

ONTWERPBEGROTING 2022 EN MEERJARENRAMING 2023-2025

Aangeboden door het dagelijks bestuur ter bespreking in de regioraad op 6 juli 2021

INHOUD

INLEIDING	4
ALGEMEEN	4
PROGRAMMABEGROTING	10
Programma Verkeer en Vervoer	11
Investeringsagenda Mobiliteit	11
Grote Projecten: Amsteltram en Doortrekken Noord/Zuidlijn	13
Concessies	14
Beheer en Onderhoud RailInfrastructuur	16
Activa GVB	17
Onderzoek, Studie en Samenwerking	19
Apparaatskosten	20
Programma Overhead	21
Programma Algemene dekkingsmiddelen	21
Paragrafen	23
Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing	23
Paragraaf Financiering	30
Paragraaf Bedrijfsvoering	34
Paragraaf Verbonden partijen	37
BEGROTING IN CIJFERS	38
Overzicht Baten en Lasten 2022	38
Overzicht Incidentele baten en lasten	39
Ontwikkeling BDU-saldo 2022-2025 en meerjarenperspectief 2022-2031	40
Overzicht baten en lasten per taakveld	40
Uiteenzetting financiële positie	41

BIJLAGEN	42
Bijlage 1: Organogram	43
Bijlage 2: Indicatoren	44
Bijlage 3 : Meerjarenperspectief 2019-2032	45
Bijlage 4 : Grafische weergave meerjarenperspectief 2019-2032	47
Bijlage 5 : EMU-Saldo 2021-2025	48
Bijlage 6 : Afkortingenlijst	49

INLEIDING

Voor u ligt de Ontwerpbegroting 2022 van de Vervoerregio Amsterdam. Met deze begroting geeft de Vervoerregio inzicht in haar doelstellingen, de activiteiten die worden uitgevoerd om deze doelen te bereiken en de hiermee gepaard gaande kosten.

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

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

ALGEMEEN

Deze Ontwerpbegroting schetst de vertaling in doelstellingen en financiën van de huidige stand van de ontwikkelingen. Na bespreking in de regioraad van 6 juli 2021 geeft het dagelijks bestuur de gemeenten gelegenheid hun zienswijzen op de begroting 2022 in te dienen aan de hand van deze Ontwerpbegroting.

In het najaar 2020 hebben wij als reactie op de gevolgen van Covid-19 voor de exploitatie van het Openbaar Vervoer (OV) een aantal maatregelen getroffen waarmee op korte termijn de negatieve gevolgen in de OV-exploitatie konden worden verminderd. Voorbeelden hiervan zijn het opheffen van spitslijnen en aanpassingen in het nachtnet. Ook is de basis gelegd voor een pakket van 235 miljoen euro aan extra anticyclische investeringen om het OV weer aantrekkelijk maken en de economie te stimuleren. Op 15 december 2020 heeft de regioraad de 1^e Begrotingswijziging 2021 vastgesteld, waarin deze maatregelen zijn verwerkt. In het voorjaar 2021 is overeenstemming met het Rijk over het pakket maatregelen voor het OV voor 2021 bereikt en heeft het Rijk aangegeven dat zij mee wil denken over oplossingen voor herstelplannen voor het Openbaar Vervoer in 2022. Daartoe heeft het Rijk op 9 april 2021 aangegeven dat de beschikbaarheids-vergoeding voor het OV tot en met het 4^e kwartaal 2021 wordt verlengd. Voor de periode daarna wil het Rijk werken aan een regeling om toe te werken naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies, rekening houdend met de ontwikkeling rond COVID-19 en de beperkende maatregelen. Deze toezegging verlicht de opgave op korte termijn en geeft ons iets meer tijd om aan een structurele oplossing te werken.

Inmiddels wordt ambtelijk het Herstelplan OV 2022 samen met vervoerders en gemeenten vorm gegeven. Daarnaast is een Transitieprogramma Mobiliteit in de maak. Dit transitieprogramma kent een langere doorlooptijd dan het Herstelplan OV en heeft een bredere scope. Het Herstelplan 2022 is vooral bedoeld om voor 2022 een goede balans tussen de vraag naar en aanbod van OV binnen de financiële mogelijkheden te zoeken. Het doel van het Transitieprogramma Mobiliteit is om het toekomstige mobiliteitsaanbod in de regio Amsterdam in balans te brengen met de (veranderde) mobiliteitsvraag richting 2030. Op dit moment bespreken we met vervoerders en gemeenten aan welke criteria het programma moet voldoen. Eén van de eerste stappen is ook de ontwikkeling van prognoses voor de verdere toekomst: 'hoe reizen we in 2023-2030?'

De Vervoerregio realiseert zich dat de gemeenten door de COVID-19 pandemie ook grote financiële opgaven hebben. De mogelijkheid bestaat dat infrastructurele projecten naar achter worden geschoven of geen doorgang kunnen vinden. Daarom is het belangrijk dat de Vervoerregio bij het uitwerken de plannen intensief contact houdt met de gemeenten om planning en mogelijkheden op elkaar af te stemmen.

Daarnaast is op 9 april 2021 bekend geworden dat het Rijk (onder voorbehoud) € 1,5 miljard uit het Groeifonds bijdraagt voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. Dit betekent dat we in 2022 binnen de begroting 2022 een bedrag van € 10 mln als onderdeel

van de toegezegde meerjarige bijdrage van € 225 mln in de aanleg van de verlenging van de Noord/Zuidlijn beschikbaar hebben voor de voorbereiding.

BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

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

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

Werken aan verkeersveiligheid

De afgelopen jaren stagneerde de daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland. In 2018 zagen we landelijk zelfs voor het eerst sinds lange tijd weer een stijging van het aantal verkeersdoden, gevolgd door een beperkte daling in het afgelopen jaar. In december vorig jaar hebben we een akkoord gesloten tussen bestuurders van het Rijk, de provincies, vervoerregio's en gemeenten ontstaat er nu een aanpak die erop gericht is om gevaarlijke wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes aan te pakken. In totaal stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) vanuit het 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' (SPV) de komende tien jaar een half miljard euro beschikbaar als cofinanciering voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen. De Vervoerregio en haar gemeenten zijn zelf al begonnen met een strategisch plan voor onze regio. Het Rijk heeft eind 2020 € 8 mln aan cofinanciering toegezegd voor extra verkeersveiligheidsmaatregelen in onze regio.

Schone mobiliteit

Vanuit de doelstelling om in onze regio in 2050 over een volledig CO2 vrij vervoerssysteem te beschikken is het beleid op dit punt in voorgaande jaren nader uitgewerkt. Daarbij is een voorzichtige inschatting gemaakt wat hiervoor nodig is en welke kosten hiermee gemoeid zouden zijn. We zijn al enige tijd bezig met de elektrificatie van de busvloot en het verzorgen van voldoende laadlocaties. De ambitie wordt uitgebreid met het verduurzamen van de infrastructuur, schone logistiek en de samenwerking rond de maatregelen vanuit het landelijke klimaatakkoord. We kijken daarbij ook goed naar de kansen die er liggen bij de samenwerking met gemeentelijke programma's rond luchtkwaliteit en de autoluwe stad.

Ook rond deelmobiliteit, fiets (hoogwaardige fietsroutes, fietsparkeren bij het OV) en Mobility as a Service (MaaS) zijn en worden projecten ontwikkeld die schone mobiliteit bevorderen. Denk hierbij aan deelfietsoplossingen bij het openbaar vervoer en de MaaS-pilots op Schiphol en de Zuidas.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (Sbab)

In het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' werken overheden en andere organisaties in de Metropoolregio Amsterdam samen met het Rijk aan de bereikbaarheid van de Metropool tegen de achtergrond van de verdere groei met ruim 250.000 woningen tot 2040. Dat doen we met korte termijnmaatregelen, zoals maatregelen die zorgen voor gespreid reizen over de dag, het verbeteren van toe- en afritten, een fietsaanpak op Schiphol, slimme logistiek en de

samenwerking met werkgevers. Tegelijk worden de opgaven waar we op de langere termijn voor staan samen in beeld gebracht. Om die bereikbaarheidsopgaven scherper in beeld te krijgen vinden er momenteel MIRT-studies en -uitwerkingen plaats in gebieden en corridors zoals Amsterdam-Hoorn, Amsterdam en Almere ('Amsterdam Bay Area'), en die tussen Zuidwest Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp. Nieuw is dat we in een regionaal mobiliteitsplan de maatregelen vanuit het landelijk gesloten Klimaatakkoord uitwerken. Dit biedt nieuwe samenwerkings- en financieringskansen tussen Rijk en regio.

Inclusieve Mobiliteit

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

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

FINANCIËEL MEERJAREN-PERSPECTIEF

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

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

(Sub-)Programma	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
LASTEN					
Algemene dekkingsmiddelen	691	566	522	458	404
Overhead	10.961	10.139	10.089	10.089	10.089
Verkeer & Vervoer:					
Investeringsagenda Mobiliteit	197.180	103.921	103.577	100.211	110.227
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring Amsteltram	0	10.000	10.000	25.000	30.000
Concessies	27.736	43.888	30.601	25.844	0
BORI/MVP	116.214	88.096	84.656	78.260	76.660
Acitva GVB	138.496	147.011	116.855	127.228	118.596
Onderzoek, Studie en Samenwerking	41.750	29.220	24.040	29.903	42.380
Apparaatskosten	9.850	8.999	8.940	8.940	8.940
Totaal Verkeer & Vervoer	540.662	439.969	387.503	404.219	395.636
TOTAAL LASTEN	552.315	450.674	398.114	414.766	406.130
BATEN					
Algemene dekkingsmiddelen:					
BDU jaarbijdrage	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633
BDU saldo voorgaande jaren	102.477	-13.060	-41.955	-22.175	-30.758
Rentebaten	2.111	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	531.071	416.609	387.671	407.387	398.750
Overhead	140	140	140	140	140
Verkeer & Vervoer:					
Investeringsagenda Mobiliteit	12.112	0	0	0	0
Amsteltram	587	26.626	3.064	0	0
Concessies	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.850	1.999	1.940	1.940	1.940
Apparaatskosten	95	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	19.943	33.925	10.303	7.240	7.240
TOTAAL BATEN	551.155	450.674	398.114	414.766	406.130
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	-1.160	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES					
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	1.160	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	1.160	0	0	0	0
RESULTAAT	0	0	0	0	0

1. De piek in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 is het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan. Daarnaast was al eerder tot een afname van de begroting vanaf 2022 tot het niveau van circa € 100 mln per jaar besloten;
2. In de uitgaven van de concessies is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van de reizigersopbrengsten en het niveau van de reizigersopbrengsten zoals vastgesteld voor de COVID-19 pandemie;
3. De baten Amsteltram in 2022 betreft de bijdrage van het Ministerie van I&W
4. De begrote lasten van de Amsteltram bedroegen bij de 1^e Begrotingswijziging 2021 € 79 mln voor het jaar 2022 en € 6 resp. € 4 mln voor de jaren 2023 en 2024. In deze meerjarenraming zijn deze bedragen vermeerderd met € 12 mln doorschuif uit 2020 en gelijkmatiger verdeeld over de jaren 2022 tot en met 2024.

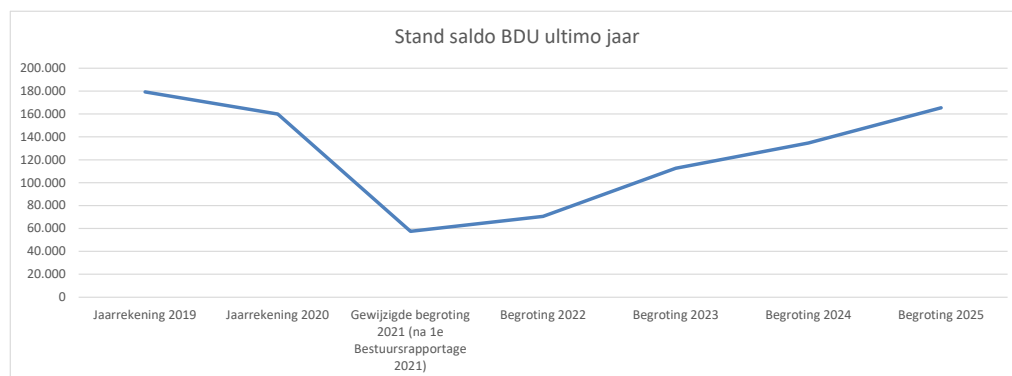
In de jaren tot en met 2021 was sprake van de inzet van het 'BDU-saldo voorgaande jaren' om de begrote kosten te kunnen dekken. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten, extra maatregelen in het kader van de eind 2020 geformuleerde versnelling van projecten en het project Amsteltram. Vanaf 2022 is er geen inzet vanuit het BDU-saldo voorgaande jaren nodig om de lasten te dekken: er is financiële ruimte. Deze financiële ruimte is toegevoegd aan het BDU-saldo voorgaande jaren waardoor er een sluitende begroting ontstaat. De toename van het BDU-saldo vanaf 2022 (tabel 2 en grafiek 1) wordt veroorzaakt door de toevoeging van deze financiële begrotingsruimte.

De toename is ook noodzakelijk om enige buffer te hebben om risico's op te kunnen vangen. Het saldo BDU is namelijk de voornaamste bron van het weerstandsvermogen dat nodig is om risico's op te kunnen vangen. De COVID-19 pandemie heeft aangetoond dat niet alle risico's voorzienbaar zijn, daarnaast verschuift het risicoprofiel van de Vervoerregio van vrijwel risicoloos naar een profiel waarin de Vervoerregio op enkele onderdelen vanuit een meer sturende rol meer risico's draagt. In de paragraaf Weerstandvermogen en risicobeheersing wordt hier nader op ingegaan.

Tabel 2 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beginstand saldo BDU	159.979	57.502	70.562	112.516	134.691
Beschikte jaarbijdrage	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	586.462	485.135	498.195	540.150	562.324
Inzet BDU in begrotingsjaar	-528.960	-414.573	-385.679	-405.459	-396.876
Stand saldo BDU ultimo jaar	57.502	70.562	112.516	134.691	165.448

Grafiek 1 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)



De ontwikkeling van het saldo BDU laat een gestage groei zien. In deze ontwikkeling zijn echter de volgende risico's en ontwikkelingen nog niet opgenomen:

1. In de begroting is rekening gehouden met dalende kosten als gevolg van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten zoals deze pré-COVID-19 waren geraamd, inclusief een trendmatig stijgende ontwikkeling. Met de gevolgen van de pandemie is het onwaarschijnlijk dat de concessie Amsterdam gerealiseerd kan worden tegen de huidige budgetten. De voor concessie Amsterdam opgenomen kostendaling op basis van de voor de pandemie opgenomen ontwikkeling van de reizigersopbrengsten;
2. Opbouw weerstandsvermogen vanuit het zich wijzigende risicoprofiel van de Vervoerregio (vaker opdrachtgeversrol nemen bij grote projecten, OV-governance);
3. Effecten van het Herstelplan OV 2022 en het Transitieprogramma Mobiliteit.

Dat betekent dat een deel van het verwachte toekomstige saldo BDU niet ingezet kan worden omdat er een buffer noodzakelijk is voor als deze risico's zich voordoen. Op dit moment is, onder meer vanwege de onzekere toekomstige ontwikkelingen rond het OV, niet te kwantificeren hoe groot deze buffer moet zijn. Zodra meer zicht is op de toekomstige ontwikkeling van het OV en de mate waarin het Rijk vanaf 2022 bijdraagt aan het in stand houden van het OV-aanbod, worden de risico's gekwantificeerd en kan daarmee een onderbouwde hoogte van de noodzakelijke buffer in het saldo BDU worden bepaald.

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

PROGRAMMABEGROTING

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

In het Beleidskader Mobiliteit worden vijf strategische opgaven onderkend.

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

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

PROGRAMMA VERKEER EN VERVOER

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

INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

Wat willen we bereiken in 2022?

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam is het programma waarin al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang staan beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Belangrijke thema's in dit Uitvoeringsprogramma zijn onder andere de transitie waarmee we ons OV ook in de toekomst financieel gezond houden, het mijden van de spits, grote schaalessprongprojecten voor het regionale OV, soepel overstappen op knooppunten, verkeersveiligheid, voor iedereen toegankelijke mobiliteit en zero emissie OV. Het programma voorziet ook in verbeteringen in de doorstroming van het OV, hoogwaardige fietsroutes en -stallingen bij stations en het verhelpen van knelpunten in het wegennet. De bereikbaarheidsmaatregelen worden in samenhang afgewogen om niet de modaliteit, maar de mobiliteit (de reis van deur tot deur) centraal te stellen. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen kijken we nadrukkelijk naar de CO₂-balans, de aangename beleving van de reis en hoe een vervoerwijze passend is bij de omgeving. Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit. Dit doen we in afstemming met het Transitieprogramma Mobiliteit dat nu wordt opgesteld.. Dat kan betekenen dat zich andere accenten of prioriteiten in onze meerjarenbegroting, uitvoeringsprogramma en beleid kunnen aftekenen. De Vervoerregio neemt hierbij de regie om dit samen met gemeenten en vervoerders zorgvuldig af te wegen, zodat maatregelen een maximale bijdrage leveren aan de transitie naar een passend vervoeraanbod.

Wat gaan we daarvoor doen?

Alle mobiliteitsprojecten waarvan de Vervoerregio het voornemen heeft om bij te dragen, staan in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit opgenomen. Dit programma presenteert daarmee de totale ambitie, waarbij het subprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' vooral de beschikbare budgetten presenteert die niet onder de Amsteltram, BORI/MVP (Beheer en Onderhoud Rail Infrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro), Activa GVB of OSS (Onderzoek, Studies en Samenwerking) vallen. Binnen dit subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit tellen alle initiatieven, projecten en activiteiten op tot een investeringsvolume van meer dan € 150 mln per jaar in de periode tot en met 2025. Veel van de belangrijke projecten die nu en in de komende tijd in uitvoer gaan zijn mobiliteitsprojecten die zowel de doorstroming van het OV en/of de weg verbeteren, verbeteringen voor de fiets (zoals tunnels en fietsparkeervoorzieningen) en verkeersveiligheidsmaatregelen bevatten en het vervoerssysteem voor meer mensen goed toegankelijk maken. Al deze elementen komen bijvoorbeeld terug bij projecten als de aanleg van het HOVASZ-project in Uithoorn, Aalsmeer en de Haarlemmermeer waarbij een busbaan en snelfietsroute tegelijk worden gerealiseerd en de verkeersveiligheid bij oversteken wordt aangepakt. Maar ook bij de ongelijkvloerse oplossingen bij het spoor in Diemen en Zaanstad (Guisweg) en op knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan. Het vergroten van de verkeersveiligheid kan onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig), en dat doen we door het financieren van projecten in de regio. Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor is in 2021 en 2022 bovendien een extra verkregen rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het SPV van € 8 mln beschikbaar.

De Vervoerregio werkt aan het verduurzamen van alle onderdelen van ons mobiliteitssysteem, onder meer met de inzet op schonere energie, schonere voertuigen, infrastructuur & productie en door duurzame inkoop en opdrachtgeverschap. Eén van belangrijkere punten daarbij is het verschonen van het OV met de Zero Emissie-deal, waarmee we onze vervoerders ondersteunen. Op dit moment is ongeveer veertig procent van het busvervoer in de Vervoerregio emissievrij. Dit moet in 2025 naar 95% en uiteindelijk naar 100% in 2030. Het behalen van deze doelen staat momenteel onder druk als gevolg van de negatieve ontwikkelingen in het afgelopen jaar. De Vervoerregio gaat daarom extra investeren in zero emissie bussen en de bijbehorende laadinfrastructuur. Dankzij de afspraken die we afgelopen december hebben gemaakt met het GVB en de gemeente Amsterdam kunnen er volgend jaar 32 nieuwe zero emissie bussen instromen en wordt er bijbehorende laadinfrastructuur

gerealiseerd op het busplatform bij Amsterdam CS. Voor Zaanstreek en Waterland onderzoeken we hoe, we vanuit de ambitie van de Regioraad, gelijk bij start van de nieuwe concessie al met een 100% Zero-emissie-vloot kunnen laten rijden.

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

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

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

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
Investeringsagenda Mobiliteit	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsagenda mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	197.180	103.921	103.577	100.211	110.227
Totaal lasten	197.180	103.921	103.577	100.211	110.227
Bijdragen derden	8.133	-	-	-	-
BDU Absoluut	3.978	-	-	-	-
Totaal baten	12.112	-	-	-	-
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-185.069	-103.921	-103.577	-100.211	-110.227

Toelichting op tabel

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

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

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

De totale omvang van de ambitie en daarbij horende investeringen in dit subprogramma laat opnieuw zien dat de Vervoerregio keuzes moet maken ten aanzien van het beschikbare budget. Het kan ertoe leiden dat we sommige opgaven later in de tijd moeten uitvoeren. Het Transitieprogramma Mobiliteit dat we nu gaan opstellen is van invloed op die keuzes: met de

uitgangspunten van dit transitieprogramma kunnen we de eerder door de Regioraad vastgestelde prioriteringsmethodiek bijstellen. Daarmee ontstaat een instrument om goede afwegingen te maken. Samen met de partners kijken we ook naar het vergroten van de rijksbijdragen en andere inkomstenbronnen, zoals de eerder genoemde Verkeersveiligheidsimpuls, de klimaatgelden en Europese Fondsen. Om ervoor te zorgen dat er op een adequate manier wordt omgegaan met de beschikbare middelen, treedt de Vervoerregio, waar nodig, in gesprek met de deelnemende gemeenten en andere regionale partijen, waaronder de provincie Noord-Holland.

GROTE PROJECTEN: AMSTELTRAM EN DOORTREKKEN NOORD/ZUIDLIJN

Amsteltram - Wat willen we bereiken in 2022?

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

Amsteltram - Wat gaan we daarvoor doen?

Ombouw Amstelveenlijn:

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

Uithoornlijn:

Na afronding van de DO (definitief ontwerp) fase in 2021, zal in 2022 worden gestart met de uitvoering van het werk. Dit zal naar verwachting ook het eerste helft van 2023 in beslag nemen. Medio 2023 zal worden begonnen met het testen van het integraal werkend vervoersysteem, waarna begin 2024 het GVB met de OTO-fase (het proefbedrijf voor Opleiden, Trainen en Oefenen) zal volgen. De ingebruikname van de lijn staat gepland in de zomer van 2024.

Amsteltram - Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
Amsteltram	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Amstelveenlijn	12.229	1.500	-	-	-
Uithoornlijn	15.507	42.388	30.601	25.844	-
Totaal lasten	27.736	43.888	30.601	25.844	-
Bijdragen derden	587	26.626	3.064	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	587	26.626	3.064	-	-
Saldo Amsteltram	-27.149	-17.262	-27.538	-25.844	-

Toelichting op tabel

Amstelveenlijn:

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

Uithoornlijn:

Conform de huidige vigerende planning is het budget herverdeeld, waarbij het zwaartepunt ligt in 2022, het startjaar van de uitvoeringswerkzaamheden.

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

Een nationale alliantie van zeven partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, KLM, NS en Schiphol) hebben het voornemen om een substantiële gezamenlijke bijdrage van € 1,025 miljard te doen voor het realiseren van twee nieuwe metrolijnen: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn. De beoogde bijdrage vanuit de Vervoerregio is € 225 miljoen uit de Investeringsbegroting voor de aanleg. Daarnaast staat de Vervoerregio garant voor een bedrag van € 300 miljoen voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel. Met dat laatste bedrag neemt de Vervoerregio het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten en onderstreept de Vervoerregio haar lange termijn commitment aan de metrolijnen. De Vervoerregio heeft de bijdrage van € 225 mln over de periode 2022 tot en met 2030 in de begroting gereserveerd. In 2022 is een bedrag van € 10 mln opgenomen waarmee financiële ruimte is gemaakt om voorbereidingen voor dit project te kunnen treffen.

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

	Gewijzigde begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Doortrekken NZL en sluiten Metroring					
Bijdrage aanleg	-	10.000	10.000	25.000	30.000
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	10.000	10.000	25.000	30.000
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo NZL en Metroring	-	-10.000	-10.000	-25.000	-30.000

CONCESSIES

Wat willen we bereiken in 2022?

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor het OV in de vier concessies in en rondom Amsterdam. In de concessies monitoren we via diverse informatiebronnen of de vervoerder zich houdt aan de afspraken zoals opgenomen in de concessiedocumenten. Tevens geven we binnen de bestaande concessies waar mogelijk invulling aan de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit. De Vervoerregio zet samen met de vervoerders de schouders onder het opstellen van een herstelplan waarin zij met ondersteuning van het Rijk de reizigers een passend en betaalbaar OV bieden.

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

Overbrugging concessie Zaanstreek – Waterland (ZaWa)

Vanwege de coronapandemie is de aanbesteding ZaWa 2022 medio 2020 stil gelegd. De huidige concessies lopen december 2021 af. De Vervoerregio Amsterdam is begonnen met de voorbereiding van de nieuwe concessie ZaWa 2024. Voor de tussenliggende periode bereiden we voor Zaanstreek en Waterland noodconcessies voor. Deze concessies gaan op 12 december 2021 in en duren twee jaar tot december 2023. Vanaf december 2023 start de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland.

CONCESSIEMANAGEMENT REGULIER

Amsterdam:

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

Amstelland-Meerlanden (AML):

Bij de start van lockdown maart 2020 verdween zo'n 85% van de reizigers. Dat heeft zich richting eind 2020 ontwikkeld naar een bezetting van ongeveer 35%. Op dit moment is het aantal reizigers al enige tijd stabiel op ongeveer 42% (percentages t.o.v. pre-corona 2019).

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

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

Zaanstreek en Waterland:

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

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

Wat gaan we daarvoor doen?

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

Wat mag dat kosten?

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

Concessies	Gewijzigde begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024	begroting 2025
Amstelland Meerlanden	47.493	46.093	45.537	45.537	45.537
Amsterdam (Exploitatie)	19.362	8.697	5.857	1.017	-1.983
Waterland	22.820	19.820	19.820	19.820	19.820
Zaanstreek	14.961	13.161	13.161	13.161	13.161
CVV en buurtbussen	125	125	125	125	125
Steunbudget	10.000	-	-	-	-
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie Zaanstreek-Waterland	1.260	-	-	-1.400	-
R-net Uitvoeringskosten	193	200	156	-	-
Totaal lasten	116.214	88.096	84.656	78.260	76.660
Bijdragen derden	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
Saldo Concessies	-110.914	-82.796	-79.356	-72.960	-71.360

BEHEER EN ONDERHOUD RAILINFRASTRUCTUUR

Wat willen we bereiken in 2022?

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

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

Wat gaan we in daarvoor doen?

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

Voor de Regioraad is het verder van belang dat het beheer en onderhoud voor rekening en risico van de Vervoerregio uitgevoerd gaat worden. Dit heeft onder meer de maken met het feit dat onze rol verandert van subsidieverlener naar opdrachtgever. De Regioraad wordt in de komende kwartalen hierover verder geïnformeerd.

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
BORI/MVP	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Beheer & Onderhoud (BORI) en Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP)	138.496	147.011	116.855	127.228	118.596
Totaal lasten	138.496	147.011	116.855	127.228	118.596
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo BORI/MVP	-138.496	-147.011	-116.855	-127.228	-118.596

In het kader van de nieuwe governance wordt een tien-jaarsbudget overeengekomen met GVB Railinfrabedrijf. De bedragen zoals die tot nu toe in de meerjarenbegroting zijn opgenomen vormen hiervoor het kader. Het totaalbudget voor de komende tien jaar voor het dagelijks en meerjarenvervangingsonderhoud bedraagt circa € 1,1 miljard. Dit bedrag zal verdeeld worden over de periode 2022-2031. Uit de nieuwe beheerplannen van het GVB Railinfrabedrijf kunnen afwijkende kasritmes voortkomen. Deze zullen, waar nodig, via een begrotingswijziging aan de Regioraad ter goedkeuring worden voorgelegd. Vooralsnog zijn in de huidige begroting de bedragen opgenomen zoals die door de gemeente bij de subsidieaanvraag 2021 zijn geprognostiseerd. Hierin zijn de budgetoverhevelingen van MVP naar BORI voor wat betreft indienststellingskosten Noord/Zuidlijn en grote contracten Noord/Zuidlijn opgenomen. Voor 2022 betreft dit een raming van € 121 mln. Bovenop dit bedrag zijn twee begrotingsposten ad € 26 mln in deze begroting opgenomen:

- (1) een naar verwachting lagere afrekening over 2020 ad € 18 mln, die in 2021 wordt vastgesteld en daarmee een voordeel in 2021 betekent. Bij de aanvraag 2022 zal duidelijk worden welk bedrag daadwerkelijk in 2022 zal worden beschikbaar.
- (2) de technische post facturatie-onzekerheid ad € 8 mln. Deze post facturatie-onzekerheid bedraagt 5% en wordt in de jaarlijkse beschikking opgenomen, opdat mogelijke activiteiten die in latere jaren zijn begroot, naar voren gehaald kunnen worden zonder afzonderlijk besluitvormingstraject. Indien gebruik hiervan wordt gemaakt, worden deze kosten ten laste van de begroting 2022 gebracht bij de afrekening van de kosten voor BORI/MVP over 2021.

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

ACTIVA GVB

Wat willen we bereiken in 2022?

De reizigersaantallen in het Amsterdamse OV zijn de laatste jaren gestaag gegroeid, waardoor het OV-systeem op steeds meer plekken tegen capaciteitsgrenzen aan dreigde te lopen. Door Covid-19 is daarin een trendbreuk ontstaan. Er is sprake van krimp en het zal een flinke tijd duren voordat het aantal reizigers weer op het niveau van 2019 is. Desondanks zet de Vervoerregio de in gang gezette investeringen zoals die in de nieuwe M7-metro en de nieuwe 15G-tram voort. Dit zijn subsidies die reeds beschikbaar zijn en op basis waarvan GVB contracten met leveranciers heeft afgesloten. Bovendien zijn dit voertuigen die 30 jaar meegaan. Daarnaast staat er voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen op stapel in de vorm van verbeterde en nieuwe lijnen (de reeds in gebruik genomen Amstelveenlijn en de nog aan te leggen Uithoornlijn), zijn er toekomstige woningbouwlocaties (o.a. IJburg en Havenstad) en liggen er diverse ontwikkelingen in de stad in het verschiet (autoluwe binnenstad). Ook blijft de Vervoerregio inzetten op de transitie naar elektrisch vervoer die grote impact heeft op het busvervoer: voor elektrische bussen zijn extra investeringen in materieel en laadinfrastructuur nodig.

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

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

Wat gaan we daarvoor doen?

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

Bestaande plannen GVB Activa BV

Op dit moment zijn binnen het activa domein de lopende leveranties van de nieuwe M7-metro en 15G-tram het meest in het oog springend. Voor de M7 is door de Regioraad een budget beschikbaar gesteld voor de aanschaf van 30 nieuwe metro's. Dat is in de Regioraad van 13 december 2016 gebeurd op basis van de in 2016 uitgevoerde Metronetstudie, waarover de Regioraad in diezelfde raad is geïnformeerd. In die studie is destijds onderzocht welke lijnvoering het best gereden kon worden na invoering van de Noord/Zuidlijn en de ombouw van de Amstelveenlijn. En is gekeken hoeveel M7's er minimaal nodig zijn om de gewenste lijnvoering te rijden. Daaruit volgde dat er minimaal 30 M7 metro's van 60 meter besteld moeten worden.

Daarnaast werd toen de inschatting gemaakt dat een omvang van wellicht 40 voertuigen nodig is om bij een ingeschatte reizigersgroei van 1,75% tot in ieder geval 2032 genoeg voertuigen te hebben om de gewenste lijnvoering die volgt uit de metronetstudie te kunnen rijden. Die laatste inschatting was en is nog met onzekerheden omgeven, die te maken hebben met veranderingen in het OV en op het metronetwerk. Uit de metrostudie uitgevoerd in 2020 blijkt dat het huidige vervlochten netwerk met het aantal reeds bestelde metrotreinen voldoende ruimte heeft voor groei (ongeveer 15% bovenop reizigersaantallen 2019).

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

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

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

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

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
Activa GVB	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Strategische Activa - kapitaallasten en investeringsbijdragen	41.750	29.220	24.040	29.903	42.380
Totaal lasten	41.750	29.220	24.040	29.903	42.380
Bijdragen derden	-	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo Activa GVB	-41.750	-29.220	-24.040	-29.903	-42.380

Toelichting op tabel

- De opgenomen bedragen bestaan zowel uit directe bijdragen, als uit bijdrage op basis van kapitaallasten. De bijdrage op basis van kapitaallasten zorgt voor de nodige verlichting op de begroting van de Vervoerregio, door meerjarig bij te dragen op basis van de afschrijvingsduur van de activa.
- Het lagere bedrag in 2022 ten opzichte van 2021 wordt voornamelijk veroorzaakt door de bijdrage voor het project Amsys Signalling & Control (S&C) dat in 2021 uitgevoerd wordt;
- Vanaf jaarschijf 2025 is een bedrag opgenomen voor vervangingsinvesteringen.

ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING

Wat willen we bereiken in 2022?

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

Wat gaan we daarvoor doen?

Om te beginnen nemen we actief deel aan doorlopende samenwerkingen en lidmaatschappen op het gebied van onderzoek, data (verzameling & ontsluiting), kennis en instrumenten. Voorbeelden zijn het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het Samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV Autoriteiten) (DOVA), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het regionale verkeersmodel voor de Metropoolregio Amsterdam (VENOM). Daarnaast trekken we of werken we samen in (gebiedsgerichte) programma's zoals **Samen Bouwen aan Bereikbaarheid**, het platform **Verkeer & Meer**, de **MRA Ontwikkelagenda Spoor** (MRA = Metropoolregio Amsterdam) en het **MRA platform Smart-Mobility**. Ook laten we onderzoek doen ten behoeve van ons beleid en inzet rondom nieuwe(re) thema's zoals slimme, duurzame en inclusieve mobiliteit. Dit doen we bijvoorbeeld naar aanleiding van een motie van de Regioraad, een verzoek van een bestuurder, een toezegging van een portefeuillehouder of op eigen initiatief. Voor het opstellen van Mobiliteitsplannen werkt de Vervoerregio samen met gemeenten aan slimme bereikbaarheidsoplossingen in gebieden waar de komende jaren grote ruimtelijke opgaven spelen, zoals met de bouw van woningen of stedelijke transformatie. Tot slot monitoren we de voortgang van onze strategische opgaven en evalueren we de voortgang en effecten van onze projecten. Waar mogelijk maken we voor onze onderzoeken en studies gebruik van ons **regionale reizigerspanel**.

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024	begroting 2025
Onderzoek, studie en samenwerking					
MRA verkeersmodel VENOM	351	525	525	525	525
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	1.475	1.550	1.550	1.550	1.550
MRA Smart Mobility	940	740	740	740	740
MRA Spoordossier	202	250	250	250	250
OSS overige projecten	6.882	5.934	5.875	5.875	5.875
Totaal lasten	9.850	8.999	8.940	8.940	8.940
MRA verkeersmodel VENOM	211	300	300	300	300
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	985	1.005	1.005	1.005	1.005
MRA Smart Mobility	494	494	435	435	435
MRA Spoordossier	160	200	200	200	200
OSS overige projecten	-	-	-	-	-
Totaal baten	1.850	1.999	1.940	1.940	1.940
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-8.000	-7.000	-7.000	-7.000	-7.000

Toelichting op tabel

Op basis van de realisatie 2019, 2020 en de eindejaarsprognose 2021, verwachten we voor 2022 circa € 7 mln uit te geven aan OSS-projecten. Dit betekent dat de begroting voor 2022 met € 0,45 mln naar beneden kan worden bijgesteld. Ook voor de jaren 2023 tot en met 2025 kunnen we voor OSS uitgaan van circa € 7 mln per jaar.

APPARAATSKOSTEN

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

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde				
	begroting 2021	begroting 2022	begroting 2023	begroting 2024	begroting 2025
Apparaatskosten					
Directe Personeelslasten	7.629	7.629	7.629	7.629	7.629
Inhuur op activiteiten Verkeer & Vervoer	1.808	1.205	1.205	1.205	1.205
Totaal lasten	9.437	8.834	8.834	8.834	8.834
Bijdragen derden	95	-	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	95	-	-	-	-
Saldo Apparaatskosten	-9.342	-8.834	-8.834	-8.834	-8.834

Toelichting op de tabel

In 2021 heeft de regio raad een extra bedrag van € 1,5 mln beschikbaar gesteld voor extra personele capaciteit (vast en inhuur) voor directe inzet en ondersteunende capaciteit in het programma Overhead om de bestuursopdracht uit te kunnen voeren. Omdat deze extra inzet (nog) niet naar inzet in 2022 is vertaald, komen deze in 2022 lager dan in 2021 uit en nemen met € 0,6 mln af. In het najaar 2021 zal bij de definitieve begroting een analyse aan de regio raad worden voorgelegd waaruit de extra benodigde capaciteit voor 2022 blijkt om de bestuursopdracht uit 2020 verder te implementeren.

Evenmin is al rekening gehouden met verschuiving vanuit het budget BORI/MVP naar apparaatskosten en overhead om de gewijzigde governance vanaf 2022 te implementeren. Uitgangspunt is dat de wijzigende governance structuur budgettair neutraal verloopt.

PROGRAMMA OVERHEAD

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

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

Wat mag dat kosten?

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

	Gewijzigde begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Materiële kosten:</i>					
Bestuur & Ondersteuning	157	157	157	157	157
Communicatie	185	235	185	185	185
Bedrijfsvoering	2.929	2.636	2.636	2.636	2.636
Financiën	196	196	196	196	196
<i>Personele kosten:</i>					
Directe personeelslasten	5.501	5.313	5.313	5.313	5.313
Inhuur op ondersteunende activiteiten	1.994	1.603	1.603	1.603	1.603
Totaal lasten	10.961	10.139	10.089	10.089	10.089
Baten overhead	140	140	140	140	140
Totaal baten	140	140	140	140	140
Saldo Overhead	-10.821	-9.999	-9.949	-9.949	-9.949

Toelichting op de tabel

Voor personele inzet: zie ook de toelichting hiervoor bij het subprogramma Apparaatskosten.

Bedrijfsvoering: in het P&C document 1^e Bestuursrapportage 2021 is een ophoging van het budget 2021 voor niet-personele lasten ad € 0,451 mln gevraagd. Hiervan heeft € 0,158 mln structurele doorwerking en is in bovenstaande tabel vanaf 2022 in de begroting van Bedrijfsvoering opgenomen.

PROGRAMMA ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

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

Tabel 12 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen x € 1.000)

	Gewijzigde begroting	begroting	begroting	begroting	begroting
	2021	2022	2023	2024	2025
Algemene dekkingsmiddelen					
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-
Rentelasten	691	566	522	458	404
Totaal lasten	691	566	522	458	404
BDU jaarbijdrage	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633
BDU saldo voorgaande jaren	102.477	-13.060	-41.955	-22.175	-30.758
Rentebaten	2.111	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-
Totaal baten	531.071	416.609	387.671	407.387	398.750
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	530.380	416.043	387.149	406.929	398.346

Toelichting op de tabel

De BDU is in omvang een in de basis gelijkblijvend jaarlijks bedrag. De indexatie wordt jaarlijks, normaliter in juni van het lopende begrotingsjaar, eens per jaar toegekend.

In bovenstaande cijfers is uitgegaan van een verwachte indexatie over 2021 van € 9,8 mln (op basis van een IBOI, de index voor de bruto overheidsinvesteringen, van 2,4%).

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

De regel 'BDU saldo voorgaande jaren' is het bedrag dat over blijft (vanaf 2022) dan wel bijgelegd moet worden (in 2021) van het saldo BDU dat als buffer beschikbaar is op de balans.

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

PARAGRAFEN

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

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

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

PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

Inleiding

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

- Vervallen:
 - Geen
- Toegevoegd:
 - Risicobeheersing bij opdrachtgeverschap

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de Vervoerregio is het vermogen om niet-structurele risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken door de organisatie in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen wordt gevormd door de relatie tussen de beschikbare weerstandscapaciteit en de materiële risico's waarvoor geen of onvoldoende stuur- en beheersmaatregelen zijn getroffen.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomangement) kan worden gedefinieerd als een proces van gestructureerde analyse van de risico's die op een organisatie af komen. Daarbij hoort een continue aanpassing van doelen, risico's en beheersmaatregelen: plan – do – check – act. Risicobeheersing is een continu proces; alleen al omdat wijzigende wetgeving, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist. De Vervoerregio wil verbeterlagen maken in risicomangement als instrument in relatie tot interne beheersing. Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Deze worden periodiek getoetst, maar er is nog geen (zichtbare) link met de visie en missie van onze organisatie. Het Three Lines model is de Engelse term voor checks en balances van de eerste lijn (meestal het primaire proces), de tweede lijn (de financial-, business- en projectcontrollers) en de derde lijn (concerncontroller).

Belangrijkste risico's

De belangrijkste onderkende risico's zijn:

1. Gevolgen van de COVID-19 pandemie

2. Faillissement vervoerder
3. Rijksbezuinigingen Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU)
4. Onvoldoende prijsindexatie BDU
5. Ambities overstijgen budget
6. Kostenoverschrijding projecten
7. OV-governance stadsvervoer Amsterdam
8. Risicobeheersing bij opdrachtgeverschap
9. Informatietechnologie

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

	Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor ...</i>	Maatregelen
1.	Het uitblijven van extra subsidie van het Rijk voor vervoerders tijdens de COVID-19 pandemie	Er ontstaan liquiditeitstekorten bij de vervoerders ↑	Het OV kan haar vitale functie niet meer volledig vervullen ↑	Transitieprogramma; lobby voor extra bekostiging door het Rijk; bijdrage aandeelhouders
2.	Externe factoren	Een vervoerder gaat failliet ↓	De concessie moet opnieuw worden aanbesteed ↓	Bussenlening; pandrecht op activa vervoerders; calamiteitenplan; OV-protocol COVID-19
3.	Beleidskeuzes op Rijksniveau	Er wordt bezuinigd op de BDU ↓	Het huidige niveau van dienstverlening daalt, minder projecten vinden doorgang ↑	Begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen; ijveren bij het Rijk voor behoud of stijging BDU
4.	In de BDU onvoldoende prijscompensatie	Vervoerregio kan vervoerders niet compenseren voor loon- en prijsstijgingen ↓	Aanbod van het dienstpakket verschaalt ↓	Bezuinigingen in het betreffende programma; begrotingsvoorbehoud in subsidieverordeningen
5.	Ambities overstijgen het beschikbare budget	Niet alle projecten vinden doorgang ↑	Bereikbaarheid in de regio vermindert; economische groei in de regio blijft achter ↓	Kaderstellende keuzes; prioriteringsmethodiek; extra financiële dekking door externe partijen
6.	Noodzakelijke scope-wijzigingen in een gesubsidieerd project	De Vervoerregio wordt gevraagd aanvullende subsidie te verstrekken ↓	Er is minder geld beschikbaar voor andere projecten ↑	Grondige beoordeling grote gesubsidieerde projecten
7.	Afspraken governance tussen Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zijn niet goed uitgewerkt	Verbetering van de samenwerking in de OV-keten komt onvoldoende tot stand ↑	Uitdagingen in de OV-keten en het mobiliteit-systeem worden niet effectief uitgevoerd ↑	Goed programma-management; vertrouwen en openheid; areaal nulmeting
8.	Als opdrachtgever voor eigen rekening en risico projecten uitvoeren	De kosten overstijgen het beschikbare budget ↓	Er is minder geld beschikbaar voor andere projecten ↑	Opnemen risicobudget; openheid over issues en voortgang
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; actieve bescherming en tests

Toelichting op de risico's

Ad 1. COVID-19

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

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

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

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

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

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

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

Ad 2. Faillissement vervoerder

De Vervoerregio heeft drie busleningen uitstaan in twee concessiegebieden (Waterland, Amstelland-Meerlanden) en heeft de optie geboden er nog één af te gaan sluiten (Zaanstreek-Waterland). De rente en aflossing op deze leningen houdt de

Vervoerregio in op de subsidiebijdrage aan deze vervoerders. Dit garandeert dat er nooit sprake zal zijn van een betalingsachterstand.

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

De Vervoerregio staat garant voor de leningen die GVB afsluit voor de aanschaf van strategische activa (trams en metro's). De Vervoerregio heeft zich garant gesteld voor de door GVB Activa BV afgesloten leningen.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** het risico dat de gemeente Amsterdam het overheidsbedrijf GVB failliet laat gaan, wordt verwaarloosbaar geacht. Belangrijk argument hiervoor is de maatschappelijke zorgplicht en het hiervoor beschreven NOVB-akkoord. Bovendien verhoogt de garantie niet de financiële verplichting die de Vervoerregio is aangegaan bij het verstrekken van de subsidiebeschikking voor de betreffende activa.
Het risico op faillissement van een streekvervoerder is altijd aanwezig. De kans hierop achten wij gemiddeld, mede op basis van kredietwaardigheidsrapportages.
Met de verstrekte busleningen is pandrecht gevestigd op de bussen. Het personeel van de vervoerbedrijven heeft bij wet een behoorlijke bescherming. Door de combinatie van deze twee factoren zou een herstart van de exploitatie mogelijk moeten zijn. De inschatting is dat deze herstart eenvoudiger is dan wanneer er geen busleningen zouden zijn verstrekt. Toch zal de impact van het wegvallen van het OV in de regio ongetwijfeld groot zijn.
- **Beheersmaatregelen:** om de dienstregeling te garanderen is een calamiteitenplan opgesteld. Als deze wordt ingezet, komen de betreffende kosten ten laste van de BDU. Voor het opvangen van de COVID-19-maatregelen is een OV-protocol COVID-19 in het leven geroepen.

Ad 3. Rijksbezuinigingen BDU

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

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

Ad 4. Onvoldoende prijsindexatie BDU

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

- **Waarschijnlijkheid en impact:** De Vervoerregio kent verschillende soorten uitgaven met verschillende indexatieregimes. Bij onderhoud is deze gelijk aan de indexatie van het Rijk. Hier lopen we dus geen risico. Bij OV en infrastructuur wijkt

deze af. Daar is per jaar een plus of een min mogelijk. Uitgaven voor investeringen in rollend materieel indexeren we niet, dus hebben we hier in de regel een voordeel. Wij schatten de kans op het wegvallen van genoemde indexaties op gemiddeld en de impact op klein.

- Beheersmaatregelen: Binnen de begroting zal worden gekeken naar mogelijke bezuinigingsmaatregelen binnen het subprogramma zelf bij onvoldoende of geen indexatie. Ook kan het begrotingsvoorbehoud worden ingezet. Voor de bereikbaarheidsprojecten is de standaard afspraak conform de subsidieverordening dat na beschikken de indexering wordt gevolgd welke van toepassing is op de BDU. Met andere woorden: indien BDU-indexering op nul staat, is dit ook van toepassing op de projecten in de Investeringsagenda Mobiliteit.

Ad 5. Ambities overstijgen budget

Het verkeer- en vervoerbeleid wordt bekostigd uit de BDU. Daarmee worden mobiliteitsprojecten binnen de 15 gemeenten gesubsidieerd en uitgaven voor de exploitatie van het OV en beheer en onderhoud van de tram en metro infrastructuur mee bekostigd. De ambities zijn veelal groter dan het toegekende budget. Hierdoor kunnen niet alle projecten tegelijk doorgang vinden, wat invloed heeft op het moment van uitvoeren. Daarbij is er een goede beheersing 'bij de voordeur' van alle activiteiten noodzakelijk. Alle opgaven die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit liggen in het verlengde van de beleidsdoelstellingen.

- Waarschijnlijkheid en impact: wij schatten in dat deze situatie regelmatig kan voorkomen, maar dat de impact te overzien is. Eventuele consequenties zitten vooral in het niet tijdig oplossen van bereikbaarheidsproblematiek die op haar beurt weer achterblijvende economische groei in de regio tot gevolg kan hebben, of het niet gelijk oplopen met de ruimtelijke ontwikkeling in de regio.
- Beheersmaatregelen: wij acteren hier met een mix van accepteren, prioriteren en mitigeren. Enerzijds hebben we te maken met de verwachtingen van onze gemeenten, Provincie Noord Holland en vervoerders. Zij zullen altijd meer OV en beter materieel en infrastructuur wensen of een hogere financiële bijdrage van de Vervoerregio. Die verwachtingen kunnen wij niet altijd waarmaken. Waar geen ambtelijk technische oplossingen gevonden kunnen worden, zal de Regioraad op basis van haar budgetrecht kaderstellende keuzes maken. Daarnaast hebben we een prioriteringsmethodiek, die helpt bij de spanning tussen ambities en beperkt budget. Voor bereikbaarheidsmaatregelen zijn er heldere spelregels, waarbij andere partijen ook zorg moeten dragen voor een deel van de dekking.

Ad 6. Kostenoverschrijding projecten

In het geval van infrastructurele projecten is de subsidieontvanger de risicodragende partij. De Vervoerregio is subsidieverstrekker en loopt daardoor geen financieel risico. Desondanks gebeurt het soms dat de Vervoerregio wordt gevraagd om een onvoorziene overschrijding te bekostigen. Dit komt voor bij grote projecten, zoals een aanpassing bij het veiligheidssysteem van de metro of de bekostiging van noodzakelijke scope-wijzigingen in het project Renovatie Oostlijn voor stationsrenovaties en vluchtwegmaatregelen.

- Waarschijnlijkheid en impact: Op pakweg 400 projecten komt het ongeveer het 1 à 2 keer per jaar voor dat er discussie ontstaat over de bekostiging van een projectonderdeel, doorgaans als gevolg van een noodzakelijke scopewijziging. De financiële impact kan dan aanzienlijk zijn.
- Beheersmaatregelen: In deze gevallen is doorgaans sprake van voortschrijdend inzicht. Als de Vervoerregio de scopewijziging bij aanvang van het project voorgelegd had gekregen, dan zou dat inhoudelijk waarschijnlijk niet tot bezwaren hebben geleid en zou het werk in de subsidiebeschikking zijn opgenomen. Bij dergelijke situaties wordt doorgaans een aanvullende subsidie verstrekt, die qua goedkeuring en besluitvorming het reguliere subsidieproces doorloopt.

Ad 7. OV-governance stadsvervoer Amsterdam

De Vervoerregio, het GVB en de gemeente Amsterdam (Verkeer en Openbare Ruimte; Metro en Tram) staan samen voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit en OV. Een belangrijk voorwaarde om hieraan invulling te geven is, een versterking van de samenwerking en governance in de Amsterdamse OV-keten. Uitgangspunt daarbij is het in maart 2020 verschenen advies van Pedro Peters. Uit de eerste verkenning bleek dat alle partijen van mening zijn dat de samenwerking en de huidige governance van

de keten sterk verbeterd kan worden. Dit vraagt om nauwe afstemming en op onderdelen integratie van taken tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam, die gezamenlijk wordt vormgegeven binnen het programma OV-governance.

De rol van de Vervoerregio ten aanzien van beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur zal veranderen van subsidieverlener naar opdrachtgever, waarmee de Vervoerregio het financieel risico zal gaan dragen. Dit betekent dat de Vervoerregio het GVB direct zal aansturen op strategisch/bestuurlijk niveau, als systeemverantwoordelijke en financier van het OV. De verhoudingen tussen de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam zullen hierdoor veranderen. Daarbij horen nieuwe onderlinge afspraken over de toedeling van rollen, verantwoordelijkheden en taken. Daarbij zal de Vervoerregio, meer dan voorheen, investeren in vaardigheden en knowhow op het vlak van risicomanagement, projectmanagement en projectportfolio-management.

- **Waarschijnlijkheid en impact:** De veranderingen in de governance hebben een flinke impact op de werkwijze van de Vervoerregio. Door het opdrachtgeverschap voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur wordt de Vervoerregio risicodragend. Dit verandert zowel het risicoprofiel als de werkwijze van de Vervoerregio. Als de samenwerking en governance in de OV-keten onvoldoende tot stand komt, bestaat een risico dat door een ineffectieve of onvoldoende geborgde werkwijze niet goed wordt gestuurd. Hierdoor worden de verbeteringen en ontwikkelingen in de OV-keten en het mobiliteitssysteem niet effectief uitgevoerd of onvoldoende gerealiseerd.
- **Beheersmaatregelen:** De overgang van het opdrachtgeverschap wordt in de komende periode juridisch ingeregeld. Dit is echter slechts een onderdeel van de verandering die we als samenwerkende partijen in de Amsterdamse OV-keten moeten doormaken: er zijn scherpe afspraken nodig over wie waarop kan worden aangesproken en er is aandacht nodig voor de cultuur en werkwijze die met de veranderende rolverdeling samenhangt. Onderdeel van de voorbereiding is een nulmeting van de staat van het areaal. De nulmeting ligt aan de basis van afspraken over bekostiging van een toekomstvast BORI/MVP contract en het asset management van de railinfrastructuur.

Ad 8. Risicobeheersing bij opdrachtgeverschap

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

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

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

- **Waarschijnlijkheid en impact:** Het project Uithoornlijn is een project in eigen beheer en hier draagt de Vervoerregio zelf het risico voor eventuele overschrijdingen. Voor het project AVANT is de Vervoerregio 65% risicodragend. In het voor de projecten beschikbare budget - zoals vastgesteld in de Regioraad - is een risicoreservering opgenomen. Op basis van evaluaties worden de risico's opgevolgd. Er is een aparte risicorapportage vanuit het project en er wordt regelmatig gecommuniceerd over de top 5 belangrijkste risico's.
- **Beheersmaatregelen:** Vanaf de start van het project wordt uitgebreid en open gecommuniceerd tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Risico's worden in kaart gebracht, er wordt continu gebouwd aan vertrouwen. Naast de posten onvoorzien is er een substantiële risicoreservering, die pas aangewend mag worden na instemming van alle partijen. Als later zou blijken dat er sprake is van een ontoereikend budget door onverwachte risico's, zal dit nader geanalyseerd worden.

Ad 9. Informatietechnologie

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

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

Kengetallen weerstandsvermogen

Tabel 13: Kengetallen weerstandsvermogen

	Realisatie 2020	Gewijzigde Begroting 2021 (1 ^e Bestuursrapportage)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Netto schuldquote	10,5%	11,6%	18,1%	19,0%	16,8%	15,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	-0,2%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Solvabiliteitsratio	0,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	2,4%	-13,9%	8,9%	20,0%	17,6%	15,0%

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

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt vooral bekostigd vanuit de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom heeft de Vervoerregio in het verleden besloten geen eigen vermogen vanuit de behaalde resultaten op te bouwen. De teller van deze ratio is dus (nagenoeg) nul, terwijl de noemer relatief hoog is door de vooruit ontvangen gelden. Dit is dan ook de verklaring voor de zeer lage solvabiliteitsratio van de Vervoerregio.

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

PARAGRAAF FINANCIERING

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

Financieringsbehoefte en financiële instrumenten

Inkomsten en Solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk, met de Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) als belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2022 ontvangt de Vervoerregio ruim € 420 mln en zal dat bedrag vrijwel geheel uitgeven. Dat beeld wijzigt in 2023 weinig. Vanaf 2023 groeit de beschikbare liquiditeit op basis van de huidige begrote geldstromen, niet alleen door terugbetalingen op de uitstaande bussenleningen maar ook door het aflopen van grote eigen projecten (Amsteltram).

De wet BDU biedt de mogelijkheid de jaarlijks niet bestede middelen te sparen voor toekomstige uitgaven. Op basis van de huidige begroting (na bijstellingen) zal het saldo van de 'nog niet uitgegeven BDU' naar verwachting eind 2022 € 70 mln bedragen en eind 2023 € 112 mln, hoewel dit niet noodzakelijkerwijs impliceert dat er voldoende liquiditeiten zijn (zie o.a. liquiditeitsprognose hierna).

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

Uitgangspunten Treasuryfunctie en beleid

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

Schatkistbankieren

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

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

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

Verstekte Bussenleningen

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

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

Het totaal aan verstrekte bussenlening bedraagt per 1 januari 2021 € 67,5 mln. Verder heeft Connexxion per 1 januari 2021 nog niet opgenomen trekkingsrechten uit hoofde van busleningen ad € 30,5 mln; dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de reeds verstrekte busleningen per 31 december 2020 nog € 30,5 mln kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.

Financieringswijze strategische activa GVB

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

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

Op het aan te schaffen materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert aan GVB Activa BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen, waarmee het GVB in staat wordt gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen ten aanzien van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening (met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar indien de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen). Door de garantstelling is de rente die de banken in rekening brengen lager.

Liquiditeitsprognose

De Vervoerregio hanteert voor het presenteren van financiële cijfers het stelsel van baten en lasten. Daarnaast biedt de Vervoerregio subsidies aan in de vorm van bussenleningen en verstrekt zij bij uitzondering voorschotten voor activa. Deze elementen maken dat de exploitatieresultaten niet per se gelijk lopen met de kasstromen (liquiditeiten).

Op basis van de huidige prognose **bereikt de liquiditeitspositie van de Vervoerregio in het laatste kwartaal van 2021 de nullijn** om eind 2021 uit te komen op een gering negatief saldo van circa € 2 mln, waarna het liquiditeitssaldo gedurende 2022 weer iets zal toenemen tot een positief saldo van circa € 12 mln eind 2022. Evenwel leert de ervaring dat de budgetten niet altijd geheel worden besteed, waardoor de verwachting is dat de beschikbare liquiditeiten in bedoelde perioden voldoende zal zijn.

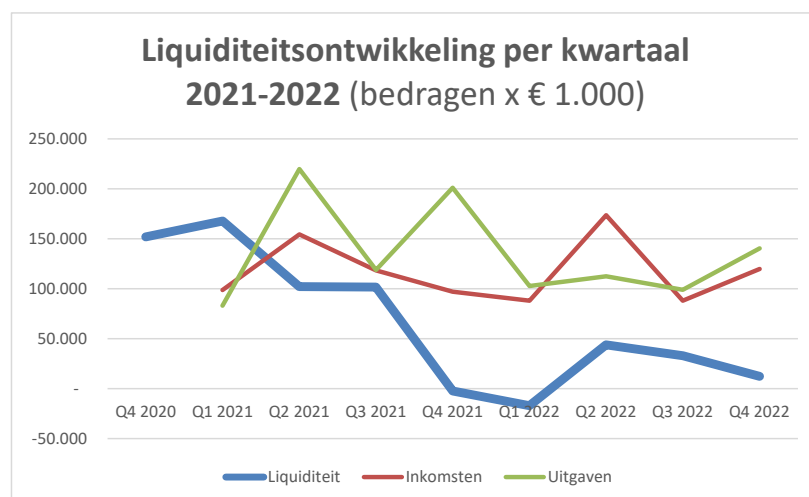
Het is echter ook mogelijk dat in de loop van 2021 en/of 2022 tijdelijk kortlopend aanvullend krediet van enkele maanden noodzakelijk is, of dat andere maatregelen vereist zijn om de liquiditeit positief te houden. Dit alles uiteraard is ook mede afhankelijk van verdere maatregelen voor het OV die in het kader van de COVID-crisis noodzakelijk (mochten) blijken. **Essentieel is daarom de liquiditeitsontwikkeling scherp te blijven monitoren om zo nodig tijdig maatregelen te kunnen treffen.** Daartoe wordt bij elke P&C rapportage aan de regioraad ingegaan op de liquiditeitsontwikkeling en wordt intern periodiek op de ontwikkeling gerapporteerd.

In onderstaande tabel en bijbehorende grafieken is de liquiditeitsontwikkeling met verloop door de jaren heen inzichtelijk gemaakt. Naast de hierboven vermelde ontwikkelingen in 2021 en 2022 neemt op wat langere termijn de liquiditeit volgens de huidige prognoses weer gestaag toe, met name als gevolg van de beschikbaar komende BDU middelen die momenteel nog niet zijn ingezet.

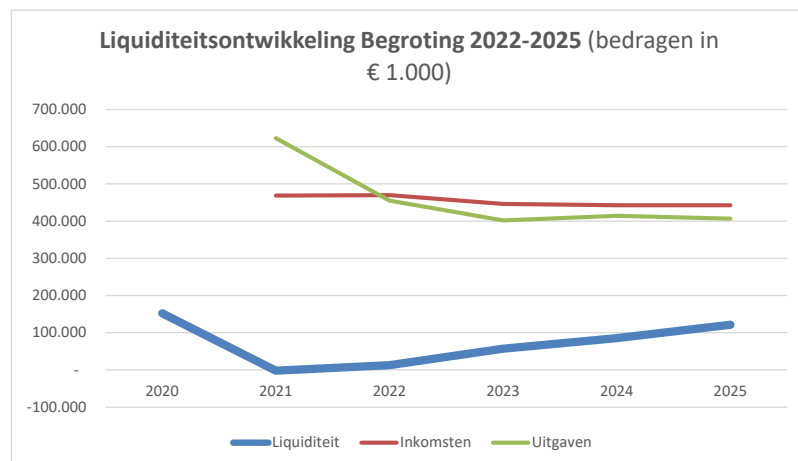
Tabel 14 Liquiditeitsprognose (bedragen x € 1.000)

Liquiditeitsprognose	Jaarrekening 2020	Gewijzigde begroting 2021 na Burap-1	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Bedragen x € 1.000						
Beginstand liquide middelen		152.028	-2.271	12.501	56.906	85.566
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-14.131	5.986	5.986	5.986	5.986
Overige inkomsten		482.780	463.734	440.069	436.941	436.887
Overige uitgaven		-622.948	-454.948	-401.649	-414.267	-406.821
Af te sluiten leningen		-	-	-	-	-
Eindstand liquide middelen	152.028	-2.271	12.501	56.906	85.566	121.618

Grafiek 2 Liquiditeitsontwikkeling per kwartaal 2021-2022



Grafiek 3 Liquiditeitsontwikkeling 2021-2025



Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

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

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

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

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

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

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

Rentevisie

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

Toerekening rentelasten aan Eigen Vermogen en taakvelden

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

PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Organisatieopbouw en kosten van personele inzet

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

Tabel 15: Ontwikkeling formatie

	2020	2021	2022	2023	2024
Formatie	107 fte	141 fte	141 fte + PM	141 fte + PM	141 fte + PM

Toelichting op tabel 15

Het aantal fte's in 2020 en 2021 betreft de door de regioraad vastgestelde formatie. Op dit moment is nog niet duidelijk in welke mate voor 2022 extra budget nodig is voor de implementatie van de OV governance en de verdere uitwerking van de overige ambities. Zeker is wel dat er voor de implementatie van de OV-governance een verschuiving van formatie plaats zal vinden vanuit gemeente Amsterdam, Metro en Tram naar de Vervoerregio. Deze formatie wordt budgettair neutraal gerealiseerd door overheveling van het benodigd budget uit de huidige budgetten voor BORI/MVP. Bij het opstellen van de definitieve begroting in het najaar 2021 zal op basis van de nog concreet te bepalen hoeveelheid fte's voor zowel de OV-governance als mogelijk extra personele capaciteit voor de overige ambities een voorstel aan de regioraad worden voorgelegd.

Tabel 16: Formatie- en inhuurbudgetten

	2020	2021	2022	2023	2024
Formatiebudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	4,8 mln	7,6 mln	7,6 mln + PM	7,6 mln + PM	7,6 mln + PM
Formatiebudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	5,1 mln	5,5 mln	5,3 mln + PM	5,3 mln + PM	5,3 mln + PM
Formatiebudget – totaal	9,9 mln	13,1 mln	12,9 mln	12,9 mln	12,9 mln
Inhuurbudget – m.b.t. apparaatskosten verkeer en vervoer (zie tabel 10)	3,5 mln	1,8 mln	1,2 mln + PM	1,2 mln + PM	1,2 mln + PM
Inhuurbudget – m.b.t. overhead (zie tabel 11)	1,5 mln	2,0 mln	1,6 mln + PM	1,6 mln + PM	1,6 mln + PM
Inhuurbudget	5,0 mln	3,8 mln	2,8 mln	2,8 mln	2,8 mln
Totaal kosten personele inzet	14,9 mln	16,9 mln	15,7 mln + PM	15,7 mln + PM	15,7 mln + PM

Toelichting op tabel 16

Met ingang van 2021 is een verschuiving zichtbaar tussen inhuur (minder) en directe personele lasten. Deze verschuiving is het directe gevolg van het besluit van de regioraad om de formatie voor 2021 van de Vervoerregio te verhogen waarbij de kosten

worden gedekt door de inzet (verlaging) van het inhuurbudget. Voor de benodigde personele capaciteit vanaf 2022 (de in de tabel 16 opgenomen PM-posten) wordt verwezen naar de toelichting van tabel 15.

Systematiek van bepalen van de begrote kosten van de formatie

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

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

Bedrijfsvoering, HRM

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

Bedrijfsvoering, ICT

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

Bedrijfsvoering, Huisvesting

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

Bedrijfsvoering, Inkoop

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

Bedrijfsvoering, Juridische zaken (JZ)

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

Strategie, Bestuur & Communicatie

- Het jaar 2022 staat in het teken van de gemeenteraadsverkiezingen op 16 maart. Deze leiden tot een nieuwe regioraad en dagelijks bestuur. Voor de Vervoerregio een belangrijk moment om zich te presenteren en de nieuwe en herkozen gemeenteraads- en collegeleden zo goed mogelijk te betrekken en te verbinden. Dit doen we door een groot kennismakingsevenement te organiseren. En door tijdens de verkiezingscampagnes kennismakingsgesprekken en olopjes te organiseren. Wij gaan de kandidaten en partijen kennis laten maken met de Vervoerregio, onze prioriteiten en

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

Financiën

- Vanuit de missie “Als partner ondernemend ondersteunend!” acteert het team Financiën in een verbindende en betrokken setting met zowel de beleidsteams als met de overige ondersteunende teams. Daarbij zijn waarden als kennis, flexibiliteit, transparantie, positionering, betrokkenheid en risicoherkenning van groot belang voor een optimale permanente interactie.
- Een grote focus ligt op de P&C producties, zoals jaarlijks in het spoorboekje opgenomen. Deze dienen continu efficiënt en effectief te worden uitgevoerd. Dit stelt de nodige eisen aan alle basisregistraties en het onderhoud aan de vastgestelde procedures.
- In 2022 wil team Financiën de P&C cyclus clusteren zodat de regioraad in 2 regioraadsbijeenkomsten de kadernota of -brief, de begroting, de jaarstukken en de bestuursrapportages kan behandelen waarmee een meer integrale afweging mogelijk is door het gelijktijdig behandelen van verleden, heden en toekomst.
- Ook in 2022 levert team Financiën een grote bijdrage aan de ontwikkeling van de op te stellen Rechtmatigheidsverantwoording. Daarbij zal naast de beheersing van de basisprocessen zeker de nodige aandacht gegeven worden aan de uitvoering van de Verbijzonderde Interne Controle. Tevens zal in 2022 een (meerjarig) aanbestedingstraject worden doorlopen teneinde de fiscale ondersteuning te kunnen borgen.
- De fiscale toets wordt vanaf 2021 tijdig uitgevoerd bij de totstandkoming van nieuwe samenwerkingsverbanden of bij de aanvraag van nieuwe (zelfstandige) projecten.
- In overleg met de concerncontroller dient te worden vastgesteld dat de interne beheersing kwalitatief toereikend is om de rechtmatigheidsverantwoording te kunnen opstellen.
- Financiën versterkt in 2021 en 2022 het traject van de 2^e lijn Verbijzonderde Interne Controle door tijdige en gerichte controles uit te voeren met als doel verbetering van de financiële processen.

PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 15 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Formeel heeft de Vervoerregio geen verbonden partijen. Daartoe is namelijk vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie.

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

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

OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2022
Tabel 17: Overzicht baten en lasten (bedragen x € 1.000)

(Sub-)Programma	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
LASTEN					
Algemene dekkingsmiddelen	691	566	522	458	404
Overhead	10.961	10.139	10.089	10.089	10.089
Verkeer & Vervoer:					
Investeringsagenda Mobiliteit	197.180	103.921	103.577	100.211	110.227
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	10.000	10.000	25.000	30.000
Amsteltram	27.736	43.888	30.601	25.844	0
Concessies	116.214	88.096	84.656	78.260	76.660
BORI/MVP	138.496	147.011	116.855	127.228	118.596
Acitva GVB	41.750	29.220	24.040	29.903	42.380
Onderzoek, Studie en Samenwerking	9.850	8.999	8.940	8.940	8.940
Apparaatskosten	9.437	8.834	8.834	8.834	8.834
Totaal Verkeer & Vervoer	540.662	439.969	387.503	404.219	395.636
TOTAAL LASTEN	552.315	450.674	398.114	414.766	406.130
BATEN					
Algemene dekkingsmiddelen:					
BDU jaarbijdrage	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633
BDU saldo voorgaande jaren	102.477	-13.060	-41.955	-22.175	-30.758
Rentebaten	2.111	2.036	1.992	1.928	1.874
Overige baten	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	531.071	416.609	387.671	407.387	398.750
Overhead	140	140	140	140	140
Verkeer & Vervoer:					
Investeringsagenda Mobiliteit	12.112	0	0	0	0
Amsteltram	587	26.626	3.064	0	0
Concessies	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.850	1.999	1.940	1.940	1.940
Apparaatskosten	95	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	19.943	33.925	10.303	7.240	7.240
TOTAAL BATEN	551.155	450.674	398.114	414.766	406.130
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	-1.160	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES					
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	1.160	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	1.160	0	0	0	0
RESULTAAT	0	0	0	0	0

- De piek in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 is het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln, uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan. Daarnaast was al eerder tot een afname van de begroting vanaf 2022 tot het niveau van circa € 100 mln per jaar besloten;
- In de uitgaven van de concessies is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van de reizigersopbrengsten en het niveau van de reizigersopbrengsten zoals vastgesteld voor de COVID-19 pandemie;
- De baten Amsteltram in 2022 betreft de bijdrage van I&W

OVERZICHT INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

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

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

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

Tabel 18 Incidentele Baten & Lasten (bedragen x € 1.000)

Incidentele baten en lasten	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
BATEN					
Amsteltram	587	26.626	3.064	0	0
Absolute BDU en SPUK Verkeersveiligheid	12.112	0	0	0	0
Totaal incidentele baten	12.699	26.626	3.064	0	0
LASTEN					
Amsteltram	27.736	43.888	30.601	25.844	0
Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	10.000	10.000	25.000	30.000
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU of SPUK gefinancierd)	12.112	0	0	0	0
Totaal incidentele lasten	39.847	53.888	40.601	50.844	30.000
SALDO INCIDENTEEL	27.149	27.262	37.538	50.844	30.000

Daarmee is het structureel begrotingssaldo als volgt te bepalen:

Tabel 19 Structureel begrotingssaldo 2021-2025 (bedragen x € 1.000)

Structureel begrotingssaldo	2021	2022	2023	2024	2025
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-102.477	13.060	41.955	22.175	30.758
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-1.160	0	0	0	0
Begrotingssaldo na bestemming	-103.637	13.060	41.955	22.175	30.758
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	27.149	27.262	37.538	50.844	30.000
Structureel begrotingssaldo	-76.488	40.322	79.492	73.018	60.758

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

ONTWIKKELING BDU-SALDO 2022-2025 EN MEERJARENPECTIEF 2022-2031

Tabel 20 Ontwikkeling saldo BDU (bedragen x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Gewijzigde begroting 2021 (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Beginstand saldo BDU	159.979	57.502	70.562	112.516	134.691
Beschikte jaarbijdrage	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	586.462	485.135	498.195	540.150	562.324
Inzet BDU in begrotingsjaar	-528.960	-414.573	-385.679	-405.459	-396.876
Stand saldo BDU ultimo jaar	57.502	70.562	112.516	134.691	165.448

Toelichting op de tabel:

In de jaren tot 2021 is sprake van de inzet van het saldo BDU uit voorgaande jaren. Deze inzet had betrekking op onder andere mobiliteitsprojecten en het project Amsteltram. Vanaf 2022 is er geen inzet vanuit het BDU-saldo nodig om de lasten te dekken; er is financiële ruimte. Deze financiële ruimte wordt toegevoegd aan het saldo BDU voorgaande jaren.

Meerjarenperspectief 2022-2031

De meerjarenbegroting heeft betrekking op begrotingsjaar 2022 en meerjarenraming 2023-2025. De in dit overzicht gepresenteerde additionele jaren geven een doorkijk op basis van de huidig inzicht, ontwikkelingen en prijspeil 2021 en wordt jaarlijks geactualiseerd. Dit meerjarenperspectief is opgenomen in de bijlagen 3 en 4 bij deze begroting.

OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 21 Overzicht baten en lasten per taakveld (bedragen in €)

		Jaarrekening	Begroting (na 1e Bestuursrapportage 2021)	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
Baten en lasten per taakveld (in €)		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lasten per taakveld							
	0.1 Bestuur	142.745	182.000	182.000	182.000	182.000	182.000
	0.4 Overhead	8.619.679	10.729.250	9.907.250	9.857.250	9.857.250	9.857.250
	0.5 Treasury	3.158	691.000	566.000	522.000	458.000	404.000
	2.1 Verkeer en vervoer	232.691.441	239.097.158	170.494.187	156.803.883	163.680.858	152.853.280
	2.5 Openbaar vervoer	388.855.958	301.654.138	269.524.531	230.748.298	240.595.068	242.837.161
	Totaal lasten	630.312.982	552.353.546	450.673.968	398.113.431	414.773.176	406.133.691
Baten per taakveld							
	0.4 Overhead	618.211	140.000	140.000	140.000	140.000	140.000
	0.5 Treasury	1.840.436	2.111.000	2.036.000	1.992.000	1.928.000	1.874.000
	2.1 Verkeer en vervoer	18.070.529	14.618.580	28.625.174	5.003.509	1.940.000	1.940.000
	2.5 Openbaar vervoer	161.098.801	5.363.688	5.299.888	5.299.888	5.299.888	5.299.888
	Totaal baten	181.627.976	22.233.268	36.101.062	12.435.397	9.307.888	9.253.888
Verrekening BDU							
	0.4 Overhead	-5.824.157	-8.191.250	-8.479.250	-8.429.250	-8.429.250	-8.429.250
	2.1 Verkeer en vervoer	-214.620.912	-224.478.578	-141.869.013	-151.800.374	-161.740.858	-150.913.280
	2.5 Openbaar vervoer	-227.757.157	-296.290.450	-264.224.643	-225.448.410	-235.295.180	-237.537.273
	Totaal verrekening BDU	-448.202.226	-528.960.278	-414.572.906	-385.678.034	-405.465.288	-396.879.803
Resultaatbestemming							
	0.10 Mutaties reserves	-482.779	-1.160.000	-	-	-	-
	Totaal Resultaatbestemming	-482.779	-1.160.000	-	-	-	-
Resultaat na Resultaatbestemming		-0	-	-	-	-	-

UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Geprognostiseerde balans

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

Tabel 22 Geprognosticeerde balansen 2022-2025 (bedragen in €)

Activa	Balans 31-12-2020	Prognose saldo eind 2021	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025
		(na bijstellingen 1e Bestuurs- rapportage 2021)				
A1 Vaste activa						
A129 Materiële vaste activa: Overig	0	0	0	0	0	0
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen (art. 1a Wet f	67.528.000	81.659.485	75.673.485	69.687.485	63.701.485	57.715.485
A1332c Financiële vaste activa: Overige uitzettingen met een looptijd >= 1 jaar	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste activa	67.528.000	81.659.485	75.673.485	69.687.485	63.701.485	57.715.485
A2 Vlottende activa						
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	5.074.142	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	148.284.646	-2.270.910	9.501.073	53.906.280	82.566.201	118.617.907
A223b Uitzettingen: Rekening courant verhoudingen overige niet-financiële inst	0	0	0	0	0	0
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	166.181	0	0	0	0	0
A225c Uitzettingen: Overige uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	-0	0	0	0	0	0
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	3.743.477	0	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	202.000	0	0	0	0	0
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	31.660.470	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Totaal Vlottende activa	189.130.916	3.729.090	18.501.073	62.906.280	91.566.201	127.617.907
Totaal Activa	256.658.916	85.388.575	94.174.558	132.593.765	155.267.686	185.333.392
Passiva	Balans 31-12-2020	Prognose saldo eind 2021	Prognose saldo eind 2022	Prognose saldo eind 2023	Prognose saldo eind 2024	Prognose saldo eind 2025
P1 Vaste passiva						
P112 Eigen vermogen: Bestemmingsreserves	1.159.794	-0	-0	-0	-0	-0
P114 Eigen vermogen: Saldo van rekening	0	0	0	0	0	0
Totaal Vaste passiva	1.159.794	-0	-0	-0	-0	-0
P2 Vlottende passiva						
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	2.862.374	9.859.023	5.196.036	5.178.840	5.010.564	5.511.364
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	159.978.525	57.501.749	70.561.644	112.516.234	134.690.924	165.448.452
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	1.965.856	820.833	749.917	745.000	745.000	745.000
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	90.692.367	17.206.969	17.666.961	14.153.691	14.821.198	13.628.576
Totaal Vlottende passiva	255.499.122	85.388.575	94.174.559	132.593.765	155.267.686	185.333.392
Totaal Passiva	256.658.916	85.388.575	94.174.558	132.593.765	155.267.686	185.333.392

Reserves 2022-2025

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

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

Tabel 23 Ontwikkeling reserves (bedragen in €)

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

BIJLAGE 1: ORGANOGRAM

Organogram

Kernwaarden



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



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



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



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

Directie

Secretaris-directeur Thea de Vries
Adjunct-directeur Alex Colthoff
Aandachtsgebied Beleid
Adjunct-directeur Nico van Paridon
Aandachtsgebied Beheer en Financiën

www.vervoerregio.nl

Vervoerregio
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam
Postbus 826
1000 AP Amsterdam
020-5273700

maart 2020, Amsterdam

De teams

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

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

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

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

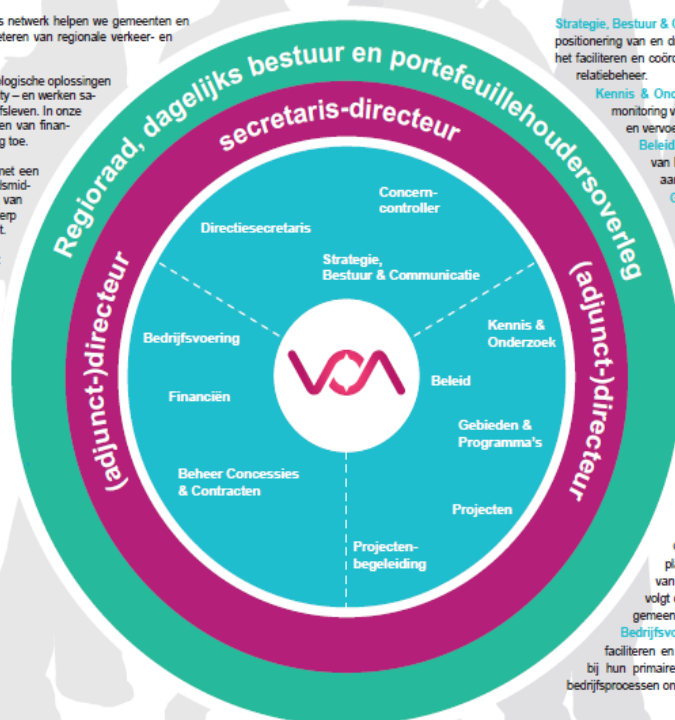
Team Projecten. Teammanager Rob Post. Zorgen voor planvoorbereiding en financiering van projecten die leiden tot een betere bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de Vervoerregio.

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

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

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

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



BIJLAGE 2: INDICATOREN

Op grond van het BBV zijn gemeenten gehouden in de programma's in de begroting (artikel 8 BBV) en in de programmaverantwoording in het jaarverslag (artikel 25 BBV) de beoogde en gerealiseerde maatschappelijke effecten van de verschillende programma's toe te lichten aan de hand van zogenaamde beleidsindicatoren. Deze zijn ook van toepassing op de Vervoerregio via de Wet gemeenschappelijke Regeling (Wgr). Voor de Vervoerregio betekent dit, na het vervallen van de indicatoren voor het taakveld Verkeer & Vervoer, dat alleen de indicatoren die betrekking hebben op het taakveld Bestuur en Ondersteuning opgenomen worden.

Tabel 24 : Indicatoren

Gegeven	Bron	Begroting 2021	Begroting 2022
<i>Formatie</i>	Eigen gegevens	131 fte	141 fte
<i>Bezetting</i>	Eigen gegevens	nbn	nbn
<i>Inwoners¹</i>	CBS	1.565.759	1.585.497
<i>Apparaatskosten²</i>	Begroting	€ 18.077.000	€ 18.833.000
<i>Totale loonsom</i>	Begroting	€ 12.125.000	€ 12.942.000
<i>Totale Overhead</i>	Begroting	€ 9.663.000	€ 9.999.000
<i>Totale inhuur</i>	Begroting	€ 3.212.000	€ 2.808.000
<i>Totale Lasten</i>	Begroting	€ 409.617.000	€ 450.674.000

Indicator	Meting	2021	2022
<i>Formatie</i>	Fte per 1.000 inwoners	0,084	0,089
<i>Bezetting</i>	Fte per 1.000 inwoners	nbn	nbn
<i>Apparaatskosten</i>	Kosten per inwoner	€ 11,55	€ 11,88
<i>Externe Inhuur</i>	Kosten als % van totale apparaatskosten	17,8%	14,9%
<i>Overhead</i>	% van de totale lasten	2,36%	2,22%

¹ Informatie inwonersaantallen per 31.12.2020 vanaf CBS statistieken. In het totaal aantal inwoners zijn ook de inwonersaantallen van de gemeente Haarlemmerliede/Spaarnwoude (toegevoegd bij gemeente Haarlemmermeer) reeds opgenomen. Vanaf 2022 is Weesp onderdeel van de Vervoerregio, met een inwonertal van 19.738, wat de stijging verklaart.

² Onder Apparaatslasten wordt, conform de bepaling in het BBV verstaan: de som van de personele en de materiele (inhuur) apparaatslasten van de programma's Verkeer & Vervoer en Overhead.

BIJLAGE 3 : MEERJAREN-PERSPECTIEF 2019-2032

In tabel 25 en in grafiek 4 wordt de ontwikkeling van de ruimte en de BDU en van het saldo BDU weergegeven. Voor een goede interpretatie van deze ontwikkelingen volgt eerst een toelichting.

Toelichting ontwikkeling saldo BDU

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

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

Toelichting op overige opvallende ontwikkelingen:

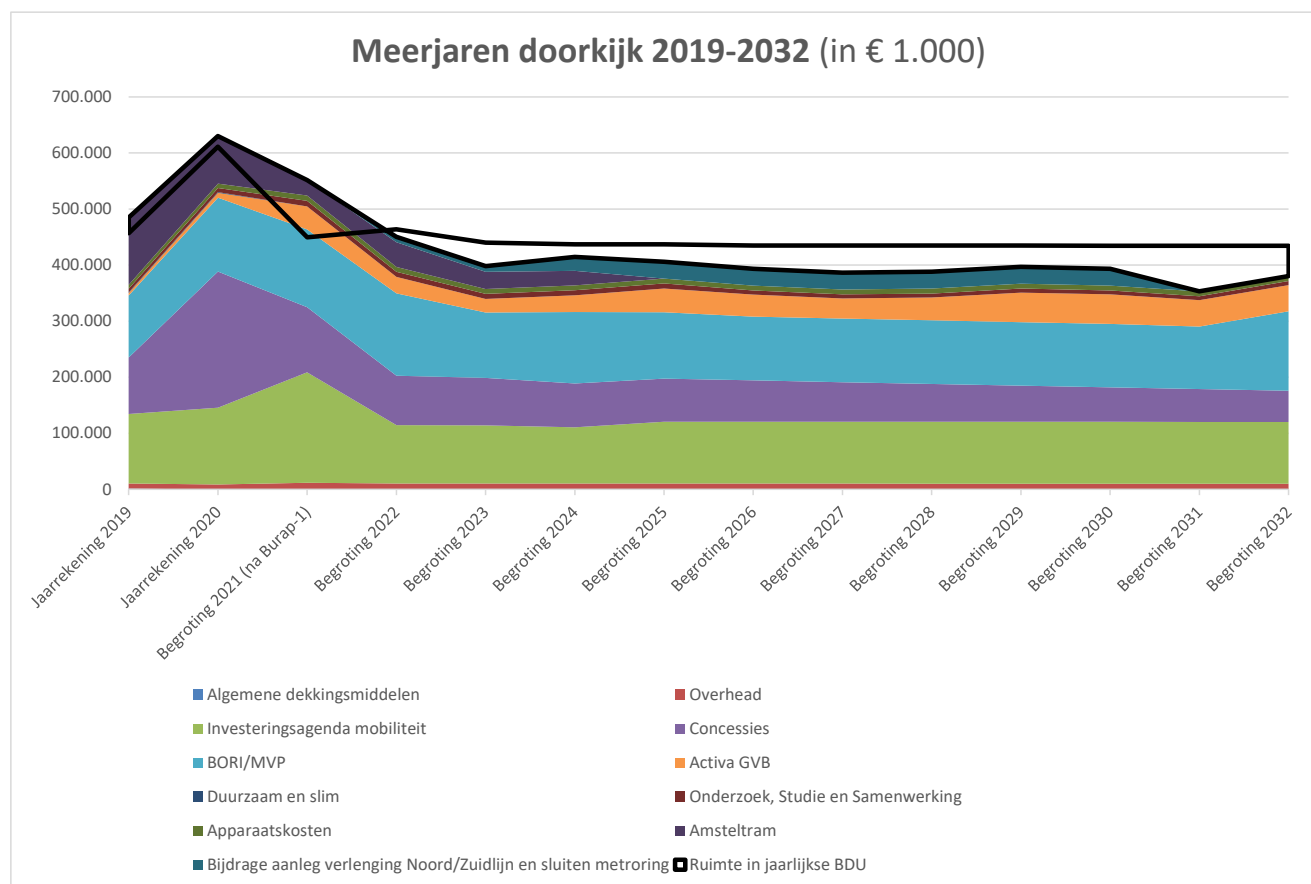
4. In 2020 zijn uitgaven en inkomsten van de concessies circa € 150 mln hoger dan in de overige jaren als gevolg van de toegekende beschikbaarheidsvergoeding voor het OV (BVOV);
5. De piek in de begroting Investeringsagenda Mobiliteit in 2021 is het gevolg van de investeringsimpuls ad € 30 mln, uit 2020 doorgeschoven budgetten ad € 23 mln en uitgaven ad € 12 mln waar extra inkomsten tegenover staan. Daarnaast was al eerder tot een afname van de begroting vanaf 2022 tot het niveau van circa € 100 mln per jaar besloten;
6. De uitgaven voor BORI/MVP zijn tot en met 2031 gebaseerd op de convenant-afspraken;
7. De uitgaven van Activa GVB zijn schommelend omdat in 2019 van een systeem van directe investeringssubsidie is overgegaan naar een systematiek van kapitaallastenvergoeding, waarmee een ingroei van de nieuwe systematiek tot en met 2024 zichtbaar is;

Tabel 25 Meerjarenontwikkeling per (sub-)programma (bedragen x € 1.000)

LASTEN	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroting 2021 (na Burap-1)	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032
Algemene dekkingsmiddelen	1.532	-496	691	566	522	458	404	349	295	241	187	133	79	0
Overhead	9.048	9.320	10.911	10.089	10.039	10.039	10.039	10.089	10.039	10.039	10.039	10.089	10.039	10.039
Investeringsagenda mobiliteit	123.797	137.056	197.180	103.921	103.577	100.211	110.227	110.227	110.227	110.227	110.227	110.227	110.227	110.227
Concessies	100.622	242.612	116.214	88.096	84.656	78.260	76.660	73.660	70.660	67.660	64.660	61.660	58.660	55.660
BORI/MVP	110.596	131.669	138.496	147.011	116.855	127.228	118.596	113.721	113.621	113.621	113.237	113.237	111.237	141.737
Activa GVB	4.453	8.784	41.750	29.220	24.040	29.903	42.380	39.574	35.825	40.515	52.706	52.397	47.088	46.778
Duurzaam en slim	1.161	1.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.410	7.510	9.850	8.999	8.940	8.940	8.940	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Apparaatskosten	7.147	7.645	9.342	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834	8.834
Amsteltram	120.313	85.024	27.736	43.888	30.601	25.844	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	0	0	10.000	10.000	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0
TOTAAL LASTEN	485.079	630.313	552.170	450.624	398.064	414.716	406.080	393.454	386.501	388.137	396.890	393.577	353.164	380.275
BDU jaarbijdrage	418.668	415.065	426.483	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633	427.633
Overige baten	38.208	195.980	23.209	36.051	12.385	9.258	9.204	7.209	7.155	7.101	7.047	6.993	6.939	6.860
TOTAAL BATEN	456.876	611.045	449.693	463.684	440.019	436.891	436.837	434.842	434.788	434.734	434.680	434.626	434.572	434.493
SALDO OVER HET JAAR	-28.204	-19.268	-102.477	13.060	41.955	22.175	30.758	41.388	48.287	46.597	37.790	41.049	81.408	54.218
SPAARSALDO BDU	179.246	159.978	57.501	70.561	112.515	134.690	165.448	206.835	255.123	301.720	339.510	380.559	461.967	516.185

BIJLAGE 4 : GRAFISCHE WEERGAVE MEERJAREN-PERSPECTIEF 2019-2032

Grafiek 4 : Meerjaren doorkijk 2019-2032



BIJLAGE 5 : EMU-SALDO 2021-2025

Tabel 26 EMU-saldo 2021-2025 (bedragen x € 1.000)

				T-1	T	T+1	T+2	T+3
				2021	2022	2023	2024	2025
EMU-SALDO				-1.160	0	0	0	0
EMU-SALDO referentiewaarde				0	0	0	0	0
Vershil EMU-saldo & referentiewaarde				-1.160	0	0	0	0
Mutaties (1 januari tot 31 december)	Activa	Financiële vaste activa	Kapitaalverstrekkingen en leningen	14.131	-5.986	-5.986	-5.986	-5.986
			Uitzettingen	0	0	0	0	0
		Vlottende activa	Uitzettingen	-152.796	11.772	44.405	28.660	36.052
			Liquide middelen	-3.743	3.000	0	0	0
	Overlopende activa		-28.862	0	0	0	0	
	Passiva	Vaste Passiva	Vaste schuld	0	0	0	0	0
			Vlottende passiva	Vlottende schuld	6.997	-4.663	-17	-168
		Overlopende passiva		-177.107	13.449	38.436	22.842	29.566
		Eventuele boekwinst bij verkoop effecten en (im)materiële vaste activa			0	0	0	0

BIJLAGE 6 : AFKORTINGENLIJST

AML	Amstelland-Meerlanden (concessiegebied)
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeenten)
BDU V&V	Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI / MVP	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur / Meerjaren Vervangingsprogramma metro
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
DOVA	Samenwerkingsverband DOVA – in 2019 samengaan van Decentrale OV autoriteiten (DOVA) en Nationale Data OV (NDOV)
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOVASZ	HOV-verbinding Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp
I&W	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)
MRA	Metropoolregio Amsterdam
NOVB	Nationaal OV-Beraad
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
OV	Openbaar Vervoer
RAR	Reizigers Adviesraad
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
ZaWa	Zaanstreek-Waterland (concessiegebied)