarnaast kent de Vervoerregio rollen als regisseur, financier, belangenbehartiger en/of facilitator. Ook voeren we zelf onderzoeken en studies uit om beleidsvorming te ondersteunen – en om huidige beleid en projecten te monitoren en te evalueren. Deze activiteiten vormen samen de inhoudelijke vulling van het subprogramma Onderzoek, Samenwerking & Studie (OSS).

Wat hebben we bereikt?



Ook dit jaar is een groot aantal activiteiten ondernomen op het gebied van samenwerking, onderzoek, mobiliteitsdata en kennis- en instrumentontwikkeling. Zo zijn we landelijk actief in het Kennisplatform Verkeer & Vervoer, het Samenwerkingsverband voor Decentrale OV Autoriteiten (DOVA) en het Nationaal Data Wegverkeer (NDW).

Via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 met het Rijk afspraken gemaakt. Die betreffen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop. Er ligt een besluit om voor deze projecten een MIRT-Verkenning te starten. Verder zijn onderzoeken uitgevoerd

als vervolg op het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area. Daarbij was aandacht voor de knelpunten op de weg en voor de mogelijkheden om Almere Pampus met het OV te ontsluiten. In het Multimodaal Toekomstbeeld zijn de belangrijkste beleidskeuzes voor mobiliteit in kaart gebracht waar Rijk en regio samen voor staan. Tot slot is in de Uitvoeringsagenda gewerkt aan een pakket van gedragsmaatregelen om ander reisgedrag dan autogebruik te stimuleren.

Het MRA – platform Smart Mobility heeft in 2022 de samenwerking weer versterkt. Dat is gebeurd door kennisdeling, productontwikkeling en door bij te dragen aan innovatieve oplossingen. Zo was er een congres in november met als thema 'grensverleggend groeien'. Daar kwamen deelnemers weer in contact met elkaar en kon men elkaar vrijrukken. Er zijn drie leidraden gebiedsontwikke-

ling afgerond. Twee nieuwe zijn ingezet in de regio. Deze leidraden helpen beleidsmakers uit mobiliteit en stedelijke ontwikkeling samen te werken. Er is een gebiedswijzer Hubs verschenen en een gids Mobility as a Service ontwikkeld. Die helpen beleidsmakers bij het plannen en realiseren van MaaS-oplossingen. En er zijn value sessies in gang gezet om wegbeheerders te helpen de juiste data te vinden en te gebruiken.

In 2022 is in het regionale verkeersmodel VENOM begonnen met de actualisatie van een groot nieuw verkeersmodel. Dat moet eens in de vier gebeuren. Het bouwen hiervan beslaat minimaal anderhalf jaar. Daarnaast is het verkeersmodel gebruikt voor verschillende grote en kleine studies en projecten. Ook is er een start gemaakt met een nieuw nationaal samenwerkingsverband van verkeersmodellen samen met

andere grote verkeersmodelpartners. Samen pakken we innovatie, data-inkoop en ervaringsuitwisselingen efficiënter op.

Het programma Verkeer & Meer heeft het afgelopen jaar zijn website geoptimaliseerd. Hierdoor is het voor scholen makkelijker om zich aan te melden voor verkeerseducatie. Ook krijgen gemeenten hiermee meer overzicht over verkeerscampagnes. Daarnaast is het CRM-systeem doorontwikkeld. Hierdoor ontstaat meer overzicht over welke scholen in de regio meedoen verkeersveiligheidsactiviteiten – en aan welke precies. En dan is er nog Doortrappen: het programma is dat is gericht op verkeerseducatie voor senioren. Hier is een onderzoek gestart naar de effectiviteit van de middelen en de communicatie.



Het kernteam [Strategische OV- en Spoorcoördinatie](#) is de plek waar strategische OV- en Spoorprojecten in de MRA worden besproken. Dit jaar is aandacht besteed aan de spoorring Amsterdam. De samenhang van alle projecten op de spoorring heeft een hoge prioriteit voor het kernteam. De aanleg van het derde perron op station Zuid is cruciaal om de ambities op het spoor mogelijk te maken. Met het afgesproken investeringspakket uit het BO MIRT (Zuidasdok, doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten Ringlijn) is een doorbraak gekomen in de realisatie van het derde perron. Verder heeft de MRA afgelopen jaar het voortouw genomen om de problematiek van de Gooicorridor in kaart te brengen.

Naast de verschillende penvoerdersprojecten zijn er diverse landelijke samenwerkingsverbanden en activiteiten waar we als Vervoerregio actief aan deelnemen. Binnen het samenwerkingsverband Decentrale OV-Autoriteiten DOVA werken we samen met andere OV-autoriteiten aan het verbeteren van het openbaar vervoer. In

2022 lag de nadruk op verdere afhandeling van COVID-gerelateerde zaken. Dit gebeurde naast de reguliere samenwerking op het gebied van betalen, tarieven, verduurzaming en dataverzameling. De Vervoerregio is de grootste financier van DOVA. De partijen dragen immers naar rato bij. En de Vervoerregio is goed voor maar liefst 25% van het landelijke bus-, tram- en metrovervoer.

KpVV (Kennisplatform Verkeer & Vervoer) 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. Nu de lockdowns achter ons liggen, heeft KpVV ook in 2022 geholpen om de veranderende invloed van Covid-19 op de mobiliteit in beeld te brengen. Daarnaast verzorgde KpVV weer diverse vormen van structurele monitoring en kennisontwikkeling. Denk hierbij aan de OV-Klantenbarometer, de Staat van het regionale OV, het Fietsberaad en Ruimte voor Lopen.

In het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) is het afgelopen jaar gewerkt aan de beschikbaarheid van NDW-diensten. Hieronder vallen realtime- en historische dataverzameling, -ontsluiting, -verrijking en -uitgifte. De Vervoerregio heeft hieraan bijgedragen door op te trekken met de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland bij NDW-overleggen. Ook leverde de Vervoerregio opnieuw een jaarlijkse financiële bijdrage. Concreet is in 2022 veel verbeterd op het gebied van het nationaal ontsluiten van fietstellingen. Daarnaast is er ook een nieuw product gelanceerd: Herkomst- en bestemmingsdata op basis van Floating Car Data (mobieltjes en andere apparaten) voor autoverkeer. Deze data is nuttig voor Amsterdam Bereikbaar, maar ook voor diverse beleidsanalyses. Bijvoorbeeld voor de afstemming van wegwerkzaamheden of het aanpakken van verkeersknelpunten.



Wat heeft het gekost?



Tabel 11 Onderzoek, studie en samenwerking (OSS) | Baten & Lasten (x € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
MRA verkeersmodel VENOM	371	525	536	334	202
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.061	1.550	1.550	1.032	518
MRA Smart Mobility	791	740	900	815	85
MRA Spoordossier	184	250	250	207	43
OSS overige projecten	4.920	5.934	5.997	5.508	489
Totaal lasten	7.327	8.999	9.233	7.896	1.337
MRA verkeersmodel VENOM	230	300	333	40	-293
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	772	1.005	1.005	558	-447
MRA Smart Mobility	452	494	654	614	-40
MRA Spoordossier	144	200	200	167	-33
OSS overige projecten	45	-	41	255	214
Totaal baten	1.643	1.999	2.233	1.634	-599
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-5.684	-7.000	-7.000	-6.262	738

Toelichting op tabel 11

In 2022 is het saldo van het subprogramma OSS € 6,3 miljoen. Daarmee is er sprake van een onderbesteding van € 0,7 miljoen ten opzichte van de gewijzigde begroting 2022. Dit wordt met name veroorzaakt doordat bepaalde projecten zijn uitgesteld of vertraging hebben opgelopen.

Wat is de bijdrage van het subprogramma aan duurzaamheid geweest?

Het subprogramma OSS kent meerdere activiteiten die direct bijdragen aan de duurzaamheidsambities van de Vervoerregio. Dat zijn zowel eigen activiteiten als financiering van activiteiten die door partners worden getrokken. Binnen de Vervoerregio wordt het Ontwikkelprogramma Schoon & Duurzaam vanuit OSS bekostigd. Hierin zijn alle duurzaamheidsactiviteiten van de Vervoerregio gebundeld op het

gebied van onder meer schone voertuigen, duurzame energie, circulariteit en klimaatadaptatie. Buiten onze eigen organisatie financieren we het projectbureau MRA Elektrisch, samen met de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en de gemeente Amsterdam. MRA Elektrisch zorgt voor de realisatie van laadpalen voor elektrische personenauto's in de publieke ruimte. Ook voert MRA Elektrisch projecten uit om het aandeel elektrische voertuigen te stimuleren.

Binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) worden daarnaast gedragsmaatregelen opgesteld om mensen te verleiden andere keuzes te maken dan reizen met de auto.

Is er sprake van een geoormerkte resultaat?

Ja, er is sprake van een geoormerkte resultaat van € 0,1 miljoen met betrekking tot alle penvoerdersprojecten (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA Platform Smart Mobility, MRA OV + Spoor coördinatie en VENOM).



2.1.8 Apparaatskosten

De apparaatskosten omvatten de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces. In mei 2022 zijn de teams Gebieden en Programma's, Beleid, Projecten, Projectbegeleiding, Beheer Contracten en Concessies, Kennis en Ontwikkeling omgevormd naar de huidige teams Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertise-centrum Projecten. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Het oorspronkelijk budget voor de personele lasten van het primaire proces bedroeg € 8,8 miljoen. Dat budget is incidenteel opgehoogd met € 0,5 miljoen voor uitvoering van de bestuursopdracht

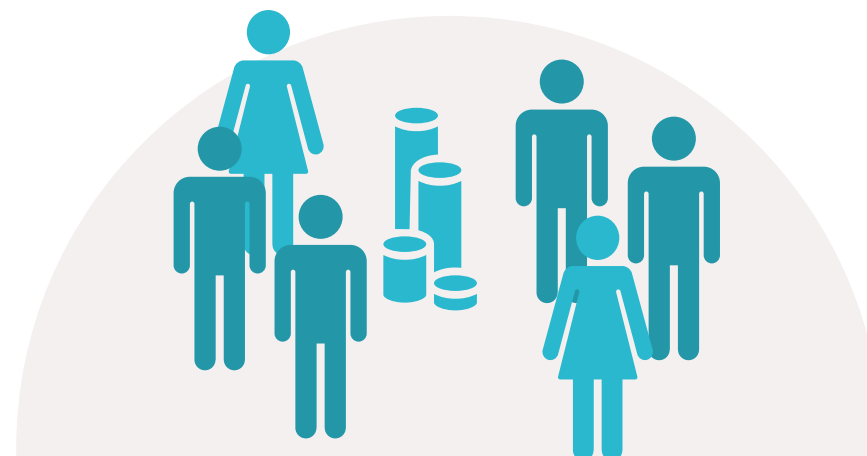
die eind 2020 is geformuleerd. Voor de uitvoering van de nieuwe taken op het gebied van de OV-Governance is € 1,6 miljoen toegevoegd. Daarvan is bij de 1e Bestuursrapportage 2022 € 0,3 miljoen

overgeheveld naar het subprogramma AMRI. Daarnaast werd het budget verhoogd met een indexatie van € 0,3 miljoen.

Daarmee bedroeg de begroting bij de 2e Bestuursrapportage 2022 € 10,8 miljoen. Hiervan is € 8,9 miljoen daadwerkelijk ingezet.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Voorgesteld wordt om het niet bestede budget ad € 1,9 miljoen over te hevelen naar 2023, zoals ook in de concept 1e Begrotingswijziging 2023 is aangegeven. Zo kan de personele inzet op de beleidsintensivering en de uitvoering van het bestuursakkoord in 2023 worden gedekt.



Tabel 12 Apparaatskosten | Baten & Lasten (x € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Directe Personeelslasten	7.667	8.408	7.930	7.816	114
Inhuur	1.103	2.570	2.837	1.159	1.678
Totaal lasten	8.770	10.978	10.767	8.975	1.792
Bijdragen derden	22	-	-	65	65
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	22	-	-	65	65
Saldo Apparaatskosten	-8.748	-10.978	-10.767	-8.910	1.857

Toelichting op tabel 12

Voor de personele inzet op de taken in het primaire proces van de Vervoerregio was in 2022 € 10,8 miljoen beschikbaar. De inzet in 2022 bedroeg € 8,9 miljoen. Niet alle beschikbare budgetten zijn gebruikt. Deels vanwege het nog niet op kunnen vullen van vacatures. Dit betreft het team Concessies & contracten. Ook werd de geplande inzet voor de uitvoering van nieuwe activiteiten niet volledig gebruikt.

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 2022 zijn behaald bij de ondersteunende functies.

Tabel 13 Overhead | Baten & Lasten (x € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Materiële kosten:					
Bestuur & Ondersteuning	98	157	157	115	42
Communicatie	97	290	290	159	131
Bedrijfsvoering	2.858	2.920	3.256	3.167	89
Financiën	211	196	196	162	34
Personele kosten:	0	0	0	0	-
Directe personeelslasten	5.094	5.434	6.467	5.674	793
Personeel van derden	2.051	1.703	2.007	2.198	-191
Totaal lasten	10.409	10.700	12.373	11.475	898
Baten overhead	183	140	140	314	174
Totaal baten	183	140	140	314	174
Saldo Overhead	-10.226	-10.560	-12.233	-11.161	1.072

Toelichting op tabel 13

De inzet in 2022 bedroeg € 7,9 miljoen en aan baten is € 0,3 miljoen gerealiseerd. Daarmee is € 0,8 miljoen minder besteed dan was begroot. In de 2e Bestuursrapportage werd een onderbesteding van circa € 0,5 miljoen al aangekondigd. Niet alle beschikbare inhuurbudgetten zijn gebruikt omdat enkele vacatures niet onmiddellijk konden worden opgevuld.

Bij Bedrijfsvoering is de realisatie met € 0,1 miljoen binnen de gewijzigde begroting ad € 3,2 miljoen gebleven. De overschrijding bij Informatie en Communicatie is volledig opgevangen door de post Personeel en Organisatie (P&O). Hierbij zijn de uitgaven voor Opleidingen en Reiskosten achterge-

bleven bij de begroting, met name vanwege de corona beperkingen.

De invloed van de gevormde voorziening voor Spaarverlof, die niet was begroot, is beperkt gebleven tot € 19.000.

Het voorstel is om het niet besteed budget over te hevelen naar 2023. Op die manier kan, zoals ook in de concept 1e Begrotingswijziging 2023 is aangegeven, de personele inzet op de beleidsintensivering en de uitwerking van het bestuursakkoord in 2023 worden gedekt.



2.3 Algemene dekkingsmiddelen

De algemene structurele inkomsten ontvangt de Vervoerregio via het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (IenW). Dit is in overeenstemming met de uitvoeringsregeling BDU Verkeer & Vervoer. Additionele bijdragen niet gelinkt aan de BDU nemen we niet binnen de algemene dekkingsmiddelen op maar rechtstreeks in het programma Verkeer & Vervoer. Het totaal van baten en lasten wordt verrekend met het saldo BDU. De rentebaten betreffen de baten ten aanzien van al eerder verstrekte - of nog te verstrekken - busleningen (en de marktconformiteitsopslag op de garantstelling op de leningen van de strategische activa). De busleningen voor de vervoerders EBS en Connexxion zijn uit ons niet bestede BDU-saldo gefinancierd. Hierdoor komt de rente aan de Vervoerregio ten goede. De marktconformiteitstoelage wordt aan GVB Activa in rekening gebracht. Op die manier krijgen we een reële marktwaarde vergoed voor de garantstelling op de leningen voor strategische activa (vooral tram- en metrostellen). Zie ook de paragraaf Financiering voor een verdere toelichting.

Wat hebben we bereikt?

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

In juni 2022 is een indexatie van 3,85% over de gehele BDU uitgekeerd. Deze index is gebaseerd op het prijspeil van maart 2022. Daarmee biedt het nog onvoldoende dekking voor de werkelijke prijsstijgingen over heel 2022. Volgens de systematiek van de indexatie zou de verhoging van de BDU in juni 2023 de prijsstijgingen van na maart 2022 moeten compenseren.

Omdat de liquiditeitspositie in 2022 voldoende was, was het niet nodig om leningen af te sluiten. Daardoor is er geen aanspraak gemaakt op de post rentekosten. Wat heeft het gekost?

Voor rentelasten op mogelijk aan te trekken leningen was bij de 2e Bestuursrapportage een bedrag van € 0,3 miljoen opgenomen. Die kosten zijn niet gemaakt omdat de Vervoerregio voldoende eigen middelen had.



Tabel 14 Algemene Dekkingsmiddelen | Baten & Lasten (x € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde Begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil Jaarrekening Gewijzigde begroting 2022
Lasten voorgaande jaren	-49	-	-	-	-
Rentelasten	-	566	300	-	300
Totaal lasten	-49	566	300	-	300
BDU jaarbijdrage	425.600	426.749	443.265	443.265	-
BDU saldo voorgaande jaren	-27.164	69.820	32.362	-63.952	-96.314
Rentebaten	2.397	2.036	2.300	2.991	691
Overige baten voorgaande jaren	1	-	-	-20	-20
Totaal baten	400.834	498.605	477.927	382.284	-95.643
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	400.883	498.039	477.627	382.284	-95.343

Toelichting op tabel 14

In 2022 ontving de Vervoerregio € 443,2 miljoen aan BDU. Dat is inclusief indexering ad € 16,5 miljoen (3,85%). Wanneer in een bepaald jaar meer of minder wordt besteed dan de voor dat jaar beschikbare BDU bijdrage, wordt dit bedrag 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 2022 was een onttrekking uit dat spaarsaldo van € 32,4 miljoen nodig om de begroting sluitend te maken. In 2022 is uiteindelijk € 65,9 miljoen minder uitgegeven dan de

over 2022 ontvangen BDU. De dotatie aan het saldo BDU bedraagt daarmee € 64,0 miljoen. Na deze dotatie resteert eind 2022 € 250,9 miljoen aan BDU saldo.

In 2022 heeft de Vervoerregio € 1,0 miljoen rente op de bussenleningen ontvangen. Dat is conform het begrote bedrag. De marktconformiteitstoeslag was bij de 2e Bestuursrapportage voor € 1,2 miljoen in de begroting opgenomen. Over heel 2022 kwam hij op € 1,3 miljoen uit. Een onverwacht voordeel leverde de rente op het Schatkistbankieren op. Vanaf het 3e kwartaal 2022 keert het Rijk sinds lange tijd weer rente uit over het openstaande saldo op onze rekening.

Dat leverde in 2022 € 0,8 miljoen op. De rentelasten waren in de oorspronkelijke begroting voorzichtigheidshalve opgenomen. Dit was voor het geval de Vervoerregio onvoldoende liquiditeiten zou hebben om deze leningen te kunnen financieren. In dat geval zou ze kapitaal moeten verwerven. Er was geen noodzaak om in 2022 leningen aan te gaan. Hierdoor is de begrote post rentelasten ad € 0,6 miljoen bij de 2e Bestuursrapportage bijgesteld naar € 0,3 miljoen. Daar is uiteindelijk geen gebruik van gemaakt.



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

De paragrafen Lokale heffingen en Grondbeleid zijn niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en 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 stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen.

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooraf ontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2022 € 132,6 miljoen. Dat is het saldo van de BDU ad € 250,9 miljoen en het bekleemde deel daarvan ad € 118,3 miljoen, namelijk € 99,5 miljoen uit 2022 (zie paragraaf 1.4) en € 18,8 miljoen uit 2021.

Dit weerstandsvermogen ad € 132,6 miljoen moet worden afgezet tegen de inzet uit het saldo BDU ad € 50 miljoen, die in de begroting 2023 is opgenomen, en de benodigde risicobuffer die eind 2022 op € 41 miljoen uitkomt (zie hierna onder het kopje Risicobeheersing). De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee iets meer dan € 40 miljoen. Dat is gering: nog geen 10% van onze jaarlijkse begroting.

De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

Kengetallen

De netto schuldquote geeft inzicht in de omvang van de schuldenlast ten opzichte van de totale begroting. Het is een indicatie van de mate waarin rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. Het saldo BDU is opgebouwd uit ontvangen rijkssubsidie. Het kan alleen worden uitgegeven aan de taak Verkeer & Vervoer binnen de vervoerregio. Daarmee is dit saldo volgens de regelgeving van de BBV geoormerkt: het wordt als schuld gecategoriseerd. Daarom heeft de Vervoerregio een positieve schuldquote - ook al zou de verwachting zijn dat bij verstrekte busleningen een negatieve schuldquote hoort.

Bij dit kengetal wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel van verstrekte leningen in de exploitatie zichtbaar. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de busleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. De hogere netto schuldquote ten opzichte van de begroting 2022 wordt veroorzaakt door de relatief grotere toename van de vlottende passiva. Gecorrigeerd voor de leningen is de netto schuldquote gelijk aan de begroting.

Tabel 15: Kengetallen weerstandsvermogen





Tegenover de stijging van de vlottende passiva is immers een stijging van de uitstaande leningen (bussenleningen) komen te staan.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het laat zien 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. Bijna alle lastenbudgetten zijn immers structureel van karakter. 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 risicomanagement) 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 eisen. De Vervoerregio wil verbeterlagen maken in risicomanagement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Dit gebeurt als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model. Dat is de Engelse term voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financieel-, 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:

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

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

Tabel 16. De tien belangrijkste risico's



	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor ...</i>	Maatregelen
OV-Governance				
1.	Onderbenutting van de jaarschijven AMRI	Achterstallig onderhoud in het werkend vervoersysteem ↑	Achterblijvende prestaties in het assetmanagement.. ↑	Zicht krijgen op status van de assets (herijking 2024) Transitieplan op het oorspronkelijke tijdspad brengen Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties
2.	Benodigde instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot ↓	Geen mogelijkheid om groot onderhoud te bekostigen uit de eigen begroting ↑	Buffer vanuit gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-Wetlokaal assets opbouwen Nulmeting op de kunstwerken Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken in-dien nodig Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering
Grote opgaven				
3.	De uitwerking van de besluitvorming van het OV-knooppunt Zuidasdok ontstaan niet gewenste mobiliteitseffecten	Mobiliteitsontwikkeling rondom Station Zuid blijft achter bij de noodzaak ↑	Bereikbaarheid van Amsterdam en omgeving komt in de knel ↑	Inzet met alle partijen om tot goede afspraken te komen
4.	Gebrek aan interesse in mobiliteit (bouwopgaven staan centraal)	Keuzes die tegengesteld zijn aan belangen verkeer en vervoer ↑	Duurdere opgaven op gebied van mobiliteit waar we niet op toegerust zijn ↑	Aan boord zijn en blijven bij de discussie over de bouwopgave
Financiën				
5.	Onvoldoende prijscompensatie in de BDU	Het budget wordt in reële termen krappere, prijzen stijgen harder dan indexaties ↑	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang ↓	Bezuinigingen in het betreffende programmabegrotingsvoorboud in subsidieverordeningen Gerichte actie met onderbouwde vraag naar Den Haag
6.	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Beschikbare BDU is ontoereikend voor al onze ambities en toezeggingen ↑	Niet alle projecten of activiteiten vinden doorgang ↑	Kaderstellende keuzes Prioriteringsmethodiek inzetten ahv beleidskader Extra financiële dekking door externe partijen
7.	Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productie-omvang naar het 'nieuwe normaal' te krijgen	Het OV komt niet meer op het oude niveau en/of tevergeefse inzet om te proberen het OV op het oude niveau te krijgen ↑	Veel investeringen (tijd, geld, middelen) die niet of nauwelijks effect hebben ↑	Accepteren dat het OV-aanbod structureel is veranderd Beleid herijken Marktconformiteitstoets uitvoeren met maatregelen
Bestuur				
8.	Wenst tariefsverhogingen in het OV te compenseren	Opdracht voor een compensatieregeling voor de reiziger op de OV-tarieven ↑	Structurele extra financiële bijdrage van de Vervoerregio ↑	De BDU is niet toereikend is om het reizigersdeel te indexeren Consequenties expliciteren bij besluitvorming en alternatieven ontwikkelen. Daarbij gebruikmaken van de nieuwe ontwikkelingen in betalen. Tariefdifferentiatie.
Organisatie				
9.	Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert ↑	Dienstverlening stagneert ↓	ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde
10.	De combinatie van schaarste aan personeel, mogelijk onvoldoende imago en het functiehuis	Er zijn onvoldoende gekwalificeerde medewerkers voor sleutelposities ↑	Inhuurkosten stijgen, risico's in projecten en contracten nemen toe ↓	Strategisch personeelsbeleid implementeren, significante formatie-uitbreiding

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten 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 € 41 miljoen per jaar. Zodoende is de benodigde jaarlijkse weerstandscapaciteit vastgesteld op € 41 miljoen.

De weerstandsratio van de Vervoerregio eind 2022 (weerstandsvermogen € 132,6 miljoen / benodigde weerstandscapaciteit € 41 miljoen) is 3,2. Dit is ruim voldoende. Dat kan worden gesteld op basis van algemeen geaccepteerde waarden waarbij geldt dat een ratio boven de 1,4 voldoende is. (Een ratio < 0,8 is onvoldoende is. Een ratio tussen de 0,8 en 1,0 is matig en een ratio tussen de 1,0 en 1,4 is voldoende.)

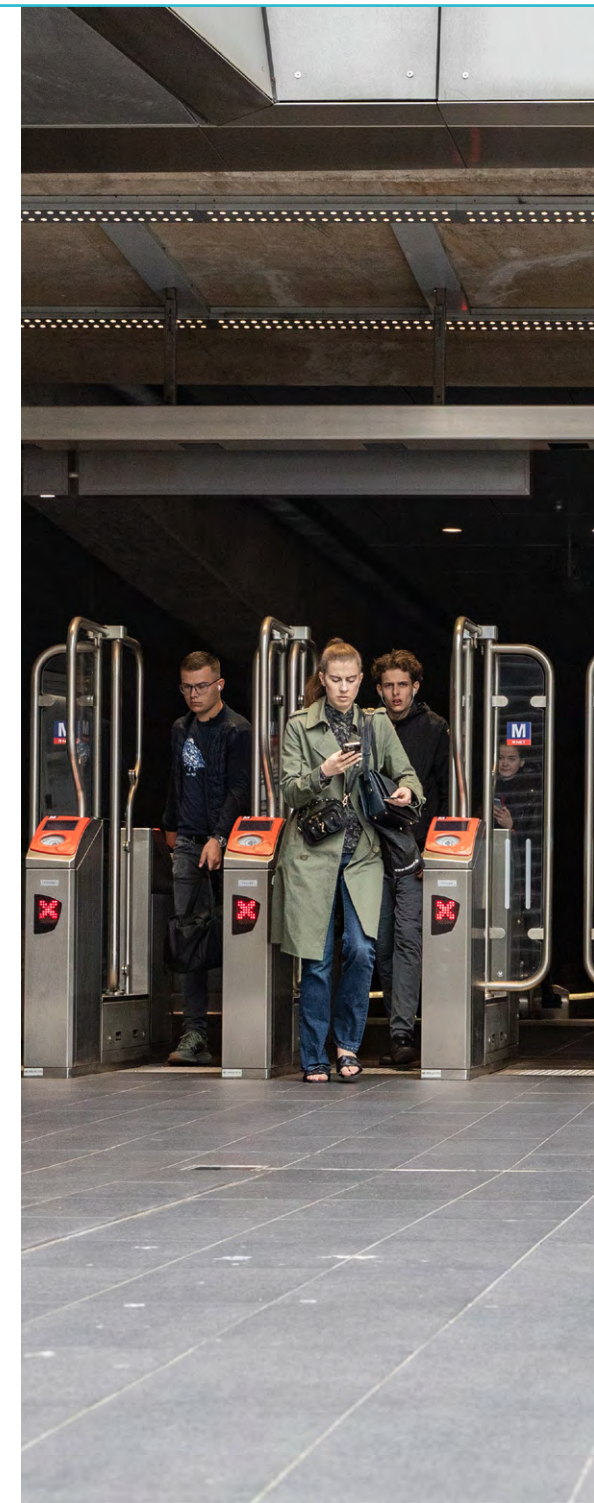
Wijzigingen ten opzichte van 2021

De volgende risico's staan niet meer in de top 10:

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

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

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





Toelichting op de risico's

Ad 1. AMRI: Beheer en onderhoud

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

Het in 2022 beschikbare budget voor het beheer en onderhoud door GVB blijkt voor een groot deel (ongeveer 40%) niet te zijn benut. Dit kan een signaal zijn dat de transitie naar de nieuwe werkwijze minder voortgang heeft dan gepland. Maar het kan ook dat er sprake is van het ontstaan van achterstallig onderhoud. Om dit risico te mitigeren is de Vervoerregio samen met GVB bezig om het assetmanagement structureel en effectief in te bedden in beide organisaties.

Ad 2. AMRI: Kunstwerken

Groot onderhoud aan kunstwerken in het metro-netwerk, zoals bruggen, viaducten en fly-overs, kost meer geld dan de betrokken partijen kunnen dragen. 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 3. Zuidasdok

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

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

Ad 4. Woningbouw

Nederland kent een grote woningbouwopgave. De nadruk bij de plannen ligt bij het realiseren van zoveel mogelijk woningen. Maar als er als onvoldoende rekening wordt gehouden dat mobiliteit hierbij een belangrijke plaats moet krijgen, bestaat het risico dat de bereikbaarheid van nieuwe wijken onvoldoende is. Wanneer er niet genoeg ruimte wordt ingepland voor OV, kan het zijn dat de nieuwe bewoners vooral aangewezen zijn op autogebruik. Dat gaat in tegen de ambitie van de Vervoerregio.

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

Ad 5. Prijsindexatie Brede Doeluitkering (BDU)

In allerlei regio's in de wereld regio's heerst onrust. De Oekraïne-oorlog is daar een voorbeeld van. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. De Vervoerregio is afhankelijk van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk. De BDU wordt jaarlijks geïndexeerd. Als de BDU minder stijgt dan de inflatie, daalt de reële koopkracht van de Vervoerregio.

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

Ad 6. Ambitieniveau

De Vervoerregio heeft een hoog ambitieniveau. Als aanvoerder voor de mobiliteitsopgave, als risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud van de Amsterdamse railinfrastructuur en grote projecten als het doortrekken van Noord/Zuidlijn staat de Vervoerregio voor grote en dikwijls kostbare opgaven. Deze opgaven drukken op de meerjaren-begroting van de Vervoerregio. Het risico bestaat dat de beschikbare BDU niet in alle jaren toereikend is voor alle ambities en toezeggingen.

Niet alle begrote projecten komen direct tot uitvoering in het jaar waarin die aanvaankelijk zijn voorzien. Door de jaren heen vinden altijd nieuwe prioriteringen plaats. Dit alles zorgt in de praktijk steeds voor nieuwe ruimte en mogelijkheden.

Ad 7. Concessies

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

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 regio om samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen wanneer we welke onderdelen implementeren. Op die manier leveren maatregelen een maximale bijdrage aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Ad 8. OV-tarieven

Een van de taken van de Vervoerregio is het jaarlijks vaststellen van de OV-tarieven. In 2010 zijn landelijk basisafspraken gemaakt voor de OV-tarieven, het landelijk tarievenkader. En in 2012 kwam er een tarievenverordening waarin staat welke ruimte de vervoerders hebben en hoe het tarief moet worden bepaald. Sinds 2019 heeft de regio een adviserende rol in het vaststellingsproces. In het geval dat de Vervoerregio de tarieven minder wil verhogen verhogingen dan landelijk afgesproken, is de reiziger beter af. Maar de Vervoerregio moet dan aan de vervoerders het verschil voortaan structureel aanvullen.

In de bestuurlijke beleidsafwegingen rondom de tarieven en subsidies binnen de Concessies zal een mix van incidentele en structurele maatregelen kunnen worden ingezet om de belangen van alle stakeholders in het OV zo goed optimaal mogelijk te behartigen passend binnen de financiële begrotingskaders van de Vervoerregio.

Ad 9. Informatietechnologie

De Vervoerregio loopt voor haar primaire en ondersteunende systemen het gevaar op discontinuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking. Denk hierbij 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 hiervoor een dienstverleningsovereenkomst afgesloten met een externe partij. Die is verantwoordelijk voor de instandhouding van het IT-platform en zorgt dat de omgeving up-to-date, veilig en bereikbaar blijft. Daarnaast is de Vervoerregio haar informatiebeveiliging gericht aan het verbeteren. Dat gebeurt door het toepassen van de normen in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO).

Ad 10. Kennis en kunde van de medewerkers

De Vervoerregio is een kennisorganisatie op het gebied van mobiliteit en beschikbaarheid. Ze bezit kernvaardigheden op het vlak van concessiebeheer en het begeleiden van infrastructurele projecten. De kennis en kunde van medewerkers die zich hiervoor inzetten, zijn onontbeerlijk. Voor veel posities zijn gekwalificeerde medewerkers nodig. De huidige krappe arbeidsmarkt, het bescheiden imago van de Vervoerregio en tegelijkertijd de grote ambities kunnen leiden tot een tekort aan gekwalificeerde medewerkers.

Om de krapte het hoofd te bieden, gebruikt de Vervoerregio een actief arbeidsmarktbeleid en een strategisch personeelsbeleid. De Vervoerregio anticipeert op de toekomstige vraag naar personeel en neemt het bestuur hierin mee via de reguliere begrotingscyclus.



2.4.2 Paragraaf financiering

In de paragraaf Financiering is opgenomen hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert. Ook geeft deze 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. Daarvan is de BDU de voornaamste. 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 vooruit ontvangen doeluitkering. Het saldo van deze spaarpot/buffer 'niet uitgegeven BDU' bedroeg op 1 januari 2022 € 187,1 miljoen en per 31 december 2022 € 250,9 miljoen. Dit saldo is voor de Vervoerregio de voornaamste bron van nog besteedbare middelen. Ook al is een deel van deze middelen (te weten € 99,5 miljoen) beklemd uit hoofde van geoordeelde bijdragen die zijn door-

geschoven naar komend jaar. Verder kent de Vervoerregio geen Eigen Vermogen, waardoor de solvabiliteit van de Vervoerregio nihil is.

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 2022 waren de € 443,6 miljoen BDU Verkeer en Vervoer, de € 108,6 miljoen regionale BVOV van het Rijk en de € 28,7 miljoen als bijdrage van het Rijk voor de Amsteltram. De BVOV

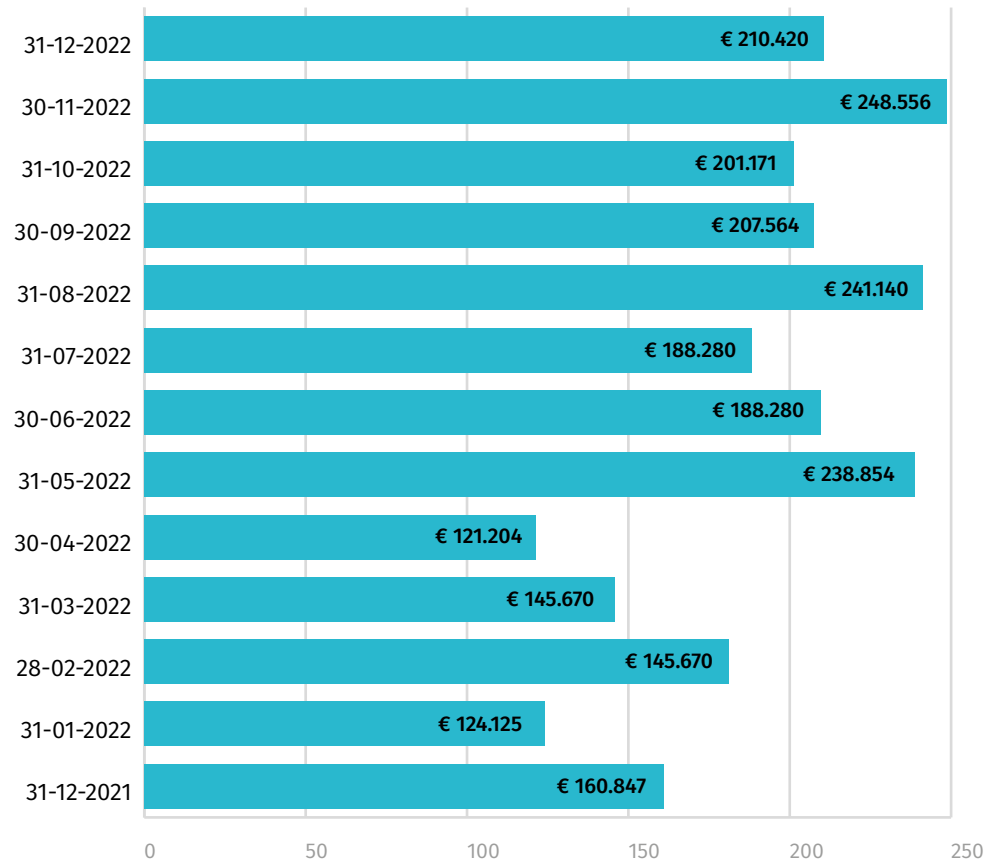
betreft de afrekening 2021 en een voorschot over 2022 (80%) in het kader van Covid-19-maatregelen.

Het totaal aan lasten bedroeg in 2022 € 530,7 miljoen, waarvan € 103,3 miljoen de 1-op-1 doorbetaling van de BVOV-gelden aan de concessiehouders betrof. Per saldo was sprake van een exploitatieoverschot van € 64,0 miljoen. Dit bedrag is gedoteerd aan het saldo 'niet bestede BDU' uit voorgaande jaren.

Niet alle baten en lasten staan gelijk aan de geldelijke inkomsten en uitgaven (liquiditeiten). Dit komt 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 2021 € 161,2 miljoen en op 31 december 2022 € 210,8 miljoen. Daarmee is de liquiditeit toegenomen met € 49,6 miljoen. Deze mutatie in het liquiditeitssaldo is

Tabel 18: Stand/verloop schatkistbankieren (x € 1.000)



Financiële instrumenten

Leningen en vorderingen/schulden (algemeen)

In 2022 zijn geen leningen aangegaan voor de financiering van activiteiten van de Vervoerregio. Voor kortlopende vorderingen en schuldposities (debiteuren en crediteuren) geldt dat we bij het betalen van facturen de wettelijke betaaltermijnen hanteren.

Verstreckte Bussenleningen (Connexxion en EBS)

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor busleningen. De subsidie wordt verstrekt voor de financiering van het verwerven van bussen of de herfinanciering van al verworven bussen. De bussen dienen voor openbaar personenvervoer ter uitvoering van een concessiebesluit. De busleningen draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer. Ook biedt de lening 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. De niet uitgegeven BDU uit voorgaande jaren leveren immers voldoende liquiditeiten op. Per 31 december 2022 bedraagt het uitstaande saldo van verstreckte busleningen € 74,7 miljoen. Hiervan is € 70,2 miljoen voor Connexxion en € 4,5 miljoen 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 2022 opgenomen.

Financieringswijze strategische activa GVB

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

1. Externe financiering door GVB Activa BV, voor een bedrag van maximaal € 725 miljoen: € 150 miljoen voor langlopende vastrentende lening, € 350 miljoen Revolving Credit Facility¹ (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordion').
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf 2025 (te converteren vanuit de RCF (zie 1) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G trams en M7 metro's) respectievelijk € 56 miljoen (investering ZE bussen)).

GVB Activa BV heeft per 31 december 2022 in totaal € 184 miljoen opgenomen van de onder 1 genoemde faciliteiten (€ 145 miljoen vastrentende lening en € 39 miljoen RCF-faciliteit).

¹ 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.

De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen. Daarmee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te 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 zogenaamde marktconformiteitstoeslag in rekening brengen. Dit is nodig om te voldoen aan Europese Staatsteunregels. Deze toeslag wordt onder de renteopbrengsten verantwoord.

Liquiditeitsontwikkeling t.o.v. prognose

Bij het opstellen van de begroting 2022 werd aanvankelijk een liquiditeitsprognose afgegeven van € 4,7 miljoen voor het eind van 2022. In de 2e Bestuursrapportage werd deze bijgesteld naar € 24,9 miljoen. Daarbij werd wel de kanttekening geplaatst dat de ervaring uit het verleden leert dat de realisatie ten opzichte van de begroting meestal achterblijft. Eind 2022 kent de Vervoerregio een stand van de liquiditeiten van € 210,8 miljoen. De grootste posten die het verschil verklaren zijn onder meer lagere lasten van € 65,8 miljoen en uitstel

van afrekeningen van projecten ter waarde van € 57 miljoen. Ook was er een - eerder dan verwachte - ontvangst van € 41 miljoen. De actualisatie van de liquiditeitsprognose vanaf 2023 (periode 2022-2023) op basis van de uitkomsten 2022 wordt in de 1e Bestuursrapportage 2023 opgenomen. Deze verschijnt gelijktijdig met de Jaarstukken 2022. Renterisiconorm en kasgeldlimiet

Het percentage kasgeldlimiet geeft de ruimte voor korte financiering aan bij aanvang van het begrotingsjaar. Voor 2022 is dit percentage 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 € 43,8 miljoen en de renterisiconorm € 106,8 miljoen. Tot nu toe heeft de Vervoerregio geen externe financiering aangetrokken. Mochten er leningen worden aangetrokken (bijvoorbeeld voor het verstrekken van bussenleningen, zie hiervoor), worden deze leningen in dezelfde ordergrootte doorgezet naar de aanvrager. Dat gebeurt dan met een risico-opslag. Deze methodiek ervoor zorgt dat de karakteristieken gelijk blijven van de aangetrokken en de verstrekte lening (wat betreft looptijd en leningsvorm). Hierdoor is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig.

Rentelasten

In de begroting 2022 werd een rentelast van € 0,6 miljoen verwacht, samenhangend met de verwachte benodigde externe financiering. Deze rentelast is in de 2e Bestuursrap-

portage naar € 0,3 miljoen verlaagd op basis van de liquiditeitsprognose. In 2022 is geen externe financiering nodig gebleken. Ook kende de Vervoerregio geen rentelasten (met uitzondering van een zeer gering bedrag aan fiscale rente in relatie tot naheffingen).

Renteresultaat en Rentevisie

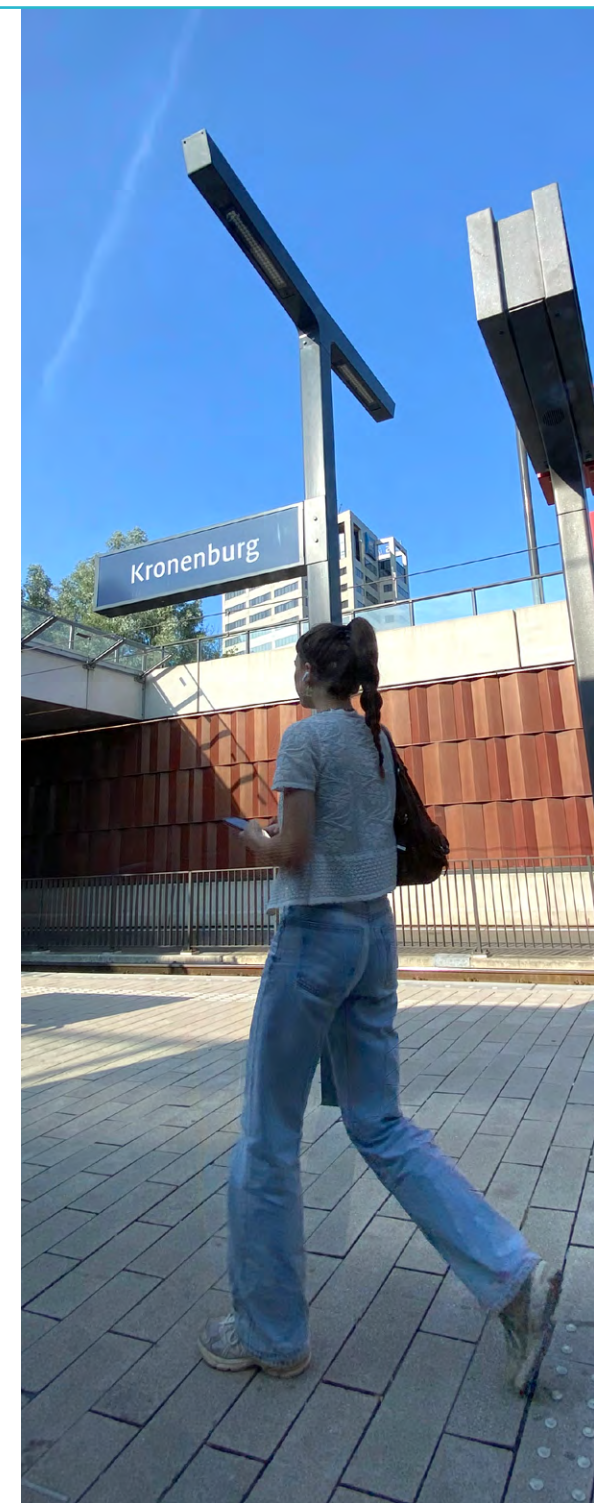
De Vervoerregio heeft over 2022 in totaal € 3,1 miljoen aan rentebaten. Die bestaan uit:

► rentevergoedingen	
bussenleningen	€ 1,0 miljoen
► de marktconformiteitsopslag	
GVB Activa BV	€ 1,3 miljoen
► Rente saldo	
Schatkistbankieren	€ 0,8 miljoen
Totaal	€ 3,1 miljoen

Omdat er nu geen sprake is van aangetrokken rentedragende financiering heeft de Vervoerregio geen specifieke rentevisie ten aanzien van door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden. Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van De Nederlandse Bank 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

2022 stond voor het team Bestuur en Communicatie vooral in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen. Daarnaast zorgde het team Bestuur en Communicatie ook in 2022 voor duidelijke communicatie. Ook gaf het team inhoud aan de positionering van de Vervoerregio. Daarnaast coördineert Bestuur en Communicatie het bestuurlijke besluitvormingsproces en geeft daar advies over. Verder zorgt het team voor goed relatiebeheer, in onze 14 gemeenten en in Den Haag en Brussel.

Nieuwe regioraad na de gemeenteraadsverkiezingen van 17 maart 2022

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 17 maart 2022 hebben alle gemeenteraden in de Vervoerregio Amsterdam hun vertegenwoordigers in de regioraad aangewezen. Met uitzondering van Purmerend, waar de nieuwe gemeenteraad tot stand kwam na de fusie met Beemster. Zodoende konden de regiraadsleden daar al per 1 januari beginnen. De in totaal 49 leden van de regioraad zijn bij de vergadering van 17 mei 2022 begonnen met de nieuwe bestuursperiode. Die duurt tot aan de gemeenteraadsverkiezingen van 2026. Samen met de MRA heeft de Vervoerregio (regionale) introductie-bijeenkomsten georganiseerd voor gemeenteraadsleden. Daarin zijn rol, werkwijze, organisatie en de betekenis van de regionale samenwerking toegelicht.

Regiomiddag 17 juni 2022

Op 17 juni 2022 troffen de nieuw gekozen en benoemde raadsleden en wethouders uit de regio elkaar voor een conferentie. Die markeerde het begin van de bestuursperiode 2022 – 2026. Het thema was 'de Vervoerregio als inspirerend aanvoerder van de mobiliteit/14 gemeenten werken aan een bereikbare en vitale regio, nu en in de toekomst'.

Nieuw dagelijks bestuur per 5 juli 2022

Op voordracht van de gemeenteraden in de Vervoerregio heeft de nieuwe regioraad in de vergadering van 5 juli 2022 de drie leden van het dagelijks bestuur aangewezen. Dit zijn namens de gemeente Amsterdam wethouder Melanie van der Horst, namens de gemeenten in Amstelland-Meerlanden Marja Ruigrok (wethouder Haarlemmermeer) en namens de gemeenten in Zaanstreek-Waterland Gerard Slegers (wethouder Zaanstad). De plannen en ambities van dit nieuwe DB voor de bestuursperiode 2022 – 2026 zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord 'Stap vooruit, Naar een duurzaam bereikbare regio'.

Portefeuillehoudersoverleg

Gemeenteraadsverkiezingen betekenen ook veel bestuurlijke wisselingen in de vervoerregio-gemeenten. Zo ook voor de portefeuille Mobiliteit. Met de wethouders van de 14 gemeenten zijn kennismakingsgesprek-

ken gevoerd zodat zij zich snel thuis voelen in de vervoerregio-samenwerking. Op die manier konden zij snel gericht aan de slag gaan. Daarnaast zijn de wensen vanuit de coalitieakkoorden opgehaald. Met het portefeuillehoudersoverleg is een startbijeenkomst georganiseerd om het DB en de wethouders een beeld te geven welke thema's in de regionale samenwerking prioriteit vragen.

Public Affairs

In 2022 is er veel werk geleverd op het gebied van Public Affairs. Er is een analyse gemaakt van de verkiezingsprogramma's van de 14 gemeenten. Daarnaast heeft de Vervoerregio een verkiezingsevenement georganiseerd in Pakhuis de Zwijger. Ook is er een position paper opgesteld die naar de formerende partijen is gestuurd.

Daarnaast hield de penibele situatie binnen het OV de gemoederen bezig. Met een grote coalitie heeft de Vervoerregio een publiekscampagne en een lobbycampagne aangezwengeld en gecoördineerd. Dit resulteerde in een tijdelijk landelijk vangnet voor het OV van 150 miljoen. Na de zomer waren alle ogen gericht op het MIRT. Public Affairs heeft 20 contactmomenten met Kamerleden georganiseerd om draagvlak voor het pakket in de Kamer te organiseren. De Vervoerregio neemt deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch,



tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een groter geografisch gebied dan de Vervoerregio vindt daar afstemming plaats op het gebied van mobiliteit en de inbreng richting het Rijk. Dat gebeurt onder meer via het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en het Bestuurlijk Overleg MIRT. De Vervoerregio verzorgt de MIRT coördinatie voor het BO MIRT namens heel Noord-Holland en Flevoland. Samen met de regio Utrecht vormt dit het MIRT landsdeel Noordwest Nederland. De MIRT coördinator van de Vervoerregio is verantwoordelijk voor de afstemming van de agenda van het BO MIRT met de MIRT coördinatoren van het Rijk (IenW/BZK) en de regio Utrecht.

Communicatie

Op verschillende dossiers is er voor (landelijke) media-aandacht gezorgd. In 2022 is de Vervoerregio verder gegaan met het positioneren van de Vervoerregio en de bestuurders op verschillende thema's zoals duurzaamheid, fiets, toegankelijk openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

Daarnaast heeft communicatie een rol gespeeld bij verschillende bijeenkomsten en evenementen. Daaronder vallen onder meer de regioraadmiddag, de bijeenkomsten rondom de verkiezingen, de installatie van het nieuwe dagelijks bestuur, het bestuursakkoord en de uitkomsten van het BO MIRT.

De sociale mediakanalen zijn ook in 2022 gegroeid. LinkedIn groeit op dit moment het hardst. Met 1052 nieuwe volgers dit jaar staat de teller nu op 3629 volgers. Op Twitter zijn er 75 nieuwe volgers. Het totaal komt daarmee op 3704. Op Facebook wordt sinds 2021 wat minder ingezet. De platforms Twitter en LinkedIn sluiten beter aan bij onze doelgroep. Er is dan ook een lichte daling in het aantal volgers op Facebook. Het aantal volgers is nu 1903. In 2021 is de Vervoerregio gestart met Instagram: 473 mensen volgden in 2021 onze berichten. Dit aantal is in 2022 gestegen tot 601 volgers: een stijging van 128 personen. Dat is ruim 25%.

Bedrijfsvoering

ICT, huisvesting en Facilitair

In 2022 is team Bedrijfsvoering druk bezig geweest met het zoeken van huisvesting. De nieuwe huisvesting biedt nieuwe kansen. Zo weerspiegelt het nieuwe kantoor (The Pulse) de ambitie van de Vervoerregio als aanvoerder van de mobiliteitsopgave. Ook ondersteunt de nieuwe huisvesting de organisatie in de ambitie om op een professionele manier samen te werken. We zijn voortvarend en efficiënt uit de Covid-crisis gekomen door mogelijkheden te bieden om hybride te werken.

Tabel 19. Investeringskrediet Huisvesting

Soort Activa	Afschrijf-termijn	Budget	Realisatie (incl. KvH BTW)
Inrichting nagelvast	15	€ 1.780.000	€ 1.695.910
Overige Installaties	10	€ 660.000	€ 628.821
Audio & Visueel	7	€ 190.000	€ 181.024
Investering ICT	5	€ 200.000	€ 284.291
Meubilair	10	€ 460.000	€ 462.519
Onvoorzien 5%	15	€ 164.500	
		€ 3.454.500	€ 3.252.565

Het is de verwachting dat de investeringen in de nieuwe huisvesting binnen het vastgestelde krediet worden afgerond. In januari 2023 vinden de laatste werkzaamheden plaats.

In 2022 is een ICT-verbeterprogramma samengesteld. Er is een digitale samenwerkingsomgeving voor projecten en er zijn programma's op basis van Office 365 gecreëerd. Daarnaast is, samen met het communicatieteam, een nieuw Intranet ingericht. Met het oog op de toekomstige ontwikkelingen wordt gewerkt aan de migratie naar één ICT-werkplek die ook past in de nieuwe huisvesting.

Ook team bedrijfsvoering heeft hard gewerkt aan het de ambitie die de Vervoerregio zich heeft gesteld als aanvoerder voor alle mobiliteitsopgaven. Vanuit die gedachte is ook het dashboard Mens, Werk, Geld opgezet. Belangrijke aandachtspunten in 2022 waren ook het waarborgen van de digitale veiligheid (cyber security) en het beheersen van risico's. Net als het creëren van een eenduidige, werkbare en veilige werkomgeving. In 2022 hebben we ook een strategie opgezet voor het digitaal werken.



HR

Dit jaar is team HR druk bezig geweest met het vormgeven van het imago van de Vervoerregio als werkgever. Op die manier kunnen we ook in de huidige krappe arbeidsmarkt gerichte arbeidscommunicatie inzetten. Daarnaast lag de focus op personeel door het meerjarig strategisch personeelsplan. Hierbij is meer inzicht gegeven in het streven naar een gezonde instroom, doorstroom en uitstroom. Verder hadden we in 2022 met een krappe arbeidsmarkt te maken. Hierdoor zijn er ook externe werving- en selectiebureaus ingeschakeld. Ook heeft HR een nieuw reisbeleid opgesteld. Vanaf 2023 zal er gebruik worden gemaakt van een duurzame en efficiënte mobiliteitsapp.

Financiën

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

De P&C-documenten zijn tijdig aan de rekeningcommissie en de regioraad aangeboden. Hierbij gaat het om de Kaderbrief 2023, Ontwerp- en definitieve Begroting 2023, 1e en 2e Bestuursrapportage 2022 en de Jaarstukken 2021. 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 fiscale zaken is vanuit Financiën meer gestuurd op fiscale bewustwording bij onder meer de grote projecten en samenwerkingsverbanden. In 2022 zijn de fiscale adviesdiensten succesvol Europees aanbesteed.

Vanaf 2023 moet het dagelijks bestuur de rechtmatigheidsverantwoording bij de verantwoording in de jaarrekening opnemen. Als voorbereiding daarop hebben concerncontroller en team Financiën in 2022 samengewerkt om verbeterpunten in de rechtmatigheid te realiseren. Er zijn tussentijdse interne controles als onderdeel van het beheersingsmodel 'Three Lines of Defense' uitgevoerd. Dit is gedaan door een extern aangetrokken specialist. Met deze onafhankelijke controle is de 3e lijn beter geborgd (zie ook paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing).

Fraudepreventiebeleid

Fraude is een ernstig maatschappelijk probleem dat burgers, ondernemingen en de overheid financieel benadeelt. De interne toetsing op aanwijzingen of signalen van fraude spitst zich toe op de toetsing van misbruik en oneigenlijk gebruik in het kader van de financiële rechtmatigheid. Enerzijds is de toetsing gericht op de juistheid en volledigheid van gegevens die door derden zijn verstrekt bij het gebruik van overheids-

regelingen (misbruik). Anderzijds is de toetsing erop gericht of derden bij het gebruik van overheidsregelingen geen rechtshandelingen hebben verricht die in strijd zijn met het doel van de strekking van de regeling (oneigenlijk gebruik).

De Vervoerregio past beheersmaatregelen toe ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik. Hiertoe zijn procedures opgesteld en is er functiescheiding tussen taken waar een risico op fraude is. Die functiescheiding is bijvoorbeeld van toepassing op het beoordelen van subsidieaanvragen en het toekennen van subsidies. Onderdeel van de jaarlijkse verbijzonderde interne controle is het toetsen van de werking van de beheersmaatregelen.

Naast de zogenaamde 'hard controls', zoals functiescheiding, taken en bevoegdheden, procedures en interne controle, kennen we de 'soft controls' van ethiek en bedrijfscultuur. Daaronder vallen het integriteitsbeleid, gedragscodes, de inzet van vertrouwenspersonen, het melden van misstanden en frauderisico-analyses op kwetsbare functies en processen. De Vervoerregio heeft de aanwezige soft controls in beeld gebracht. Op basis van deze inventarisatie heeft de Vervoerregio verbeteracties in 2023 geformuleerd. Daaronder valt het opstellen van een integraal integriteitsbeleid en een periodieke frauderisicoanalyse. Die sluiten aan bij de bestuurlijke verantwoordelijkheden en verplichtingen hieromtrent.

De Vervoerregio heeft geen aanwijzingen of signalen van fraude geïdentificeerd.

Rechtmatigheid

Gemeenten en ook de Vervoerregio moeten per verslagjaar 2023 zelf in de jaarrekening verantwoording afleggen over de rechtmatigheid van het gevoerde bestuur. De Vervoerregio heeft zich hierop voorbereid door vanaf 2019 systematisch stappen te zetten voor de verbetering van de interne beheersing. Vanaf verslagjaar 2021 heeft de Vervoerregio jaarlijks zowel een preventieve als een repressieve beoordeling uitgevoerd op de financiële rechtmatigheid van verschillende processen. Preventief is de interne beheersing van verschillende processen gemeten aan de hand van 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. Deze zullen in 2023 via prioritering van verbeteracties in de 1e lijn worden opgepakt. Geconcludeerd wordt dat er bij de Vervoerregio een volwassen interne

beheersingslandschap staat. Op specifieke onderdelen zal dit verder verbeterd worden. De VIC leverde waardevolle aanbevelingen op om de processen en de interne beheersing verder te verbeteren. De geconstateerde tekortkomingen betroffen vaak administratieve verbeterpunten, zoals het niet altijd consequent gebruik van het subsidiebeheersysteem en het ontbreken van procedurebeschrijvingen. Verder zijn er geen benoemingswaardige bevindingen geconstateerd uit de VIC.

Er is één onrechtmatigheid geconstateerd, deze bedraagt € 2.602.797.

Tabel 20. Rechtmatigheid

Beschrijving	Jaarrekeningpost	Fouten
Onrechtmatigheid aanbevelingen	Inkopen en aanbestedingen	€ 2.602.797

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de bevindingen, heeft het dagelijks bestuur besloten om ook over verslagjaar 2022 een rechtmatigheidsverklaring bij de jaarrekening af te geven. Deze luidt: '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 2022, 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.'

Rechtmatigheidsverklaring van het dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten net als 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.



2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen

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

Naast deze verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Voor een groter geografisch gebied dan de vervoerregio vindt daar afstemming plaats op het gebied van mobiliteit. Ook de inbreng richting het Rijk via het Programma SBaB en het Bestuurlijk Overleg MIRT valt onder het regionale samenwerkingsverband van de MRA. Vanuit haar rol en verantwoording op het gebied van OV wordt regelmatig opgetrokken met andere decentrale OV-autoriteiten in het Samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal OV Beraad. Dat heeft onder meer geleid tot concrete afspraken over de wijze van invulling van de BVOV en TVOV voor de jaren 2022 en 2023.

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

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft op 23 december 2021 één prioriteitsaandeel verworven. De gemeente Amsterdam bezit de overige 99.999 aandelen in GVB Holding N.V.

Wijze van belang: de Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dat betekent dat bepaalde besluiten (vooral die die betrekking hebbende op de dochters GVB infra B.V. en GVB Exploitatie B.V.) alleen in unanimiteit 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 rail-infrastructuur.



Grootte van het belang:

- ▶ per 23/12/2021: 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 21: Kerngegevens deelneming GVB Holding NV (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigingsplaats	Sub-programma
GVB Holding NV	Amsterdam	Concessies en BORI/MVP

Jaar	2021	2022
Aandeel	0,001%	0,001%
Eigen vermogen 31/12/	99.335	100.378
Vreemd vermogen 31/12/	427.687	448.735
Netto winst	5.206	1.043

Bron: Jaarverslag GVB 2022

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

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).

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

In spoedeisende gevallen kan de aandeelhouders gevraagd worden besluiten buiten vergadering te nemen. Het afgelopen jaar is dit bijvoorbeeld gebeurd om de overeenkomst met de accountant te verlengen.

Samenwerking in MRA-verband

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

- ▶ Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: jaarlijks draagt de Vervoerregio; Jaarlijks € 1,5 miljoen bij. Ook bijgedragen levert de Vervoerregio de programmamanager.
- ▶ Platform Smart Mobility: dit platform brengt MRA-partners samen rondom slimme vormen van mobiliteit. De Vervoerregio betaalt dit jaar ruim € 0,6 miljoen en levert de programmamanager.
- ▶ Het Regionaal Verkeersmodel VENOM
- ▶ OV & Spoor coördinatie
- ▶ Daarnaast vindt samenwerking in MRA-verband plaats op de volgende dossiers:
- ▶ MRA elektrisch (verduurzaming personenvervoer)
- ▶ Regionale Samenwerking Verkeersmanagement

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

2.4.5 Paragraaf Wet open overheid

De Wet open overheid (Woo) is in mei 2022 in werking getreden ter vervanging van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob). Uitgangspunt van de Woo is een actieve openbaarmaking van besluiten.

De bestuurlijke besluiten van dagelijks bestuur en regioraad maken we al actief openbaar via de eigen website. Voor algemeen verbindende voorschriften (zoals verordeningen en andere regelgeving) publiceren we ook via het publicatieblad gemeenschappelijke regelingen. Voornaamste wijziging onder de Woo is dat eisen worden gesteld aan actieve openbaarmaking van bestuurlijke besluiten, subsidie-besluiten, overeenkomsten en andere algemene besluiten. Deze nieuwe verplichting treedt op een nader te bepalen moment in werking. De verplichting heeft gevolgen voor de wijze van bekendmaken binnen de Vervoerregio van ongeveer 500 besluiten per jaar. We gaan die meer dan voorheen actiever openbaren. Voordeel

hiervan is dat de bestuurlijke legitimiteit van de besluitvorming en de zichtbaarheid van de Vervoerregio worden vergroot. In het kader van privacywetgeving en de normen van de Woo (zoals persoonlijke beleidsopvattingen, het hanteren van financiële of bedrijfsgegevens etcetera)etc., blijft het noodzakelijk bij publicatie bepaalde informatie niet herkenbaar op te nemen. Daarvoor hebben we geïnvesteerd in specifieke software (DataMask).





Jaarrekening 2022



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

3.1 Overzicht van baten en lasten

Tabel 22: Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Jaarrekening Baten 2021	Jaarrekening Lasten 2021	Jaarrekening Saldo 2021	Primitieve begroting Baten 2022	Primitieve begroting Lasten 2022	Primitieve begroting Saldo 2022	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Baten 2022	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Lasten 2022	Gewijzigde begroting na 2e Bestuurs- rapportage Saldo 2022	Jaarrekening Baten 2022	Jaarrekening Lasten 2022	Jaarrekening Saldo 2022
Programma Verkeer en Vervoer												
Investeringsagenda Mobiliteit	5.184	124.648	119.464	0	152.851	152.851	4.990	152.344	147.354	2.081	132.680	130.599
Amsteltram	1.868	32.553	30.685	27.293	47.388	20.095	28.660	48.625	19.965	28.660	45.060	16.400
Doortrekken N/Z lijn en sluiten metroring	0	0	0	0	10.000	10.000	0	500	500	0	0	0
Concessies	216.658	298.870	82.212	6.100	117.371	111.271	127.177	227.451	100.274	115.334	218.111	102.777
AMRI	0	126.204	126.204	0	144.611	144.611	0	140.014	140.014	94	88.817	88.723
Activa GVB	-61	18.537	18.598	0	30.673	30.673	0	39.742	39.742	31	17.705	17.674
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1.642	7.327	5.685	1.999	8.999	7.000	2.233	9.233	7.000	1.634	7.896	6.262
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	22	8.770	8.748	0	10.978	10.978	0	10.767	10.767	65	8.975	8.910
Totaal Verkeer & Vervoer	225.313	616.909	391.596	35.392	522.871	487.479	163.060	628.676	465.616	147.899	519.244	371.345
Overhead	183	10.409	10.226	140	10.700	10.560	140	12.373	12.233	314	11.475	11.161
Algemene dekkingsmiddelen												
Jaarbijdrage BDU	425.600				426.749			443.265		443.265		
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	-27.164				69.820			32.362		-63.952		
Overige algemene inkomsten	2.399	-49			2.036	566		300		2.971	0	
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	400.835	-49	-400.884	498.605	566	-498.039	477.927	300	-477.627	382.284	0	-382.284
Totaal voor mutatie reserves	626.331	627.269	938	534.137	534.137	0	641.127	641.349	222	530.497	530.719	222
Toevoeging aan reserves		0						0			0	
Onttrekking van reserves	938				0		222			222		
Saldo mutaties reserves	938	0	-938	0	0	0	222	0	-222	222	0	-222
Saldo resultaat	627.269	627.269	0	534.137	534.137	0	641.349	641.349	0	530.719	530.719	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 2022.

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).

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 gelden-

de grondslagen. Wanneer bij posten significante schattingselementen in aanmerking zijn genomen, wordt dit nader toegelicht bij de betreffende post.

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

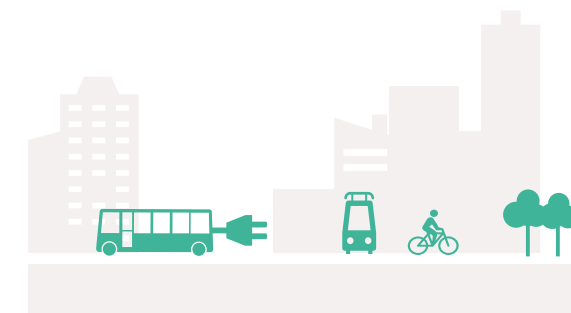
Materiële vaste activa

De Vervoerregio Amsterdam activeert vaste activa als gebouwen, installaties of andere duurzame activa. Deze materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs min de afschrijvingen. Specifieke investeringsbijdragen van derden worden op de desbetreffende investering in mindering gebracht. Meubilair, computers, communicatieapparatuur en vergelijkbare kosten worden in het jaar van aanschaf ten laste van de exploitatie gebracht indien de omvang beneden € 250.000 op jaarbasis blijft.

Bij de waardering van de vaste activa met economisch nut, wordt rekening gehouden met waardevermindering, indien die deze naar verwachting duurzaam is. Indien sprake is van een naar verwachting duurzaam lagere marktwaarde ten opzichte van de boekwaarde, wordt dus een duurzame waardevermindering verantwoord. Een overzicht van de afschrijvingstermijnen voor de verschillende soorten activa is in onderstaande tabel weergegeven. De afschrijvingen vinden plaats volgens het lineaire systeem, dus in gelijke jaarlijkse termijnen.

Tabel 23. Afschrijvingstermijnen

Soort Activa	Afschrijvingstermijn
Inrichting nagelvast	15
Overige Installaties	10
Audio & Visueel	7
Investering ICT	5
Meubilair	10



Financiële vast activa

Eind 2022 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 'verkoijingsprijs'. Die is feitelijk gelijk aan de nominale waarde, verminderd met de aflossingen. 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 'verkoijingsprijs'. Die is feitelijk gelijk 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.

P12 Voorzieningen

Voorzieningen worden gewaardeerd op het nominale bedrag van de betrokken verplichting of het voorzienbare verlies.

P2 Vlottende Passiva

Alle vlottende passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde.



3.3 Balans

Tabel 24: Balans

Activa	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
A1 Vaste activa		
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	0	1.665.709
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	1.586.856
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet Fido)	81.515.106	74.718.369
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	1.519	6.369
Totaal Vaste activa	81.517.625	77.978.303
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	10.313.629	15.371.921
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	160.847.404	210.420.349
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	0	23
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	399.652	392.306
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	504.087	375.561
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	79.770.471	94.913.592
Totaal Vlottende activa	251.835.243	321.473.752
Totaal Activa	333.352.868	399.452.055

Passiva	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
P1 Vaste passiva		
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	221.863	0
P12 Voorzieningen	0	19.000
Totaal Vaste passiva	221.863	19.000
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	26.543.544	35.844.329
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	194.461.825	262.734.293
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.088.826	2.052.179
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	110.036.810	98.802.254
Totaal Vlottende passiva	333.131.005	399.433.055
Totaal Passiva	333.352.868	399.452.055



3.4 Toelichting op de balans

A1 Vaste Activa:

A123 Materiële vaste activa met een economische nut

Soort Activa	Boekwaarde 2021	Investerings 2022	Afschrijvingen 2022	Afwaarderingen 2022	Boekwaarde 2022
A123 MVA Bedrijfsgebouwen	-	1.665.709	-	-	1.665.709
A129 MVA machines, apparaten en installaties	-	1.586.856	-	-	1.586.856
Totaal lening	0	3.252.565	0	0	3.252.565

De investeringen 2022 betreffen de hele inrichting van het nieuwe pand dat begin 2023 in gebruik is genomen.

De Vervoerregio Amsterdam kent geen materiële vaste activa met een economisch nut waarvoor een heffing kan worden geheven en geen materiële vaste activa met een maatschappelijk nut.

A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen

Per 2021 is de Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in GVB 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	Toevoegingen 2022	Aflossingen 2022	Eindsaldo 2022
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	04-11-32	76.544.410	0	6.316.085	70.228.325
Lening u/g 4 jaar (EBS-ze)	31-08-18	10-12-23	4.970.696	0	480.652	4.490.044
Totaal lening			81.515.106	0	6.796.737	74.718.369

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

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

De uitgaande lening aan Connexxion kent een looptijd van 2017 tot 2032. Daarbij staat de gehele looptijd het rentepercentage vast. De totale hoofdsom bedraagt € 100 miljoen.

De uitgaande lening aan vervoerder EBS kent een looptijd tot 2023 (voor de ZE bussen). Daarbij wordt één keer per jaar het rentepercentage herzien. Beide leningen zijn daarmee langlopend van aard volgens het verslaggevingsstelsel van de commissie BBV. De looptijd van de EBS-lening (EBS-ZE) is 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.

Omschrijving lening (in euro's)	Eindsaldo 2021	Toevoegingen 2022	Aflossingen 2022	Eindsaldo 2022
Lening Personeel	1.519	7.690	2.840	6.369
Totaal lening	1.519	7.690	2.840	6.369



A2 Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Gemeenten	252.079	874.918
Publiekrechtelijke Lichamen	6.224.656	80.308
Rijk	3.836.893	14.416.695
- waarvan		
Belastingdienst	3.836.893	14.416.695
Totaal Activa	10.313.629	15.371.921

NB. In voormelde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid. De stijging is het gevolg van de BTW over het AMRI-contract. De Vervoerregio ontvangt facturen voor het AMRI-contract inclusief inclBTW. Zij mag deze compenseren via het BTW-compensatiefonds. Tot 2021 was dit een subsidie zonder BTW aan dienst Metro en Tram.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
BNG Schatkist- bankieren	160.847.404	210.420.349
Totaal Vlottende activa	160.847.404	210.420.349
Totaal Rekening courant Rijk	160.847.404	210.420.349

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	10.068			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen				
(2)		396	407	400	379
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	9.672	9.661	9.668	9.690
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-

(1) Berekening drempelbedrag

		Verslagjaar	
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	534.137	
	Het deel van het begro- tingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000	
(4b)			
	Het deel van het begro- tingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	34.137	
(4c)	Drempelbedrag	10.068	

(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen

		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedra- gen tellen als nihil)	35.648	37.032	36.800	34.831
(5a)					
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	396	407	400	379
(2) - (5a) / (5b)					



A224 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Openbaarvervoer	0	0
Publiekrechtelijke lichamen	0	0
Overig	0	23
Debiteuren privaatrechtelijke partijen	0	23
Totaal Overige vorderingen	0	23

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

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	399.652	392.306
Totaal Liquide middelen	399.652	392.306

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 2021	toevoeging 2022	ontvangsten 2022	Eindsaldo 2022
Bosgeldten	202.000	0	202.000	0
3en ABA	302.087	145.834	72.359	375.561
Totaal nog te ontvangen	504.087	145.834	274.359	375.561

In 2022 is de laatste beschikking van de Bosgeldten vastgesteld.

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

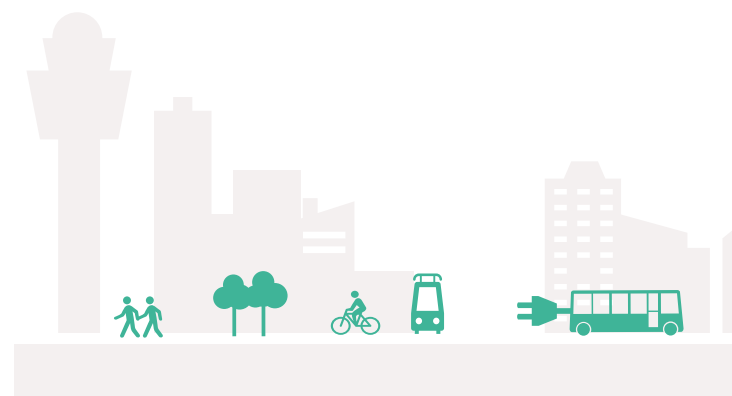
A29d Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Nog te ontvangen bedragen	79.694.441	84.332.219
Verkeer en Vervoer	26.968	105.422
Openbaar vervoer	79.286.636	83.295.293
Overhead	25.237	12.102
Algemene Dekkingsmiddelen	355.600	919.402
Vooruitbetaalde bedragen	76.030	10.581.373
Verkeer en Vervoer	-	735.113
Openbaar vervoer	55.000	9.549.000
Overhead	21.030	297.260
Eindtotaal	79.770.471	94.913.592

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

Het saldo van de overlopende activa bij Openbaar Vervoer bestaat voor het merendeel uit vier posten. Dit zijn:

- De afrekening BORI over de periode 2018 – 2020 € 30,0 miljoen
- De Beschikbaarheidsvergoeding 2022 € 24,3 miljoen
- Te verrekenen voorschoten AMRI 2022 € 16,0 miljoen
- Te verrekenen Beschikbaarheidsvergoeding 2021 € 5,9 miljoen



P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves

(in euro's)	Eind-saldo 2021	Bij: toevoegingen 2022	Af: onttrekking 2022	Eind-saldo 2022
Bestemmings-reserve boete-gelden	221.863	0	221.863	0
Totaal Passiva	221.863	0	221.863	0

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.

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 miljoen)
2. compensatie voor opbrengstendering van lijn 55 (ad € 0,4 miljoen. Dit deel is in 2021 komen te vervallen).

Ad 1) Voor het project OV-Coach is 2022 een bedrag van €221.863 onttrokken ter dekking van de gemaakte lasten in 2022 (totaal € 608.863). Daarmee is de bestemmingsreserve volledig besteed aan het door de raad gestelde doel.

P12 Voorzieningen

(in euro's)	Eind-saldo 2021	Bij: toevoegingen 2022	Af: onttrekking 2022	Eind-saldo 2022
Voorziening Verlofsparen	0	19.000		19.000
Totaal	0	19.000	0	19.000

Met ingang van 2022 voorziet de CAO in de mogelijkheid voor werknemers om verlof te sparen dat niet kan vervallen, zoals bij wettelijke en bovenwettelijke uren wettelijk is vastgelegd. Daarmee is er bij verlofsparen sprake van arbeidskostengerelateerde verplichtingen die een niet voorspelbare opbouw en afbouw kennen. Voor dergelijke saldi dient een voorziening te worden gevormd, conform de regelgeving van het BBV.

P2 Vlottende Passiva

P213 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Gemeenten	3.143.063	21.378.748
Gemeente Amsterdam	1.258.384	19.154.425
schulden < 1mln.	1.884.679	2.224.323
Publiekrechtelijke Lichamen	16.628.901	10.556.299
Provincie Noord-Holland	16.408.571	10.556.299
schulden < 1mln.	220.330	-
Schulden derden	6.771.580	3.909.282
GVB Activa B.V.	1.568.509	259.596
GVB Infra B.V.	2.162.510	837.983
Veiligverkeer Nederland	1.057.859	-
schulden < 1mln.	1.982.702	2.811.703
Eindtotaal	26.543.544	35.844.329

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.



P29b Overlopende passiva - Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk:

Dit betreft de post Vooruitontvangen BDU. Hierin zijn de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren 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 2021	Bij: ontvangen 2022	Af: vrijgevallen / terug- betalingen 2022	Eindsaldo 2022
Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	187.142.284	443.632.727	379.882.611	250.892.399
Specifieke Uitkeringen	7.319.541	5.720.076	1.197.723	11.841.894
Totaal	194.461.825	449.352.803	381.080.334	262.734.293

P29c Overlopende passiva - Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

Deze post bestaat volledig uit in rekening gebrachte en ontvangen bijdragen van derden in meerjarige samenwerkingsprojecten. Hierbij is het niet uitgegeven deel van de bijdragen als vooruit ontvangen bijdragen opgenomen. Daarmee is dat beschikbaar 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.

P29c Overlopende passiva - Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Bij: ontvangen 2022	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2022	Eindsaldo 2022
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	308.209	46.000	39.788	314.421
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	24.607	160.000	166.808	17.799
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mobility	486.980	328.967	614.492	201.455
Vooruitontv. bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	528.714	423.400	274.217	677.897
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	540.316	260.000	71.120	729.196
Vooruitontv. bijdragen 3en ODIN	200.000	6.780	95.370	111.410
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	2.088.826	1.225.147	1.261.794	2.052.179

P29d Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Overige overlopende passiva		
01 Verkeer en Vervoer	15.124.897	21.105.304
02 Openbaar vervoer	93.074.229	76.043.410
Overhead	735.612	703.374
Overig (incl. loonheffingen, pensioenpremies)	1.102.072	950.166
Totaal overlopende passiva	110.036.810	98.802.254

De post 01 Verkeer en Vervoer bestaat voor € 19,2 miljoen uit overlopende posten van het subprogramma Amstelventram. In de overlopende post 02 Openbaar Vervoer is voor € 24,3 miljoen aan nog te betalen Beschikbaarheidsvergoedingen (BVOV) 2022 (20 %) aan de concessiehouders opgenomen samen met de post voor de eerste 22 dagen van het nieuwe concessiejaar, dat start in december (€ 10,9 miljoen). En een post van € 27,3 miljoen voor het project Renovatie Oostlijn.

Van de BVOV 2021 dient € 5,9 miljoen te worden terugbetaald aan het Rijk.

Borg- en garantstellingen

De Vervoerregio staat garant voor drie leningsfaciliteiten ten behoeve van GVB Activa BV voor in totaal maximaal € 725 miljoen. Hiervan is maximaal € 150 miljoen langlopende vastrentende lening, € 400 miljoen is rekening-courant faciliteit (RCF) en € 175 miljoen in optie ('accordion'). Daarvan is per balansdatum door GVB Activa BV opgenomen:

Borg- en garantstellingen

(in euro's)	Eindsaldo 2021	Eindsaldo 2022
Garantstelling G.V.B. Activa BV	223.000.000	165.000.000



3.5 Verrekening vooruitontvangen BDU

Tabel 25: Ontwikkeling saldo Vooruitontvangen Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Jaarrekening 2022	Verschil
Beginstand 1-1-2022	159.979	75.841	187.143	187.143	0
Beschikte jaarbijdrage BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	425.600	426.749	443.265	443.265	0
Totaal Beschikbare BDU	585.579	502.589	630.408	630.408	0
Inzet BDU saldo oude jaren voor projecten IA Mobiliteit in 2022	0	0	0	-202	-202
Inzet BDU 2022 (niet projectgerelateerd deel)	-398.436	-496.569	-475.627	-379.314	96.313
Eindstand saldo 'Vooruitontvangen BDU'	187.143	6.020	154.781	250.892	96.111

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2022 weer. De regel 'Beschikte jaarbijdrage BDU 2022' geeft de in 2022 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. De regels 'Inzet BDU' geven weer welke uitgaven in 2022 ten laste van de BDU zijn gebracht. Dit totaal correspondeert met de volgende twee regels uit (tabel 14) 'Overzicht Baten en lasten' onder Algemene dekkingsmiddelen:

► Jaarbijdrage BDU	€ 443,3 miljoen
► Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	€ - 64,0 miljoen
Totale inzet BDU in 2022	€ 379,3 miljoen



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. Dit is conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die in 2013 van kracht werd. Uit het overzicht (tabel 26) blijkt dat de secretaris-directeur met een vaste overeenkomst in 2022 onder de maximale bezoldigingsnorm van € 108.000 (6/12e deel van € 216.000) is gebleven. Ook de interim-secretaris-directeur is daaronder gebleven (maximum-norm 6 maanden x € 28.600).

De WNT is van toepassing op De Vervoerregio Amsterdam. Het voor De Vervoerregio Amsterdam toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2022 € 216.000 (het algemene bezoldigingsmaximum).



Tabel 26a: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2022

Gegevens 2022 bedragen x € 1	Vries, T. de
Functiegegevens	Secretaris-directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01-01 t/m 30-06
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	86.629
Beloningen betaalbaar op termijn*	11.335
Subtotaal	97.964
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	107.122
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	97.964
Het bedrag van de overschrijding, en	N.v.t.
de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.
Functiegegevens	Secretaris-directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01-01 t/m 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	97.964
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	134.125
Beloningen betaalbaar op termijn	22.219
Subtotaal	156.344
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	209.000
Bezoldiging	156.344

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

Tabel 26ba: Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2022

Gegevens 2022 en 2021 bedragen x € 1		A. van Olst
Functiegegevens		Secretaties-directeur
Kalenderjaar	2022	2021
Periode functievervulling in het kalenderjaar (aanvang – einde)	13-06-2022 t/m - 27-12-2022	Nvt
Aantal kalendermaanden functievervulling in het kalenderjaar	7	Nvt
Omvang van het dienstverband in uren per kalenderjaar	832	Nvt
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		
Maximum uurtarief in het kalenderjaar	€ 206	€ 199
Maxima, op basis van de normbedragen per maand	€ 193.300	nvt
Individueel toepasselijke maximum gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	€ 171.392 [aantal gewerkte uren 2022 x maximum uurtarief 2022 + aantal gewerkte uren 2021 x maximum uurtarief 2021]	
Bezoldiging (alle bedragen exclusief btw)		
Werkelijk uurtarief lager dan het maximum uurtarief?	Ja	
Bezoldiging in de betreffende periode	122.554	nvt
Bezoldiging gehele periode kalendermaand 1 t/m 12	122.554	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	
Bezoldiging	122.554	
Het bedrag van de overschrijding, en	N.v.t.	
de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	



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 is structureel, en dus zijn de lastenbudgetten structureel. Dit houdt in dat de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en OSS meetellen als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additio-nele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, worden zowel deze bijdragen als de daarmee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Met deze uit-gangspunten worden op dit moment enkele losse projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit als incidenteel aangemerkt. Net als de projecten onder het subprogramma Amsteltram en Doortrekken Noord/Zuidlijn. Deze projecten kennen namelijk voormelde 'additionele bijdragen'. Ook eindigen ze na enkele jaren.

Begroting versus realisatie incidenteel in 2022

Het overzicht incidentele baten en lasten laat het effect zien van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2022. Als incidenteel zijn aan te merken: Amsteltram, doortrekken Noord/Zuidlijn en projecten gefinancierd met absolute BDU. Net als in 2021, is ook in 2022 de specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021² en de door het Rijk uitgekeerde beschikbaarheidsvergoeding OV als incidenteel aangemerkt. Deze laatste is budgetneutraal, want hij wordt doorgesluisd naar de vervoerders.

De afwijkingen tussen begroting en realisatie 2022 en die tussen realisatie 2021 en realisatie 2022 worden veroorzaakt door schommelingen in de inkomsten en uitgaven bij de Amsteltram en wijzigingen in de samenstelling van de absolute BDU.

Tabel 28: Structureel begrotingssaldo 2022

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022	Jaarrekening 2022
Baten				
Amsteltram	1.868	27.293	28.660	28.660
Doortrekken N/Z lijn	0	0	0	0
Concessies - BVOV	209.662	0	121.035	108.576
Absolute BDU	3.978	0	367	367
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021	814	0	4.564	1.198
Totaal incidentele baten	216.322	27.293	154.626	138.801
Lasten				
Amsteltram	32.553	47.388	48.625	45.060
Doortrekken N/Z lijn	0	10.000	500	0
SPUK BVOV	209.662	0	121.035	108.576
IA Mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	1.182	0	367	367
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021	815	0	4.664	1.198
Totaal incidentele lasten	244.212	57.388	175.191	155.201
Saldo incidenteel	27.890	30.095	20.565	16.400

² Dit is een rijksbijdrage voor verkeers-veiligheidsmaatregelen. Bijvoorbeeld de aanleg en het verbreden van fietspaden, veilige voetgangers-oversteekplaatsen, 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



Tabel 22 Structureel begrotingssaldo 2022

	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Begroting 2022	Jaarrekening 2022
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	26.226	-69.820	-32.583	63.730
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	938	0	222	222
Saldo na bestemming	27.164	-69.820	-32.362	63.952
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	27.890	30.095	20.565	16.400
Structureel saldo	55.054	-39.725	-11.797	80.352

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

Daar waar in 2022 een saldo structureel tekort van € 11,8 miljoen 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. Het verschil wordt veroorzaakt door een onderbesteding in 2022 op de structurele begrotingsposten. Het merendeel zal doorschuiven naar volgende begrotingsjaren.



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 2022 zijn aangegaan. Het werk ervoor is gedaan, maar er is nog geen factuur ontvangen. Ook kan het zijn dat er verplichtingen zijn aangegaan maar dat het werk nog niet gedaan is. Bijvoorbeeld omdat het om langlopende contracten gaat. Denk daarbij bijvoorbeeld 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 en de garantstellingen voor de leningen van GVB Activa BV. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren 2023 tot en met 2032 tot

(deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar. Ze komen in dat jaar ten laste van de begroting IA Mobiliteit. Op deze wijze zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 734,7 miljoen vastgelegd in projecten die zich in de realisatiefase bevinden of door bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken vastliggen. Dit bedrag wordt gespreid over jaren: voor 2023 circa € 136,9 miljoen en voor 2024 circa € 122,9 miljoen. Daarna loopt het bedrag jaarlijks af. De Vervoerregio kent onder meer de volgende 'Niet uit de balans blijkende verplichtingen':

Ad (2) Connexxion heeft per 31 december 2022 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 5,2 miljoen voor busleningen. Dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen nog € 5,2 miljoen kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen:	per 31-12-2021	per 31-12-2022
(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 ('accordeon'); waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	223.000.000	165.000.000
(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)	5.258.724	5.258.724
(3) Huurovereenkomst kantoorpand The Pulse van 01-12-2022 tot 30-11-2037, met (aanvang) huursom ad € 1.084.028 op jaarbasis:	-	1.084.028
(4) Erfpachtovereenkomst Gemeente Purmerend t.b.v. Concessie ZaWa voor 50 jaar, met jaarlijkse (aanvang) canon ad € : 261.892	-	267.130
Totaal	228.258.724	171.609.881



3.9 Sisa verantwoording



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling Informatieverstrekking sisa - d.d. 14-2-2023								
Verstreker	Lijstingscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)		
			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		
			€ 1.303.794	€ 2.117.470	€ 2.117.470	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	0	Amsterdam		
			2 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 2,5 meter	Nee	0	Amsterdam		
			3 101 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Amsterdam		
			4 102 - Verplaatsen lichtmast	Nee	0	Amsterdam		
			5 105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Amsterdam		
			6 106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Amsterdam		
			7 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 3,5 meter	Ja	1.975	Amsterdam		
			8 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4 meter	Nee	0	Amsterdam		
			9 107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam		
			10 109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	5	Amsterdam		
			11 109 - Korte rechtstanden - wegversmalling 30	Nee	0	Amsterdam		
			12 111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Ja	3	Amsterdam		
			13 112 - schoolzone 30	Nee	0	Amsterdam		
			14 113 - Saneren langsparkeren	Ja	2	Amsterdam		
			15 115 - rotonde 50	Nee	0	Amsterdam		
			16 117 - afwaarderen 50 30	Ja	400	Amsterdam		
			17 118 - Zebrapad	Ja	1	Amsterdam		
			18 119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	6	Amsterdam		
			19 110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Amsterdam		
			20 114 - Links afslaan verbieden met middengeleider	Nee	0	Amsterdam		
			21 118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Ja	4	Amsterdam		
			22 207 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 4,5 meter	Nee	0	Amsterdam --> t/m 2025		



23	107 - Vrijliggend fiets- /bromfietspad 2 meter	Nee	0	Zaanstad
24	118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Zaanstad
25	132 - Ronde buiten bebouwde kom 80	Nee	0	Zaanstad
26	112 - schoolzone 30	Nee	0	Zaanstad
27	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Zaanstad
28	105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Uithoorn
29	107 - Vrijliggend fiets- /bromfietspad 2,5 meter	Nee	0	Uithoorn
30	109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Uithoorn
31	113 - Saneren langsparkeren	Nee	0	Uithoorn
32	115 - rotonde 50	Nee	0	Uithoorn
33	117 - afwaarden 50 30	Nee	0	Uithoorn
34	111 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Uithoorn
35	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Purmerend
36	110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Purmerend
37	117 - afwaarden 50 30	Nee	0	Purmerend
38	208 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
39	211 - Voetgangersoversteekplaats 30	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
40	215 - rotonde 50	Nee	0	Diemen --> t/m 2025
41	105 - Verbreding fietspad	Nee	0	Ouder-Amstel
42	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Ouder-Amstel
43	109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Ouder-Amstel
44	117 - afwaarden 50 30	Nee	0	Ouder-Amstel
45	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Edam-Volendam
46	109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Edam-Volendam
47	118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Edam-Volendam
48	117 - afwaarden 50 30	Nee	0	Edam-Volendam
49	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Aalsmeer
50	109 - korte rechtstanden - drempel 30	Nee	0	Aalsmeer
51	105 - Verbreding fietspad	Ja	1.000	Aalsmeer
52	110 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer
53	205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
54	206 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
55	207 - Vrijliggend fiets- /bromfietspad 3 meter	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
56	221 - uitritconstructie 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
57	215 - rotonde 50	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
58	217 - afwaarden 50 30	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
59	201 - meters kant- en asmarkering	Nee	0	Aalsmeer --> t/m 2025
60	117 - afwaarden 50 30	Nee	0	Amstelveen
61	219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Nee	0	Amstelveen
62	105 - Verbreding fietspad	Ja	340	Amstelveen
63	115 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen
64	118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Nee	0	Amstelveen
65	205 - Verbreding fietspad	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
66	206 - Drempel fietskruispunt fietsoversteek twee richtingen	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
67	215 - rotonde 50	Nee	0	Amstelveen --> t/m 2025
68	224 - Eén rijloper met fiets(suggesties)stroken en bermen	Ja	4.000	Haarlemmermeer
69	108 - kruispuntplateau 30	Nee	0	Wormerland



			70	103 - Saneren verticale stoepranden en hoogteverschillen	Ja	1.340	Oostzaan		
			71	107 - Vrijliggend fiets-/bromfietspad 1,5 meter	Ja	200	Oostzaan		
			72	109 - korte rechtstanden - drempel 30	Ja	2	Oostzaan		
			73	117 - afwaarderen 50 30	Ja	485	Oostzaan		
			74	118 - Voetgangers - Geregelde oversteekplaats GOW 50	Ja	1	Oostzaan		
			75	118 - Voetgangers - Voetgangersoversteekplaats GOW 50	Ja	1	Oostzaan		
			76	119 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	1	Oostzaan		
			77	106 - drempel fietskruispunt solitair fietspad	Ja	1	Landsmeer		
			78	219 - Fietsoversteek middeneiland 50	Ja	2	Landsmeer		
			100						
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
				€ 187.142.283	€ 443.632.727	€ 1.808.430	€ 381.691.041	€ 0	€ 250.892.399
				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 Amsterdam: AMRI contract bijdrage aan GVB Rail Infra Beheer over 2022 voor Beheer, Onderhoud en Vervangingsinvesteringen railinfrastructuur	€ 103.011.575				
			100						
lenW	E52	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021		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 T-2 (2019))	Besteding (jaar T)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt	Totaal bedrag verstrekte subsidies concessieverlener conform concessie (jaar 2021) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend
				Aard controle n.v.t. Indicator: E52/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E52/02	Aard controle R Indicator: E52/03	Aard controle R Indicator: E52/04	Aard controle R Indicator: E52/05	Aard controle R Indicator: E52/06
			1	Stadsvervoer Amsterdam	GVB Exploitatie BV	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			2	Waterland	EBS Public Transportation BV	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			3	Amstelland-Meerlanden	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			4	Zaanstreek	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
			5						
			6	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam		€ 532.959.000	€ 479.142.150	€ 1.915.500	€ 55.419.800
				Kopie naam concessie	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B 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)	
				Aard controle n.v.t. Indicator: E52/07	Aard controle R Indicator: E52/08	Aard controle R Indicator: E52/09	Aard controle R Indicator: E52/10	Aard controle R Indicator: E52/11	
			1	Stadsvervoer Amsterdam	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
			2	Waterland	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
			3	Amstelland-Meerlanden	€ 0	€ 0	€ 0	Ja	
			4	Zaanstreek	€ 0	€ 0	€ 0	Nee	



			5						
			6	Totaal concessies Vervoerregio Amsterdam	€ 48.115.980	€ 182.585.120	€ 7.571.200		
lenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024	Beschikingsnaam / nummer	Eindverantwoording (Ja/Nee)	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving	Zijn de bussen binnen twee jaar ingezet in de dienstregeling?	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invulwijzer)?	
				Aard controle n.v.t. Indicator: E57/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E57/02	Aard controle R Indicator: E57/03	Aard controle R Indicator: E57/04	Aard controle R Indicator: E57/05	Aard controle R Indicator: E57/06
			BUS2200004 BUS2200007	Nee	0	0	Nee	Nee	
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee)						
			Aard controle R Indicator: E57/07						
			Nee						
lenW	E84	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m jaar T)	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee)			
			Aard controle R Indicator: E84/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/02	Aard controle R Indicator: E84/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/04			
			€ 0	€ 0	€ 0	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: E84/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/08			
			1 310 Aanbrengen van kant- en asmarkering op fietspaden/aantal in Meters	Nee	0				
			2 311 Verplaatsen lichtmast/aantal in Stuks	Nee	0				
			3 312 Verwijderen fietspaaltje/aantal in Stuks	Nee	0				
			4 313 Aanbrengen attentieverhogende markeringen (met ribbels) indien een paaltje moet blijven staan/aantal in Stuks	Nee	0				
			5 317 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0				
			6 318 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0				
			7 319 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0				
			8 320 Vervangen verharding fietspad/aantal in Meters	Nee	0				



9	321 Vervangen verharding fietspadjaantal in Meters	Nee	0	
10	322 Vervangen verharding fietspadjaantal in Meters	Nee	0	
11	330 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
12	331 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
13	332 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
14	333 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
15	334 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
16	335 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
17	336 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
18	337 Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30km/hjaantal in Stuks	Nee	0	
19	340 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaanjaantal in Stuks	Nee	0	
20	341 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaanjaantal in Stuks	Nee	0	
21	342 Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaanjaantal in Stuks	Nee	0	
22	344 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/hjaantal in meters	Nee	0	
23	345 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/hjaantal in meters	Nee	0	
24	346 Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/h naar een ETW 30 km/hjaantal in meters	Nee	0	
25	348 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispuntjaantal in Stuks	Nee	0	
26	349 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispuntjaantal in Stuks	Nee	0	
27	350 Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispuntjaantal in Stuks	Nee	0	
28	362 Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermenjaantal in Meters	Nee	0	
50				



3.10 Baten en lasten per taakveld

Tabel 30: Overzicht baten en lasten per taakveld (x € 1.000)

	Jaarrekening 2021	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Jaarrekening 2022	Vershil 2022
Incidentele baten en lasten					
Lasten per taakveld					
0.1 Bestuur	120	182	182	126	56
0.4 Overhead	10.212	10.468	12.141	11.289	852
0.5 Treasury	-	566	300	-	300
2.1 Verkeer en vervoer	169.624	223.670	217.847	191.568	26.280
2.5 Openbaar vervoer	447.313	299.251	410.879	327.736	83.143
Totaal lasten	627.269	534.137	641.349	530.719	110.631
Baten per taakveld					
0.4 Overhead	-184	-140	-140	-314	174
0.5 Treasury	-2.397	-2.036	-2.300	-2.991	691
2.1 Verkeer en vervoer	-8.695	-29.292	-35.883	-32.440	-3.443
2.5 Openbaar vervoer	-216.619	-6.100	-127.178	-115.459	-11.719
Totaal Baten	-227.895	-37.568	-165.501	-151.204	-14.297
Verrekening BDU					
0.4 Overhead		-9.040	-9.961	-7.889	-2.072
0.7 Algemene uitkeringen en overige uitkeringen gemeentefonds	-398.436	-	-	-	-
2.1 Verkeer en vervoer	-	-194.378	-181.965	-159.127	-22.837
2.5 Openbaar vervoer	-	-293.151	-283.701	-212.277	-71.424
Totaal BDU	-398.436	-496.569	-475.627	-379.293	-96.333
Resultaatbestemming					
0.10 Mutaties reserves	-938	-	-222	-222	-
Resultaat na bestemming	-	-	-	-	-

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 2022



Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de regioaad van de Vervoerregio Amsterdam

Verklaring over de jaarrekening 2022

Ons oordeel

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 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 2022 en van de baten en lasten over 2022, in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten ('BBV');
- zijn de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2022, 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 gemeentelijke verordeningen, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het Normenkader Rechtmatigheid 2021 dat is vastgesteld door de regioaad op 14 december 2021.

Wat we hebben gecontroleerd

Wij hebben de jaarrekening 2022 van de Vervoerregio Amsterdam gecontroleerd.

De jaarrekening bestaat uit:

- Overzicht van baten en lasten;
- Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling;
- 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.

3TYSHN464K24-102644554-26

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Thomas R. Malthusstraat 5, 1066 JR Amsterdam, Postbus 90357, 1006 BJ Amsterdam

T: 088 792 00 20, F: 088 792 96 40, www.pwc.nl

*PwC is het merk waaronder PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 5141468), PricewaterhouseCoopers Pensioens, Afschafal & Insurance Services B.V. (KvK 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289) en andere vennootschappen handelen en diensten verlenen. Op deze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Op leveringen aan deze vennootschappen zijn algemene inkoopvoorwaarden van toepassing. Op www.pwc.nl treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn geponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.



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 Rechtmatigheid 2021 dat is vastgesteld door de regioaad op 14 december 2021 en het Controleprotocol WNT 2022 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 Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), 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 €5.300.000 (2021: €6.273.000), waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie 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 2022.

Wij zijn met de regioaad overeengekomen dat wij aan de regioaad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de €250.000 (2021: €250.000) rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen, of in het kader van SiSa of WNT, relevant zijn.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot fraude en financiële risico's, en de aangelegenheden daaruit, bepaald in de context van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. De informatie ter ondersteuning van ons oordeel, zoals onze bevindingen en observaties ten aanzien van de controleaanpak frauderisico's en de controleaanpak continuïteit, moet in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Vervoerregio Amsterdam - 3TYSHN464K24-102644554-26

Pagina 2 van 8



Controleaanpak frauderisico's

Wij hebben risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude geïdentificeerd en ingeschat. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in de Vervoerregio Amsterdam en haar omgeving en de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingproces en de wijze waarop het dagelijks bestuur inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de regioraad toezicht uitoefent en de uitkomsten daarvan.

Wij verwijzen naar de paragraaf 2.4.3 bedrijfsvoering van het jaarverslag, waarin het dagelijks bestuur haar fraudepreventiebeleid heeft opgenomen. Het jaarlijks uitvoeren van een frauderisicoanalyse maakt onderdeel uit van het integriteitsnormenkader dat in 2022 is opgestart, maar nog niet is geïmplementeerd.

Wij hebben ten aanzien van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude de opzet en implementatie van de interne beheersing geëvalueerd, waaronder de frauderisicoanalyse van het management, het beleid morele code, de werkwijze landelijke klachtencommissie ongewenst gedrag en voor zover wij dat noodzakelijk achten voor onze controle, de werking getoetst van deze interne beheersmaatregelen.

Wij hebben om inlichtingen gevraagd bij de leden van het dagelijks bestuur en het management of zij op de hoogte zijn van feitelijke, vermeende of vermoede fraude. Hieruit volgden geen signalen van feitelijke, vermeende of vermoede fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van frauderisico's.

De door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

Geïdentificeerde frauderisico's	Onze controlewerkzaamheden en observaties
Het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het dagelijks bestuur en het management (directie). Het dagelijks bestuur en het management (directie) bevinden zich in een unieke positie om fraude te plegen, omdat het in staat is de administratieve vastleggingen te manipuleren en frauduleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersingsmaatregelen te doorbreken die anderszins effectief lijken te werken.	Wij hebben de opzet en implementatie geëvalueerd van de maatregelen van interne beheersing in de processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen. Wij hebben onze controle hoofdzakelijk gegevensgericht ingestoken. Wij hebben journaalposten geselecteerd op basis van risicocriteria en hierop specifieke controlewerkzaamheden verricht. Deze werkzaamheden omvatten onder meer inspectie van informatie uit brondocumenten. Wij hebben geen significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsuitoefening geïdentificeerd.



Geïdentificeerde frauderisico's

Daarom besteden wij bij al onze controles aandacht aan het risico van het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door het dagelijks bestuur en het management (directie), waaronder risico's op mogelijke afwijkingen als gevolg van fraude op basis van een analyse van mogelijke belangen van het dagelijks bestuur en het management (directie).

In dat kader hebben wij specifiek aandacht besteed aan:

- journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de jaarrekening zijn gemaakt;
- significante transacties buiten het kader van de normale bedrijfsuitoefening;
- schattingen.

Onze controlewerkzaamheden en observaties

Tevens hebben wij specifieke controlewerkzaamheden verricht ten aanzien van belangrijke schattingen van het dagelijks bestuur en het management (directie) zoals de waardering van de financiële vaste activa en de waardering van de overlopende passiva.

Hierbij hebben we in het bijzonder aandacht gehad voor het inherente risico van vooringenomenheid van het dagelijks bestuur en het management (directie) bij deze posten.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van het doorbreken van de interne beheersing door het dagelijks bestuur en het management (directie).

Wij hebben in onze controle een element van onvoorspelbaarheid ingebouwd. Ook hebben we kennisgenomen van een advocatenbrief en zijn wij tijdens de controle alert gebleven op indicaties voor fraude. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing vormt voor fraude of het niet naleven van wet- en regelgeving. Indien daar sprake van was, hebben wij onze evaluatie van het risico van fraude en de gevolgen daarvan voor onze controlewerkzaamheden opnieuw geëvalueerd.

Controleaanpak veronderstellingen inzake financiële risico's in relatie tot de financiële positie

Zoals toegelicht in de paragraaf 2.4.1 weerstandsvermogen en risicobeheersing van het jaarverslag, heeft het dagelijks bestuur een beoordeling opgesteld van de mogelijkheden van de gemeenschappelijke regeling om de risico's vanuit de normale bedrijfsvoering financieel op te vangen en de bedrijfsvoering zonder tussenkomst van de deelnemende gemeenten voort te zetten.

Onze werkzaamheden om de risico-inschatting in relatie tot de financiële positie van het dagelijks bestuur te evalueren omvatten onder andere:

- Kennismaken van de analyse in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing van het dagelijks bestuur en overwegen of deze alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis hebben en het bevragen van het dagelijks bestuur over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten.
- Kennismaken van de meerjarenbegroting en de ontwikkelingen in de sector lokale overheden.
- Vaststellen dat de verplichte financiële kengetallen in lijn liggen met de gangbare ratio's.
- Inwinnen van inlichtingen bij het dagelijks bestuur over zijn kennis van het niet in staat kunnen zijn om financiële risico's op te vangen vanuit de reguliere bedrijfsvoering.



Onze controlewerkzaamheden hebben geen informatie opgeleverd die strijdig is met de veronderstellingen en aannames van het dagelijks bestuur over de gehanteerde uitgangspunten om de normale bedrijfsvoering voort te kunnen zetten.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2022 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 2022 opgenomen andere informatie

De jaarstukken 2022 omvatten ook andere informatie. Dat betreft alle informatie in de jaarstukken 2022 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 regioraad 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; en voor 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 gemeentelijke verordeningen, opgenomen bepalingen; en
- 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 gereede twijfel zou kunnen bestaan of de risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

De regioraad 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, 5 juli 2023

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

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



Bijlage bij onze controleverklaring over de jaarrekening 2022 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 Rechtmatigheid 2021 dat is vastgesteld door de regioraad op 14 december 2021, het Controleprotocol WNT 2022, 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 regioraad 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

B

Bijlage: afkortingenlijst

ABA	Amsterdam Bay Area	MaaS	Mobility as a Service	MKB	Midden- en kleinbedrijf
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeentengemeenten)	MeT E&B	Metro en Tram Eigendom en Beheer	NS	Nederlandse Spoorwegen
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	MRA	Metropoolregio Amsterdam	KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur	MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag	ABC	Het Amsterdam Bike City
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer	MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)	BDU	Brede Doeluitkering
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)	OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking	SPUK	Specifieke uitkering
E&B	Gemeente Amsterdam, Metro en Tram, Exploitatie en Beheer	OTO	Opleiden, Trainen en Oefenen	Wls	Wet lokaal spoor
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden	OV	Openbaar Vervoer	HOVASZ	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer Schiphol
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam	RAR	Reizigers Advies Raad		
GVB RIB	GVB Railinfra BV (RIB)	RIB	GVB Railinfra BV		
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	S&C	Signalling & Control		
HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn- Aalsmeer-Schiphol Zuid-Hoofddorp)	SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid		
IA	Investeringsagenda	SISA	Single Input Single Audit		
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer	SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid		
		VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)		
		WNT	Wet Normering Topinkomens		
		ZE	Zero Emissie		



Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

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

Fotografie

Wiebke Wilting
Debby Lieuw-On
Arjen Vos
Rose Bakker
Gé Dubbelman
J. Jousberg
Claudia Meijers
Bart van Leersum
Mirande Smit

Vervoerregio Amsterdam

Vormgeving

Vorm de Stad, Amsterdam

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

Amsterdam, juli 2023©