

JAARSTUKKEN 2024

INHOUD

1 Inleiding	4
1.1 Managementsamenvatting jaarstukken 2024	5
1.2 Strategische opgaven en bestuurlijke speerpunten	7
1.3 Gebeurtenissen 2024	9
1.4 Financieel beeld en resultaat 2024	16
1.5 Gerealiseerde projecten 2024	24
2 Jaarverslag 2024	26
2.1 Programma Verkeer & Vervoer	26
2.1.1 Investeringsagenda Mobiliteit	26
2.1.2 Amsteltram	31
2.1.3 Grote projecten schaa sprong OV	33
2.1.4 Concessies	35
2.1.5 Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI)	42
2.1.6 Activa GVB	46
2.1.7 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	49
2.1.8 Apparaatskosten	52
2.2 Overhead	53
2.3 Algemene dekkingsmiddelen	54
2.4 Paragrafen	56
2.4.1 Paragraaf Weerstandsvormogen en Risicobeheersing	56
2.4.2 Paragraaf Financiering	66
2.4.3 Paragraaf Bedrijfsvoering	69
2.4.4 Paragraaf Verbonden partijen	75
2.4.5 Paragraaf Wet open overheid	77
2.4.6 Paragraaf onderhoud kapitaal goederen	78

3 Jaarrekening 2024	79
3.1 Rechtmatigheidsverklaring	79
3.2 Grondslagen voor waarderingen resultaatbepaling	81
3.3 Balans	83
3.4 Toelichting op de balans	84
3.5 Verrekening vooruitontvangen BDU	90
3.6 Wet normering topinkomens (WNT)	91
3.7 Structurele en incidentele baten en lasten	92
3.8 Niet uit de balans blijvende verplichtingen	94
3.9 Gebeurtenissen na Balansdatum	95
Sisa verantwoording	96
3.10	96
3.11 Baten en lasten per taakveld	99
3.12 Overige gegevens: Accountantsverklaring 2024	100
Bijlage: Afkortingenlijst	104

1 INLEIDING

De Vervoerregio Amsterdam wil een bereikbare regio zijn voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn. Daarom werken we samen met onze partners aan een duurzaam bereikbare regio waarin onze reizigers veilig, betaalbaar, soepel en prettig kunnen reizen van deur tot deur, met schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden.

De visie van de Vervoerregio Amsterdam is om het complexe regionale verkeer- en vervoersysteem te verbeteren en versterken. Dat moet goed aansluiten op nieuwe ontwikkelingen, zoals groei van inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, slimmere en schonere auto's, meer gebruik van openbaar vervoer en fietsen en nieuwe technologische oplossingen. Hierbij richt de Vervoerregio zich op het uitbreiden van mogelijkheden voor fiets- en ov-gebruik, het verbeteren van het vervoer over de weg, Smart Mobility en het stimuleren van emissievrij vervoer.

Hiervoor ontwikkelt de Vervoerregio beleid op het gebied van mobiliteit. Daarnaast voert zij verschillende projecten uit. De Vervoerregio is ook opdrachtgever voor het ov. Ze verleent ov-concessies in Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland.

Het doel van al deze inspanningen is om de mobiliteit in de regio te verbeteren en de bereikbaarheid te waarborgen. Zowel op korte als op lange termijn. Daarbij is de samenwerking met gemeenten, medeoverheden, onderwijs- en kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven van groot belang.

1.1 MANAGEMENTSAMENVATTING JAARSTUKKEN 2024

De Vervoerregio Amsterdam heeft in 2024 belangrijke stappen gezet in de uitvoering van haar mobiliteitsbeleid. De focus lag op duurzaam openbaar vervoer, verkeersveiligheid, doorfietsroutes en het verbeteren van de bereikbaarheid in samenhang met woningbouwontwikkelingen. Dankzij samenwerking met het Rijk en gemeenten zijn afspraken en middelen geregeld om meerdere grote projecten in de regio te kunnen realiseren. Ondanks uitdagingen zoals personeelstekorten en vertragingen zijn veel van de geplande doelstellingen gerealiseerd.

Binnen het uitvoeringsprogramma mobiliteit zijn forse investeringen gedaan in openbaar vervoer, doorfietsroutes en verkeersveiligheid. Duurzaam busvervoer kreeg een impuls door de aanschaf van nieuwe elektrische bussen en de verdere uitbreiding van de metrovloot met M7-voertuigen. De aanleg van doorfietsroutes werd versneld opgepakt met als doel het volledige netwerk vóór 2035 te realiseren. Tegelijkertijd zijn maatregelen genomen om spitsmijden te bevorderen en de capaciteit van het ov efficiënter te benutten. Ook de verkeersveiligheid kreeg extra aandacht, mede dankzij de Rijksimpuls Verkeersveiligheid. Dit leidde tot de uitbreiding van 30 km-zones, het verbeteren van oversteekplaatsen en schoolzones en aanvullende maatregelen voor de veiligheid op 50 km-wegen.

Een van de mijlpalen in 2024 was de ingebruikname van de Uithoornlijn op 21 juli. Dit nieuwe traject draagt bij aan een snellere en efficiëntere verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam. Daarnaast werd gewerkt aan de ontwikkeling van de Multimodale Knoop Schiphol, waarbij treinperrons en de aankomstpassage werden opgeleverd en de bouw van het nieuwe busstation werd gestart. Ook werd in 2024 financiële dekking gevonden voor de realisatie van de Oostbrug als onderdeel van de Sprong over het IJ, wat een belangrijke stap is in de verbetering van de noord-zuidverbinding in de regio. In samenwerking met het rijk zijn de MIRT-verkenningen voor nieuwe ov-verbindingen tussen Amsterdam en Haarlemmermeer en tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum gestart. Deze projecten moeten op termijn bijdragen aan een robuuster en toekomstbestendig openbaar vervoersnetwerk.

Het openbaar vervoer stond in 2024 onder druk door aanhoudende personeelstekorten. Dit had impact op de dienstregelingen en leidde tot tijdelijke aanpassingen. In de concessie Zaanstreek-Waterland, die eind 2023 van start ging, waren er in het begin problemen met rituitval en reizigersinformatie. Gedurende het jaar werden verbeteringen doorgevoerd, waardoor de situatie stabiliseerde. In de concessie Amstelland-Meerlanden werd het aanbod aangepast, mede door de ingebruikname van de Uithoornlijn en de veranderde reizigersstromen. De motie Bikker, waarmee jaarlijks 85 miljoen euro extra beschikbaar kwam, maakte het mogelijk om een tariefverhoging van 11,72 procent in 2024 te voorkomen. Dit geld zorgt ervoor dat het ov betaalbaar blijft voor reizigers, ondanks de stijgende kosten.

In 2024 stond ook de Concessie Amsterdam onder druk door een aanhoudend personeelstekort bij GVB, met name op bus, tram en in de techniek. Hierdoor moest het vervoeraanbod worden aangepast, met minder frequenties en ingekorte lijnen. Ondanks deze maatregelen bleef de rituitval hoog. Alleen op de metro kon het aanbod worden uitgebreid. De Amstelveenlijn werd verlengd tot Uithoorn en omgedoopt tot de Amsteltram (lijn 25), maar kampt nog met opstartproblemen. GVB nam in december 2024 ook de vraagafhankelijke dienst Mokumflex volledig over. De nieuwe concessie die op 15 december 2024 zou starten, is uitgesteld, omdat de bieding van GVB als onvoldoende werd beoordeeld. De huidige concessie is met twee jaar verlengd.

Naast grote infrastructurele projecten werd ook gewerkt aan de toegankelijkheid van het ov. In 2024 zijn tweehonderd bus- en tramhaltes versneld toegankelijk gemaakt door verhoging en verbreding van perrons en de toevoeging van markeringen en geleidelijnen. Dit draagt bij aan een inclusiever vervoerssysteem waarin meer mensen zelfstandig kunnen reizen. De Vervoerregio speelde daarnaast een actieve rol in verduurzaming.

Door investeringen in schonere energie, schonere voertuigen en duurzame inkoop worden stappen gezet naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam werd verder gewerkt aan samenwerking en innovatie. De invoering van OVpay, waarmee reizigers sinds 2023 kunnen inchecken met een fysieke of digitale betaalpas, is in 2024 verder uitgebreid. Wel liep de overgang naar een nieuwe ov-pas vertraging op, doordat Translink en Bunq medio 2024 hun samenwerking beëindigden. Hierdoor blijven de ov-chipkaart en OVpay voorlopig naast elkaar bestaan. Er werd onderzoek gedaan naar de toekomst van het tariefsysteem, inclusief mogelijke differentiatie naar tijd, plaats en vervoermiddel. In samenwerking met TU Delft werd een onderzoek afgerond over inclusief ov-beleid, wat leidde tot verbeteringen in de benadering van toegankelijkheid en mobiliteit voor alle doelgroepen.

1.2 STRATEGISCHE OPGAVEN EN BESTUURLIJKE SPEERPUNTEN

Het Beleidskader Mobiliteit beschrijft 5 samenhangende thema's waar de Vervoerregio aan werkt. Dit zijn:

- **Bereikbaarheid:** We bieden iedereen mogelijkheden om binnen redelijke tijd, tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn. De belangrijkste voorzieningen in de regio zijn blijven bereikbaar, de geboden vervoersopties zijn aantrekkelijk en het aanbod past bij de STOMP-ladder.
- **Inclusiviteit:** We willen dat iedereen genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, opleiding of werkplek te bereiken. Het mobiliteitssysteem is fysiek toegankelijk, biedt begrijpelijke reisinformatie, is betaalbaar, sociaal veilig en gastvrij.
- **Duurzaamheid:** We werken aan een ecologisch neutrale impact van het mobiliteitssysteem, door het verminderen van uitstoot van schadelijke gassen, verminderd grondstoffenverbruik en het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit. Ook in een veranderend klimaat kunnen we blijven reizen.
- **Verkeersveiligheid:** De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op risico's te sturen, moet vanaf 2030 een trendbreuk zichtbaar zijn en de stijging van ongevallen omgezet zijn in een daling.
- **Gezondheid:** Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes dragen we positief bij aan de fysieke en mentale gezondheid van onze reizigers en inwoners. Het aandeel verplaatsingen te voet en per fiets neemt toe, wegen en fietspaden voldoen aan de WHO-normen voor luchtkwaliteit en de omgeving ondervindt zo min mogelijk last van mobiliteit.

Voor deze 5 thema's zijn eind 2024 negentien strategische doelen opgesteld waar de Vervoerregio naartoe werkt. Ten tijde van het opstellen van de Begroting 2024, waar deze Jaarstukken op gebaseerd zijn, waren deze doelen er nog niet. Het werk waar deze Jaarstukken over rapporteren, past wel binnen deze doelen.

Binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn circa 100 projecten opgeleverd. Een overzicht van deze projecten is te vinden in de bijlage Voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024. Sprekende voorbeelden met een belangrijke bijdrage aan de beleidsdoelen zijn onder meer de afronding van de Nieuwe Oude Haagsebrug, waarmee voor het ov en fietsers de rechtstreekse verbinding met Schiphol is hersteld. De verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid door bijdragen aantal van projecten die werken aan veiligere (fiets)infrastructuur en door het uitvoeren van campagnes. Hoewel enkele projecten vertraging opliepen door marktontwikkelingen, materiaaltekorten en personeelskrapte, zijn andere juist versneld uitgevoerd, waardoor het financiële resultaat in lijn is met de bijgestelde begroting.

Een belangrijke ontwikkeling in het openbaar vervoer is gerealiseerd met het voltooien van de Uithoornlijn. Voortaan rijdt de Amsteltram daarmee door naar het dorpscentrum van Uithoorn. Met deze kwaliteitsimpuls wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan bereikbaarheid met het ov en bereiden we ons voor op meer ov reizigers.. Ook is vooruitgang geboekt binnen de ov-schaalsprongprojecten, zoals de MIRT-verkenningen voor de verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum. In 2024 zijn hiervoor de eerste deelproducten opgeleverd, waaronder uitgangspuntennota's, participatieplannen en een ontwerp Nota Reikwijdte en Detailniveau.

Binnen de concessies heeft de Vervoerregio zich gericht op het versterken en toekomstbestendig maken van het ov-aanbod. De herijking van het contract in Amstelland-Meerlanden en de vaststelling van een nieuw PvE in Amsterdam ondersteunen de groei van het ov. De opstart van de nieuwe concessie in Zaanstreek-Waterland verliep echter moeizamer, resulterend in een boete voor de vervoerder. Dankzij de structurele financiële impuls uit de motie Bikker kon de Vervoerregio € 48 miljoen per jaar aan gestegen kosten compenseren. Hierdoor zijn de ov-tarieven in 2024 niet verhoogd en is een breed maatregelenpakket vastgesteld om verschaling van het OV te voorkomen.

Het programma AMRI heeft door beheer en onderhoud van de railinfrastructuur bijgedragen aan de thema's bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid. Ook investeringen in strategische activa speelden hierin een rol. De verdere elektrificatie van de busvloot draagt bij aan de verduurzamingsopgave, terwijl extra rolstoelplanken in trams de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verder verbeteren.

Door deze inspanningen blijft de Vervoerregio bouwen aan een duurzaam, toegankelijk en toekomstbestendig mobiliteitssysteem in de regio.

1.3 GEBEURTENISSEN 2024

JANUARI

Waarschuwing aan Den Haag: Intrekken investeringen Noord/Zuidlijn funest

Het intrekken van de toegezegde 1,8 miljard euro voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol is funest voor de bereikbaarheid van Nederland. In januari laat de Vervoerregio dit samen met een brede coalitie van bestuurders dit in Den Haag aan het kabinet weten. Samen pleiten we voor aanvulling op belangrijke infrastructuurprojecten en voor een versterking van het Mobiliteitsfonds van 8 miljard.

Eerste stappen richting circulair ov

De Vervoerregio vindt dat mobiliteit naast uitstootvrij ook circulair moet worden. Meer dan twintig verschillende partners binnen de ov-sector kwamen in januari samen om een eerste stap te zetten richting een convenant circulair openbaar vervoer. We kunnen circulariteit in de ov-sector alleen bereiken als we ons focussen op het hele systeem. En omdat verschillende organisaties verantwoordelijk zijn voor een deel van het systeem, moeten we samenwerken.

FEBRUARI

Nieuwe fietsbrug de Zwarte Gouw geopend

In februari openen we de nieuwe fietsbrug De Zwarte Gouw op feestelijke wijze. Deze fietsbrug maakt onderdeel uit van een fietsroute van ongeveer 2 kilometer lang in Amsterdam-Noord. Deze hele fietsroute is vernieuwd en maakt nu deel uit van het regionale netwerk van doorfietsroutes. De nieuwe fietsbrug is gelijk verbeterd en verbreed, zodat deze veiliger is.

Ook in 2024 een tariefactie voor minima in de vervoerregio

Het dagelijks bestuur van Vervoerregio Amsterdam besluit dat zij ook in 2024 opnieuw gratis 1,5-uurs kaartjes beschikbaar stellen aan minimagezinnen in de regio. De vorige tariefactie was een succes. Het budget om de tariefactie te herhalen is €3,5 miljoen.

Proef voor verbetering fietsbeleving in tunnels

In vier tunnels in Amsterdam Noord zijn tijdelijke aanpassingen gedaan om het gevoel van veiligheid en comfort tijdens het fietsen door fietstunnels te vergroten. De proef richt zich op geur, licht, geluid en gevoel. Elke tunnel kreeg een specifieke aanpassing: kleurlampen, vogelgeluiden, sinaasappelgeur of een zacht briesje. De bedoeling is om met inzicht te krijgen op de invloed van zintuigen op de beleving van fietstunnels. De resultaten worden meegenomen in toekomstige verbeteringen van fietstunnels in Amsterdam.

MAART

1.400 zonnepanelen op dak tramremise Lekstraat

De Vervoerregio en GVB besluiten de tramremise in de Lekstraat Amsterdam te verduurzamen. Dit is een monumentaal gebouw met een karakteristieke dakconstructie dat aan onderhoud toe is. Met het onderhoud worden er 1.400 zonnepanelen op het dak geplaatst. Het is een enorme uitdaging om deze aanpassingen op het dak te doen, omdat de uitstraling behouden moet blijven. De opbrengsten van de opgewekte stroom komen via het ontwikkelfonds openbaar vervoer, uiteindelijk bij de reiziger terecht.

Vrijwilligers brengen mensen samen

De Vervoerregio zet in op nieuwe manieren om mensen te vervoeren. In Amsterdam Centrum en Oud-Zuid, en Haarlemmermeer zijn er twee pilotprojecten gestart: 'Heen en Weer' en 'AutoMobiel'. Bij deze projecten rijden vrijwilligers met ouderen en mensen die moeilijk ter been zijn. Deze projecten zijn goed voor het vervoer en zorgen ervoor dat mensen elkaar ontmoeten. Er worden ongeveer 18.000 ritten in Amsterdam geschat en 3.500 in Haarlemmermeer.

Onderzoek naar ov tussen Amsterdam en Haarlemmermeer

De gebieden rond Amsterdam en Haarlemmermeer zijn aantrekkelijk en veelzijdig voor ruim 2,4 miljoen inwoners. Tot 2050 verwachten we 325.000 nieuwe woningen én bedrijven die zich willen vestigen in de regio. Dat vraagt om ov-investeringen om het gebied in de toekomst internationaal, nationaal en regionaal bereikbaar te houden. Om dit te bereiken is onderzoek gedaan en de omgeving is uitgenodigd om op de plannen te reageren.

APRIL

Intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest

Gemeente Haarlemmermeer heeft samen met Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland de intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest (Lisserbroek - Nieuw-Vennep-west – Hoofddorp-zuid) ondertekend voor de duur van maximaal twee jaar. De nieuwe HOV-verbinding biedt inwoners van de nieuwe woningbouwlocaties het noodzakelijke openbaar vervoer. Daarnaast verbetert het totale openbaar vervoeraanbod in Lisserbroek, Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

Kadernota

De komende jaren gaat de Vervoerregio Amsterdam extra geld inzetten om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, meer doorfietsroutes aan te leggen en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Dit staat in de Kadernota 2025 van de Vervoerregio Amsterdam. De extra financiële middelen van het Rijk (door de motie Bikker) maken het voor de Vervoerregio mogelijk om de opgaven uit de kadernota voor elkaar te krijgen. De kadernota 2025 vormt het startpunt en de basisuitgangspunten voor de begroting 2025.

Vervoerregio legt EBS boetes op

De Vervoerregio Amsterdam legt EBS twee boetes op van in totaal € 2.200.000,- omdat ze niet voldeed aan de concessie eisen. EBS is op zondag 10 december 2023 gestart met een nieuwe concessie in Zaanstreek-Waterland. De Vervoerregio zet het boetebedrag in om de reizigers in Zaanstreek-Waterland tegemoet te komen voor de overlast die zij hebben ervaren. Vervoerregio doet onderzoek hoe en wanneer dit geld het beste kan worden ingezet.

Start Participatieve Waarde Evaluatie

De Vervoerregio start een participatietraject waarbij inwoners en reizigers digitaal worden uitgedaagd om mee te denken over de vraagstukken en dilemma's van de Vervoerregio. Dit ging met de zogenaamde Participatieve Waarde Evaluatie (PWE), een innovatieve methode van Populytics, een startup van de TU Delft.

MEI

Campagne 'Ook dit is werken in het ov' van start

De Vervoerregio Amsterdam wil bijdragen aan de vermindering van het personeelstekort binnen het ov in de regio. Daarom heeft ze samen met vervoerders GVB, EBS en Connexxion een campagne ontwikkeld die laat zien hoe mooi en veelzijdig werken in het ov is. De campagne brengt allerlei facetten van het werk naar voren en is bedoeld om mensen te stimuleren om te kiezen voor werk in het openbaar vervoer.

Campagne 'Met elkaar overweg' van start

Met de campagne 'Met elkaar overweg' roept de Vervoerregio inwoners en reizigers uit de regio op om rekening met elkaar te houden in het verkeer. Als startschot van deze campagne werkten tientallen wandelaars, fatbikers, fietsers, e-bikers en scooterrijders in het Vondelpark mee aan één groot kunstwerk. Hierop is te zien hoe inwoners uit de regio rekening met elkaar houden in het verkeer.

Programma van Eisen concessie Amsterdam vastgesteld

Na de adviezen, reacties en zienswijzen die de afgelopen maanden zijn ingediend en de gesprekken in de regionaalsvergadering heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio een Programma van Eisen vastgesteld voor de concessie Amsterdam.

OV-coach naar Den Haag en Rotterdam

De OV-coach is nu zo'n 6 jaar succesvol in het begeleiden van reizigers om zelfstandig te leren reizen met het ov in de vervoerregio. Dat zorgde voor interesse vanuit Den Haag en Rotterdam. Vanwege dit succes hebben vele partijen in Den Haag en Rotterdam de intentieovereenkomst getekend om samen te werken aan toegankelijk ov in die regio. In de voorbereidende fase zal de Vervoerregio trainingen in de OV-coach methodiek voor hun verzorgen.

JUNI

EBS opent grootste ZE-stallingslocatie van Nederland

In Purmerend opent EBS een nieuwe ov-stalling. Het is de grootste en meest geavanceerde ZE-stallingslocatie in Nederland, met 128 laadplekken en 7.000m2 zonnepanelen. Onder meer door deze nieuwe stalling kan EBS het ov in Zaanstreek-Waterland volledig emissievrij uitvoeren.

Motie Bikker gelden voor de eerste drie jaar verdeeld

In juni heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio vastgesteld waar het geld van motie Bikker (111 miljoen) de komende drie jaar naar toe gaat. Dit geld is bedoeld om vershraling in het openbaar vervoer te voorkomen. De Vervoerregio investeert daarom in onder andere toegankelijkheid, liften, metro's en het tegengaan van personeelstekort. Het merendeel van het geld is gebruikt om de ov-tarieven niet te verhogen.

Samenwerkingsovereenkomst Facilitaire Logistiek

De Vervoerregio en Green Business Club tekenen de samenwerkingsovereenkomst Facilitaire Logistiek. Facilitaire logistiek gaat over het aanleveren van goederen en de afvoer van afval van bedrijven. Met de samenwerkingsovereenkomst spreken we de intentie om deze facilitaire goederenstromen in de metropoolregio Amsterdam te verduurzamen. We focussen daarbij specifiek op bedrijfsverzamelgebouwen.

JULI

Financiering Fietsbrug over het IJ rond

Vervoerregio Amsterdam reserveert extra geld voor de bouw van de Oostbrug. Samen met het extra geld dat de gemeente Amsterdam eerder beschikbaar stelde, is het totaalbedrag rond. Hierdoor kan de fiets- en voetgangersbrug tussen Azartplein en de Johan van Hasseltweg aangelegd worden. De Oostbrug zal een belangrijke rol spelen in het regionale fietsnetwerk en is op z'n vroegst in 2034 klaar.

Voetgangersbrug Royal FloraHolland officieel geopend

Er zijn twee nieuwe HOV-bushaltes langs de Legmeerdijk (N231) aangelegd en er is een duurzame houten voetgangersbrug over de weg gebouwd, met trappen en liften. Deze brug zorgt ervoor dat busreizigers en andere voetgangers veilig kunnen oversteken. Door deze nieuwe haltes wordt de route voor buslijn 357 met ongeveer 6 minuten versneld. Dit is goed nieuws voor ruim 2.000 reizigers per dag.

Tram 25 rijdt tussen Uithoorn en Amsterdam Zuid!

De afgelopen jaren is druk gebouwd aan de tramlijn. Dat was voor omwonenden van het tracé niet altijd makkelijk. Na de feestelijke opening voor inwoners van Uithoorn zijn reizigers van harte welkom om op dit nieuwe traject te reizen. Vanaf zondag 21 juli rijdt tram 25 tussen Uithoorn en Amsterdam Zuid. Het project Uithoornlijn is daarmee afgerond. Een rit van Uithoorn Centrum naar Amsterdam Zuid en visa versa duurt ongeveer een half uur.

Meer ov in Amstelland-Meerlanden

Vanaf juli rijdt er meer ov in Amstelland-Meerlanden. De afgelopen jaren was er geen ruimte om het ov te laten groeien in deze gemeenten, er was zelfs sprake van vermindering. In juli heeft het dagelijks bestuur van de Vervoerregio het contract met Connexxion aangepast (herijkt) en het vervoerplan 2025 vastgesteld, waardoor er weer meer ov komt. De eerste uitbreidingen staan gepland voor september en december 2024 en mei 2025.

Vervoerders doen verschillende acties rondom Pride

De Vervoerregio Amsterdam organiseren samen met vervoerders GVB, Connexxion en EBS verschillende acties rondom Queer & Pride. Met onder andere speciale Pridebestickering, het afspelen van Pridehits in metrostations en optredens in de bus stralen we uit: je bent welkom in het ov, wie je ook bent.

SEPTEMBER

Opening nieuwe Oude Haagsebrug

De Oude Haagsebrug is weer. Volledig vernieuwd is ze geopend. Per dag rijden er honderden bussen over deze brug. Dit maakt brug de belangrijkste busverbinding tussen Schiphol en Amsterdam. De 90 jaar oude brug was in heel slechte staat en moest daarom in januari gesloopt worden. De nieuwe brug is gelijk breder gemaakt, zodat bussen in beide richtingen er tegelijk overheen kunnen en er meer ruimte is voor fietsers en voetgangers. De funderingen van de brug zijn voorzien van een toepasselijk kunstwerk."

Vervoerregio Amsterdam treedt op tegen opgevoerde e-bikes

De landelijke E-bike campagne 't kan hard gaan' wordt gelanceerd. Ook in de vervoerregio Amsterdam wordt deze campagne breed uitgerold. Met uitingen op straat en rondom scholen, op schoolboards op de middelbare scholen en een breed uitgezette social media-campagne wijst de Vervoerregio op de risico's die je loopt als je op een opgevoerde e-bike of fatbike rijdt.

Tariefactie van start

Op 9 september start onze tariefactie. Vanaf dat moment is het voor minima mogelijk om zes gratis kaartjes aanvragen voor het openbaar vervoer. Met elk kaartje kan 1,5 uur gereisd worden door alle gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam. Deze speciale actie is er voor iedereen die deze ov-kaartjes goed kan gebruiken.

Petitie tegen bezuinigingen in het ov gestart

Samen met de MRDH starten we in september onze petitie tegen de aangekondigde bezuinigingen in het ov. Het plan van het kabinet 110 miljoen euro te bezuinigen op het openbaar vervoer in de metropoolregio's Amsterdam, Rotterdam en Den Haag moet wat ons betreft namelijk van de baan. Samen roepen we de regering op om de bezuiniging in te trekken en vragen we reizigers om onze petitie te ondertekenen en zo de oproep aan het Kabinet te ondersteunen.

OKTOBER

Campagne 'Breek uit je Bubbel' voor beter hulpgedrag in het ov

Met de campagne 'Breek uit je Bubbel' vraagt de Vervoerregio samen met de vervoerders aandacht voor meer en beter hulpgedrag in het openbaar vervoer. Met de slogan 'Breek uit je Bubbel. Kijk om naar elkaar' herinneren we reizigers eraan om regelmatig uit hun eigen wereld te stappen, om zich heen te kijken en te helpen. Zo maken we het openbaar vervoer toegankelijk voor iedereen.

Grote opknopbeurt bushaltes

In de vervoerregio worden – mede dankzij de Bikker-gelden – veel bushaltes opgeknapt. Deze motie heeft gezorgd voor extra aanvullende financiële middelen voor het openbaar vervoer. In totaal pakken we zo'n 80 bushaltes aan: 59 in Amsterdam, 12 in Uithoorn, 7 in Edam-Volendam en 6 in Landsmeer. De Vervoerregio pakt in Amsterdam naast bus- ook tramhaltes aan.

Brandbrief: Kabinet zie af van ov-bezuinigingen

Bezuinigen op het openbaar vervoer raakt de meest kwetsbaren in onze samenleving het hardst. Dit moeten we voorkomen," is de dringende oproep van de brandbrief die wordt aangeboden aan staatssecretaris Chris Jansen van Openbaar Vervoer en Milieu. Liefst 400 lokale politici en bestuurders en meer dan 80 maatschappelijke organisaties en marktpartijen, hebben zich achter deze oproep geschaard. Het doel: het kabinet overtuigen om af te zien van de geplande bezuiniging van 110 miljoen euro op het ov.

Samenwerking beheerorganisaties Noord-Hollandse bruggen en viaducten

Met de samenwerking 'Samen Slimmer Renoveren en Vervangen' (SSRV) werken diverse gemeenten, Rijkswaterstaat, ProRail, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland samen aan de renovatie en vervanging van bruggen en viaducten in Noord-Holland. Door dit als beheerorganisaties samen op te pakken, besparen ze kosten en wordt er efficiënter omgegaan met menskracht en grondstoffen die schaars zijn. Noord-Holland is de eerste regio in Nederland waar op deze manier samengewerkt wordt.

NOVEMBER

Regioraad stelt begroting 2025-2028 vast

De regioraad heeft de begroting 2025-2028 en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025-2033 op 5 november vastgesteld. In de begroting staat waar de Vervoerregio Amsterdam de komende jaren geld aan wil besteden. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2025-2033 staat een overzicht van projecten en activiteiten waarmee de Vervoerregio in de komende jaren uitvoering aan haar ambities wil geven.

Samenwerkingsovereenkomst ov-verbindingen Sloterdijk - Amsterdam centrum

Tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum staat het openbaar vervoersnetwerk onder druk. Op 7 november tekenen de gemeente Amsterdam, het Rijk en de Vervoerregio als opdrachtgevers de samenwerkingsovereenkomst voor de MIRT-verkenning naar nieuwe ov-verbindingen tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum. Hiermee start het onderzoek naar een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer tussen Sloterdijk en Amsterdam centrum en de toekomstige wijk Haven-Stad, in zowel oost-westelijke richting als in noord-zuidelijke richting.

Vervoerregio stelt ov-tarieven vast voor 2025

In november zijn de ov-tarieven voor EBS, GVB en Connexxion voor 2025 vastgesteld door het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Gemiddeld stijgen de tarieven in 2025 met 3,34%. Sommige vervoerders zetten in op nieuwe vormen van kortingen en abonnementen, zoals een maximale dagprijs (€10 bij GVB) of maandprijs (€140 bij Connexxion).

Herstelkans voor GVB om bieding concessie Amsterdam aan te passen

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio besluit GVB een kans te geven hun bieding voor de concessie Amsterdam te 'herstellen', nadat ze in juli een bieding ontving van onvoldoende kwaliteit. De verbeterde bieding moet begin 2025 binnen zijn. Als de bieding voldoet aan alle eisen kan de nieuwe concessie Amsterdam per 1 juli 2025 ingaan. Om dit mogelijk te maken wordt de huidige concessie met maximaal twee jaar verlengd.

DECEMBER

Meer toegankelijke haltes in de vervoerregio

De gemeenten Amsterdam, Purmerend, Zaanstad, Uithoorn, Landsmeer en Edam-Volendam hebben afgelopen jaar 168 bus- en 28 tramhaltes verbeterd voor mensen met een toegankelijkheidsvraag. Er zijn 16 haltes opgehoogd om het gebruik van rolstoelen en kinderwagens makkelijker te maken. Ook zijn er verbeteringen door kleine, snelle ingrepen, zoals geleidelijnen op de juiste manier te leggen of een prullenbak te verplaatsen. Deze maatregelen zijn versneld opgepakt met middelen uit de motie Bikker.

Feestelijke opening doorfietsroute de Hoek

Doorfietsroute De Hoek wordt in Haarlemmermeer op feestelijke wijze geopend. Er wordt geen lintje doorgeknipt, maar doorgefietst. Fietzers kunnen hier nu genieten van een extra breed fietspad tussen Uithoorn en Hoofddorp met een veilige scheiding van de autoweg. De komst van de doorfietsroute is een samenwerking van gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam.

Fix je licht-acties

In december organiseert de Vervoerregio Fix je licht-acties om aandacht te vragen voor het belang van fietsverlichting in het donker. In Hoofddorp en Landsmeer kregen fietsers zonder goede verlichting een reparatie aangeboden.

Nieuwe buslijn 343 geopend

Op maandagochtend 16 december gaat de nieuwe R-net buslijn 343 op halte Hoofddorp, Sportcomplex Koning Willem Alexander (SKWA) officieel van start. Zes maanden eerder dan gepland, rijdt deze nieuwe buslijn vanaf (SKWA) via de nieuwe wijk 'Lincolnpark' (halte De President) naar Hoofddorp Station en weer terug. Samen met de regiodirecteur van Connexxion en Marja Ruigrok werd de start van deze nieuwe buslijn feestelijk gevierd.

1.4 FINANCIEEL BEELD EN RESULTAAT 2024

De Vervoerregio ontvangt jaarlijks een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), die jaarlijks wordt geïndexeerd. In 2024 bedroeg deze uitkering € 494,9 miljoen.

Naast de BDU ontving de Vervoerregio in 2024 aanvullende middelen via specifieke uitkeringen (SPUK) van het Rijk en bijdragen van derden, bestemd voor gerichte projecten.

Veruit de grootste specifieke uitkering in 2024 was de SPUK ov-gelden, toegekend naar aanleiding van de moties van Bikker c.s. en Krul ('Bikkergelden'). Deze uitkering bedroeg € 96,0 miljoen en bestond uit drie onderdelen:

- € 51,1 miljoen als compensatie voor gestegen ov-tarieven,
- € 34,1 miljoen voor het op peil houden en verbeteren van het regionaal openbaar vervoer,
- € 10,8 miljoen voor de ov-studentenkaart.

Met dank aan deze extra middelen konden we het OV-aanbod op peil houden en voorkomen dat de tarieven fors zouden stijgen. In de primitieve begroting was vooraf geen rekening gehouden met een specifieke uitkering van deze omvang. Via de Bestuurlijke Rapportages waarmee de Vervoerregio twee maal per jaar de begroting bijstelt, is dit in onze begrotingsprogramma's verwerkt. De Regioraad heeft in de zomer van 2024 het bestedingsprogramma voor deze middelen vastgesteld.

De BDU en de aanvullende middelen worden ingezet om de mobiliteitsdoelstellingen van de Vervoerregio te realiseren. Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in de verschillende (sub)programma's die verderop in deze jaarstukken worden toegelicht.

Als de BDU niet volledig in één jaar wordt uitgegeven, kan het niet bestede deel in latere jaren als dekking worden ingezet. Dat een deel doorschuift is gebruikelijk omdat we voor een groot deel van onze bestedingen afhankelijk zijn van derden (gemeenten, vervoerders, uitvoeringsorganisaties). Het hangt ook samen met externe afhankelijkheden en de zorgvuldige uitgavenprocessen die we volgen. In de balans worden deze bedragen verantwoord onder de post "Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk".

Tabel 1.1 geeft een overzicht van de begrote en gerealiseerde baten en lasten in 2024. Het financieel resultaat van de Vervoerregio komt uit op nul doordat wij begroten met de BDU als sluitpost van het resultaat. Dit past binnen regelgeving van de BDU en de kaders van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

Bij de berekening van het resultaat wordt niet alleen gekeken naar de BDU die in het lopende jaar wordt ontvangen, maar ook naar BDU-middelen uit voorgaande jaren die in 2024 zijn ingezet. Omdat wij BDU-middelen mogen doorschuiven tussen jaren, kunnen wij steeds een sluitend resultaat presenteren, zolang er voldoende middelen zijn doorschoven uit eerdere jaren.

In 2024 zijn binnen het programma Verkeer en Vervoer € 32,8 miljoen minder lasten gemaakt (onderbesteding) en € 7,0 miljoen meer baten gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot. Daarnaast waren de rentelasten bij de Algemene dekkingsmiddelen € 0,7 miljoen lager dan verwacht, en viel een beschikking € 0,8 miljoen hoger uit dan waarmee rekening was gehouden. Ook bij de overhead zijn € 0,1 miljoen meer baten gerealiseerd dan begroot. In totaal leidt dit in 2024 tot een positief saldo van € 41,4 miljoen.

Een deel van dit positief saldo is beklemd. Dat betekent dat dit bedrag al is bestemd voor bijdragen aan projecten die eerder zijn vastgelegd in contracten, overeenkomsten of beschikkingen (zie tabel 1.2) en doorschuift naar de volgende jaren.

In de gewijzigde begroting van 2024 was rekening gehouden met een toevoeging van € 54,6 miljoen aan het beschikbare BDU-saldo (zie de regel *Mutatie saldo BDU* bij de Algemene dekkingsmiddelen in tabel 1.1). Dit betrof met name doorschuivende budgetten binnen subprogramma's Concessies, Activa, Amsteltram en AMRI.

Met de optelsom van de eerdere toevoeging van € 54,6 miljoen plus het positieve saldo € 41,4 miljoen leidt dit tot een bedrag van € 96,0 miljoen dat wordt toegevoegd aan de balanspost BDU in 2024. Het beschikbare BDU-saldo bedroeg begin 2024 € 243,4 miljoen en stijgt door de hierboven genoemde toevoeging naar € 339,4 miljoen (zie tabel 1.4). Voor een groot deel betreft dit beklemd middelen, geen vrij besteedbaar saldo.

Tabel 1.1 Ontwikkeling Baten & Lasten (x € 1.000)

(Sub)Programma	Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting (na 1e en 2e Bestuurs- rapportage)	Jaarrekening	Vershil (Jaarrekening versus gewijzigde begroting)
	2023	2024	2024	2024	2024
Investeringsagenda Mobiliteit	128.872	110.651	144.264	150.579	-6.315
Amsteltram	42.633	31.718	16.500	14.861	1.639
Grote projecten schaa sprong OV	0	1.750	1.750	912	838
Concessies	103.902	125.472	170.933	149.389	21.544
AMRI	144.421	143.931	140.180	133.633	6.547
Activa GVB	54.145	42.905	57.508	51.069	6.439
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	6.270	8.368	9.089	7.621	1.468
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	10431	11.826	11.169	10.561	608
Lasten Verkeer & Vervoer	490.674	476.620	551.393	518.625	32.768
Lasten Overhead	12.843	13.249	14.354	14.366	-12
Lasten Algemene dekkingsmiddelen	162	4.626	2.536	1.856	680
TOTAAL LASTEN	503.679	494.495	568.283	534.847	33.436
Investeringsagenda Mobiliteit	10.958	0	2.713	9.380	6.667
Amsteltram	464	0	2.448	2.436	-12
Grote projecten schaa sprong OV	0	0	0	50	50
Concessies	699	8.297	18.723	18.902	179
AMRI	2.323	3.000	3.203	3.203	0
Activa GVB	0	1.200	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	763	1.368	1.416	1.189	-227
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	129	0	0	302	302
Baten Verkeer & Vervoer	15.336	13.865	28.503	35.462	6.959
Baten Overhead	388	202	208	353	145
Jaarbijdrage BDU	470.401	470.401	577.874	578.674	800
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	7.503	2.563	-54.598	-95.971	-41.373
Overige algemene inkomsten	10.051	7.463	16.296	16.329	33
Baten Algemene dekkingsmiddelen	487.955	480.427	539.572	499.032	-40.540
TOTAAL BATEN	503.679	494.495	568.283	534.847	-33.436
SALDO VOOR MUTATIE RESERVES	0	0	0	-	0
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	0	0	0	0	0
Saldo mutaties reserves	0	0	0	0	0
Saldo resultaat	0	0	0	0	0

Toelichting op de begrotingsafwijkingen

In dit jaarverslag vergelijken we de gerealiseerde uitkomsten met de laatst vastgestelde begroting 2024. Dat is de begroting die in de 2^e bestuursrapportage 2024 is opgenomen. Aan de lastenkant zien we per saldo € 33,4 miljoen lagere kosten (zie tabel 1.2) en aan de batenkant per saldo € 7,9 miljoen hogere baten (zie tabel 1.3). Meer toelichting op de afwijkingen is opgenomen in de individuele subprogramma's.

Tabel 1.2 Verschillen realisatie en begroting lasten

Verschil (Jaarrekening versus gewijzigde begroting)	Bedrag in € miljoen*	(sub)programma	Waarvan beklemd**	Toevoeging in vrij besteedbare BDU saldo***
Uitgaven voor de projecten Gebruiksmelding Oostlijn en Herstel overige perronvloeren metro.	-6,3	Investeringsagenda Mobiliteit	-	-6,3
Totaal Investeringsagenda Mobiliteit	-6,3		0,0	-6,3
€ 1 miljoen was gereserveerd als risicobuffer. De voorziene risico's hebben zich niet voorgedaan.	1,0	Amsteltram	1,0	-
Restwerkzaamheden die in 2024 niet konden worden uitgevoerd.	0,6	Amsteltram	0,6	
Totaal Amsteltram	1,6		1,6	0,0
Een langer dan verwachte opstartfase.	0,8	Grote projecten schaa sprong ov	0,8	-
Totaal Grote projecten schaa sprong ov	0,8		0,8	0,0
De uitvoering van OV & Imago is gestart, maar de marketingactie is uitgesteld tot Q2 2025.	1,0	Concessies	1,0	-
Extra budget voor werving en selectie binnen de motie Bikker is in 2024 niet benut.	0,5	Concessies	0,5	-
In de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de lasten lager, omdat boetegelden pas na juridische afronding in 2025-2026 kunnen worden ingezet.	2,2	Concessies	2,2	-
In de concessie Zaanstreek-Waterland viel de noodstroomvoorziening goedkoper uit.	1,2	Concessies	1,2	-
Een bonusbetaling binnen de concessie Zaanstreek-Waterland kan pas in 2025 worden vastgesteld.	0,5	Concessies	0,5	-
In de concessie Amstelland-Meerlanden is de verantwoording over 2023 nog niet afgerond.	0,7	Concessies	0,7	-
De garantstelling aan GVB is niet volledig nodig.	15,0	Concessies	15,0	-
De oplevering van het zonnepanelenproject is vertraagd.	0,1	Concessies	0,1	-
Verschillende kleine financiële mutaties binnen concessies.	0,3	Concessies	-	0,3
Totaal Concessies	21,5		21,2	0,3

De werkzaamheden rondom de uitvoering van het programma Liften en Roltrappen starten later.	0,5	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,5	-
De eigen kosten binnen de AMRI-overeenkomst vallen lager uit door minder doorbelaste kosten aan de Vervoerregio.	0,1	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,1	-
De kosten voor het transitieprogramma OV-Governance zijn lager door minder externe inhuur.	0,3	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,2	0,1
De vertraging bij de contract closure voor SCMA leidde tot lagere lasten.	3,0	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	3,0	-
Binnen de doorontwikkeling van S&C zijn minder kosten gemaakt.	1,3	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	1,3	
De opdracht aan GVB loopt nog voor het SCM7-project voor de M7-metro's.	0,2	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,2	
De uitvoering van het AI Ketenmonitoring S&C-project begon later dan gepland.	0,9	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,9	
Het implementeren van de omgevingswet duurt langer.	0,05	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	0,05	
Binnen AMRI zijn er kleine overige financiële mutaties.	0,2	Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	-	0,2
Totaal Assetmanagement infrastructuur (AMRI)	6,55		6,25	0,3
Vertraging bij de levering van de vierde batch zero emissiebusen	3,5	Activa GVB	3,5	-
De kosten voor de afhandeling van de schade aan de M5-metro's vallen in 2024 lager uit.	2,4	Activa GVB	2,4	-
De kosten voor Signalling & Control (S&C) ten behoeve van de M7-optie zijn in 2024 lager uitgevallen.	0,6	Activa GVB	0,6	-
Totaal Activa GVB	6,5		6,5	
Uitstel of vertraging van projecten.	1,5	Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	0,3	1,2
Totaal Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	1,5		0,3	1,2
De directe personeelslasten zijn lager uitgevallen dan voorzien.	0,6	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	-	0,6
Totaal Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	0,6		0,0	0,6
Lagere rentelasten.	0,7	Algemene dekkingsmiddelen	-	0,7
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	0,7		0,0	0,7
Totaal verschil lasten	33,4		36,6	-3,2

Tabel 1.3 Verschillen realisatie en begroting baten

Verschil (Jaarrekening versus gewijzigde begroting)	Bedrag in € miljoen*	(sub)programma	Waarvan beklemd**	Toevoeging in vrij besteedbare BDU saldo***
Bijdragen uit Gebruiksmelding Oostlijn en Herstel overige perronvloeren metro.	6,7	Investeringsagenda Mobiliteit	-	6,7
Totaal Investeringsagenda Mobiliteit	6,7		-	6,7
Lagere lasten bij de MRA samenwerkingen en ook een lagere benodigde dekking uit bijdragen van derden.	-0,2	Onderzoek, Studie en Samenwerking	-	
Totaal Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	-0,2		-	-0,2
Detachering van medewerkers.	0,3	Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	-	0,3
Totaal Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	0,3		-	0,3
Kleine verschillen over de resterende subprogramma's Verkeer en Vervoer heen	0,2		-	0,2
Detachering van medewerkers.	0,1	Overhead	-	0,1
Totaal Overhead	0,1		-	0,1
Een beschikking viel hoger uit dan rekening mee was gehouden.	0,8	Algemene dekkingsmiddelen	-	0,8
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	0,8		-	0,8
Totaal verschil baten	7,9		-	7,9

* (-) is overschrijding en dus hogere lasten (+) is onderschrijding en dus lagere lasten

** Beklemden delen van het BDU-saldo zijn bedragen die niet vrij besteedbaar zijn. Het zijn reserveringen voor specifieke projecten of verplichtingen die eerder zijn vastgelegd in contracten, beschikkingen of overeenkomsten.

*** Dit deel is vrij inzetbaar is voor nieuwe of nog te bepalen doelen, zonder voorafgaande verplichtingen.

Tabel 1.4 Ontwikkeling saldo vooruitontvangen BDU (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2023	Jaarrekening 2024
Beginstand 1-1	250.892	243.389
<i>Beschikte jaarbijdrage BDU *</i>	470.401	578.260
Totaal beschikbare BDU begin van het jaar	721.293	821.650
<i>Inzet BDU in begrotingsjaar</i>	-477.904	-482.290
Saldo BDU ultimo jaar	243.389	339.360
<i>Hiervan beklemd:</i>		
<i>Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren</i>	45.425	138.650
<i>Beklemd als gevolg van financiering</i>	63.913	57.597
<i>Benodigde buffer voor risico's</i>	90.000	130.000
Deel BDU beklemd	199.338	326.247
Niet-belegde BDU-saldo	44.051	13.113

* De bedragen in bovenstaande tabel zijn inclusief de Bikkergelden.

Elk jaar wordt de eindstand van het BDU-saldo als volgt bepaald: De beginstand is gelijk aan de eindstand van het voorgaande jaar. Daar tellen we vervolgens de jaarlijkse BDU-bijdrage van het Rijk bij op. Van dit totaalbedrag worden de middelen afgetrokken die gedurende het jaar zijn ingezet. In 2024 komt het eindsaldo van de BDU uit op 339,4 miljoen. Dit bedrag is niet volledig vrij beschikbaar, aangezien een groot deel ervan beklemd is.

Beklemden delen van het BDU-saldo zijn bedragen die al voor specifieke doeleinden zijn gereserveerd en niet vrij besteedbaar zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld middelen zijn die bestemd zijn voor toekomstige verplichtingen, zoals contractuele afspraken, specifieke projecten, of juridische verplichtingen. Het kan ook gaan om toekomstige kosten die al zijn ingepland, zoals investeringen, leningen, of subsidies.

De beklemden delen van het BDU-saldo bestaan uit de volgende componenten:

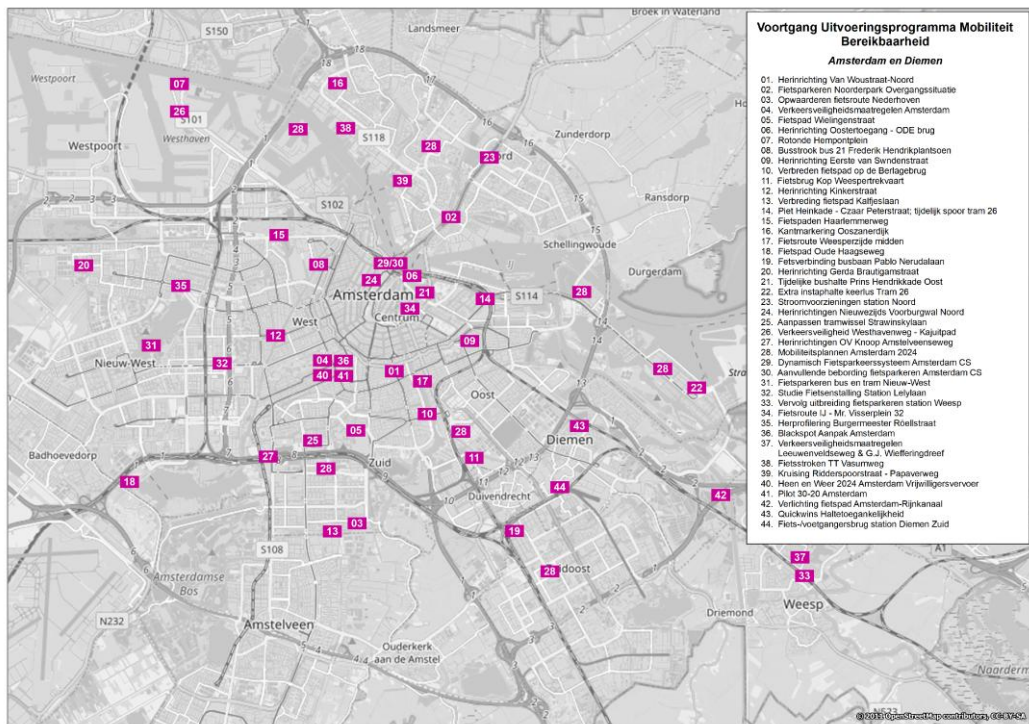
1. **Beklemd door de overheveling van budgetten naar latere jaren:** Dit zijn middelen die in het huidige jaar zijn gereserveerd, maar die pas in toekomstige jaren kunnen worden ingezet. Ze schuiven dus door en zijn niet beschikbaar voor andere doeleinden.
2. **Inzet in toekomstige begrotingsjaren bovenop de jaarlijkse BDU-ontvangsten:** Deze middelen zijn gereserveerd voor toekomstige uitgaven zoals opgenomen in het meerjarenoverzicht vanaf het volgende begrotingsjaar (T+1). Het betreft alle toevoegingen en onttrekkingen aan het BDU-saldo die al in het meerjarenperspectief zijn verwerkt. Omdat deze bedragen al zijn vastgelegd in de begrotingen voor komende jaren, kunnen ze niet vrij worden ingezet.
3. **Beklemd als gevolg van de bussenlening:** Dit zijn middelen die zijn gereserveerd voor de financiering van de bussenlening, en dus niet vrij inzetbaar. Omdat de lening uit eigen middelen is gefinancierd, hebben we een deel van het BDU-saldo ingezet om de lening te dekken. Over de jaren heen ontvangen we dit bedrag terug in de vorm van aflossingen. De aflossingen kunnen we van het beklemden deel afhalen en wél vrij inzetten.

4. **Benodigde buffer voor risico's:** Deze buffer zorgt ervoor dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor onvoorziene omstandigheden, maar is daardoor niet beschikbaar voor andere uitgaven. Voor een nadere toelichting op het gebruik van deze middelen en het beheer van financiële risico's wordt verwezen naar de paragraaf **Weerstandsvermogen en Risicobeheersing** in hoofdstuk 2.4.1.

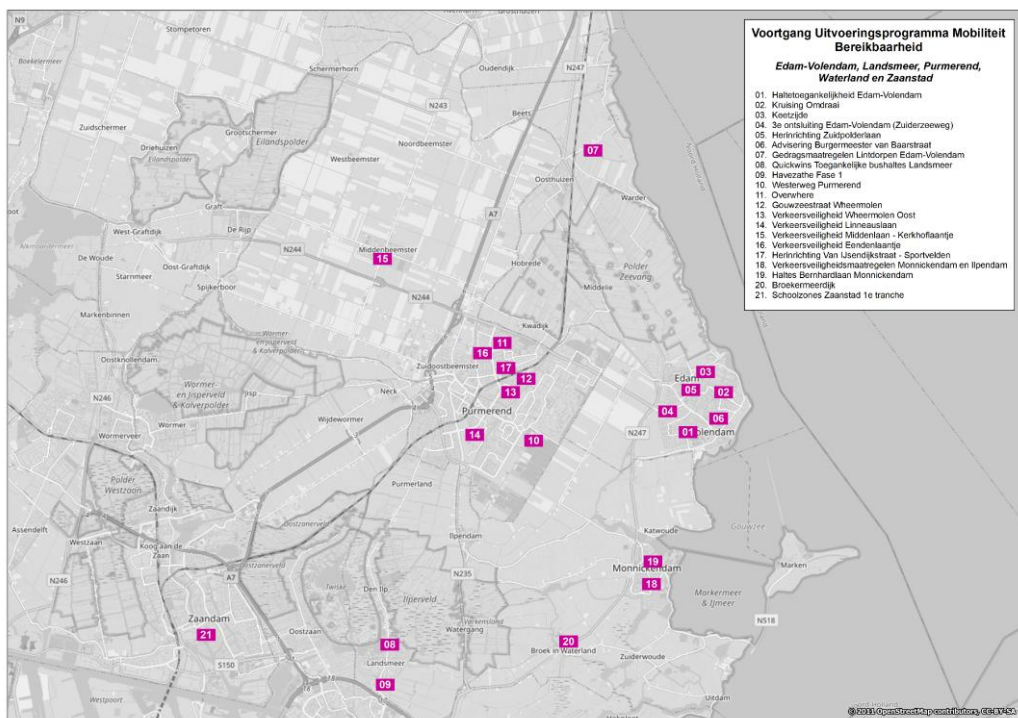
Na aftrek van alle bekleemde middelen resteert eind 2024 een positief niet-belegde BDU- saldo van 13,1 miljoen. Dit saldo is vrij beschikbaar.

1.5 GEREALISEERDE PROJECTEN 2024

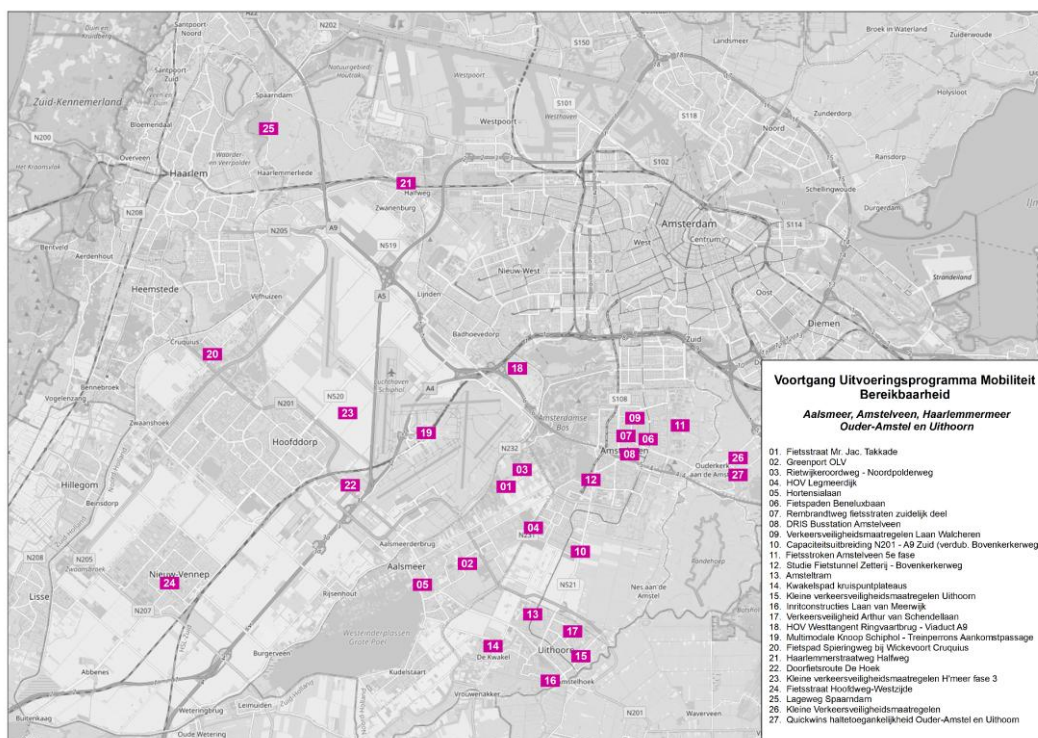
Figuur 1. Overzichtskaart selectie van de in 2024 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit regio midden



Figuur 2. Overzichtskaart selectie van de in 2024 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit regio noord



Figuur 3. Overzichtkaart selectie van de in 2024 gerealiseerde projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit regio zuid



De kaarten laten per deelregio in één oogopslag zien waar in onze mobiliteitsprojecten zijn opgeleverd. Per gemeente zijn de locaties gemarkeerd waar maatregelen zijn uitgevoerd, variërend van infrastructurele aanpassingen tot het opleveren van vrijwilligersvervoer. In ons gehele regio zijn diverse projecten opgeleverd die passen bij ons beleidskader

In deelregio noord zorgt de derde ontsluitingsweg voor een verbeterde bereikbaarheid van Edam-Volendam en omgeving. In Landsmeer en Edam-Volendam zijn toegankelijke bushaltes opgeleverd, waardoor minder mobiele reizigers makkelijker zelfstandig gebruik maken van het ov. Waar mogelijk kijken we bij alle projecten naar de implementatie van duurzaamheid. Verschillende projecten, gericht op verkeersveiligheid, zijn opgeleverd in Purmerend, Zaanstad en Waterland. In Edam-Volendam is op de Keetzijde verlichting toegepast, waardoor de sociale veiligheid verbeterd en stappen wordt gestimuleerd.

In deelregio midden zorgt de nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart voor een verbeterde bereikbaarheid tussen, onder andere, Amsterdam-Zuidoost en Amsterdam Centrum. Vrijwilligersvervoer Heen en Weer zorgt dat kwetsbare doelgroepen mobiel blijven. Projecten als Fietsroute Weesperzijde midden, zorgt voor groenimplementatie voor het verbeteren van hittestress. Verschillende Blackspot locaties zijn aangepakt en verbeterd, ten behoeve van de verkeersveiligheid. Verbeterde en nieuwe fietsinfrastructuur stimuleert fietsgebruik passend bij het STOMP-principe.

In deelregio zuid zorgt de Uithoornlijn voor een verbeterde bereikbaarheid tussen Uithoorn met Amstelveen en Amsterdam. In Ouder-Amstel en Uithoorn zijn toegankelijke bushaltes opgeleverd, waardoor minder mobiele reizigers makkelijker zelfstandig gebruik maken van het ov. Waar mogelijk kijken we bij alle projecten naar de implementatie van duurzaamheid. Verschillende projecten, gericht op verkeersveiligheid, zijn opgeleverd in Amstelveen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel & Uithoorn. Doorfietsroute de Hoek verbeterd de fietsverbinding tussen Hoofddorp en Uithoorn waarmee fietsgebruik gestimuleerd wordt.

2 JAARVERSLAG 2024

De begroting 2024 van de Vervoerregio Amsterdam is opgedeeld in drie onderdelen. Het programma Verkeer & Vervoer bevat de uitvoeringstaken van de Vervoerregio. In de Overhead worden de ondersteunende werkzaamheden van de Vervoerregio verantwoord. De Algemene dekkingsmiddelen geven de middelen weer waarmee de taken en werkzaamheden van de Vervoerregio worden bekostigd. In het jaarverslag 2024 volgt de verantwoording de structuur van de begroting 2024.

2.1 PROGRAMMA VERKEER & VERVOER

2.1.1 INVESTERINGSAGENDA MOBILITEIT

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam staan al onze voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Het is de nadere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. We laten zien waarin de Vervoerregio investeert, wanneer dat gebeurt en wat dat oplevert. Dit programma geeft daarmee de totale ambitie weer, waarbij het begrotingsprogramma 'Investeringsagenda Mobiliteit' de beschikbare budgetten presenteert.

Belangrijke thema's in het Uitvoeringsprogramma in 2024 waren onder meer duurzaam investeren in openbaar vervoer, verkeersveiligheid, doorfietsroutes, deelmobiliteit, inclusieve mobiliteit, spitsmijden en mobiliteit gekoppeld aan de woningbouwopgaven. Met het investeren in duurzaam busvervoer, spitsmijden en doorstromingsmaatregelen kunnen we een aantal problemen aanpakken. We verhogen de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Ook geven we deelmobiliteit een impuls. Met de afspraken uit de Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) met het Rijk komen verschillende grote woningbouwprojecten in de regio een stuk dichterbij. En met hulp van de rijksbijdrage uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid versnellen we intussen de investeringen in fiets en verkeersveiligheid. Tot slot werken we aan de ambitie om het volledige netwerk van doorfietsroutes binnen de vervoerregio vóór 2035, zoveel als mogelijk, gerealiseerd te hebben.

De bereikbaarheidsmaatregelen wegen we in samenhang af. Het doel daarbij is niet het vervoermiddel, maar de bredere mobiliteit centraal te stellen: de reis van deur tot deur. Bij het beoordelen van de juiste oplossingen, kijken we nadrukkelijk naar de CO₂-balans. Net als naar de aangename beleving van de reis. We streven daarbij naar een vervoerwijze die passend is bij de omgeving. De mobiliteitsprojecten, waaraan het afgelopen jaar middelen zijn besteed richten zich op het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het meer toegankelijk maken van het vervoersysteem. Duurzaamheid wordt ook gestimuleerd door het principe van STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto). Mede hierdoor moedigt de Vervoerregio fietsgebruik aan als een algemeen onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

Binnen het Uitvoeringsprogramma verzorgt de Vervoerregio het programmamanagement en start samen met de partners nieuwe projecten. De Vervoerregio voert ook zelf verkenningen en planstudies uit.

Wat hebben we bereikt?

Investeringen hebben meerdere doelen, waarbij naast mobiliteit ook duurzaamheid, veiligheid, inclusie en gezondheid belangrijk zijn. Deze elementen komen in 2024 terug bij verschillende grote projecten, zoals Guisweg in Zaandijk en de Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg N516 in Zaandam, maar ook bij knooppunten zoals Amsterdam Lelylaan, Duivendrecht, Hoofddorp en Schiphol.

De eerste onderdelen van de Multimodale Knoop Schiphol (treinperrons en aankomstpassage) zijn in 2024 opgeleverd en de uitvoering van het nieuwe busstation is in september 2024 van start gegaan. De vernieuwde Oude Haagsebrug, het laatste onderdeel van de HOV Westtangent, is na de zomer weer opengesteld voor bus- en fietsverkeer. Samen met de gemeente Amsterdam is financiële dekking gevonden om de aanleg van de Oostbrug als onderdeel van de Sprong over het IJ mogelijk te maken.

Naast de grote projecten investeert de Vervoerregio in 2024 in circa 100 kleinere projecten. Dit zijn impactvolle maatregelen verspreid over alle gemeentes. Veel aandacht gaat daarbij uit naar het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit gebeurt onder meer door het verbeteren van de infrastructuur (Duurzaam Veilig). Denk daarbij aan schoolzones, drempels en verkeerslichten, 30km zones en veilige oversteekplekken. Hiervoor is ook de extra verkregen Rijksimpuls Verkeersveiligheid uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Specifieke Uitkering SPUK E20 en E84) beschikbaar. Het vergroten van de verkeersveiligheid doen we verder door educatie, campagnes en het programma 'Doortrappen'. De Vervoerregio wil een trendbreuk bereiken in de cijfers van verkeersongelukken en is gestart met extra investeren om 50 km wegen veiliger te maken.

Met ons inclusiebeleid wil de Vervoerregio ervoor zorgen dat zoveel mogelijk mensen zelfstandig kunnen reizen. We investeerden in duidelijke reisinformatie en de inzet van de OV-coach, waarmee ook in 2024 een paar honderd mensen zijn geholpen. Ook hebben we met onze -in 2023 vastgestelde- subsidieregeling bijgedragen aan twee pilots voor vrijwilligersvervoer in de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam waar circa 20.000 mensen van gebruik maakten. Met de door het rijk beschikbaar gestelde middelen uit de 'motie Bikker' zijn in 2024 circa 200 bus- en tramhaltes versneld verhoogd, verbreed en voorzien van markeringen en geleidelijnen.

De Vervoerregio heeft met name ten aanzien van haltetoegankelijkheid en Doorfietsroutes een pro-actieve rol aangenomen. Dat doen we in aanvulling op de bestaande nauwe samenwerking bij gemeentelijke initiatieven door kennis beschikbaar te stellen of in bepaalde gevallen ook ontwerpen op te laten stellen. Hiermee en met investeringen in corridors, zoals Amsterdam-Hoorn versterken we het regionaal netwerk van doorfietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

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. Dat hebben we gedaan door nadrukkelijker duurzaamheid mee te nemen in eisen en de beoordeling van projecten.

In 2024 is verder een groot aantal grote en kleine infrastructuurprojecten een stap verder gebracht in de projectfasering. De 5 grootste projecten, waarover in 2024 besluitvorming heeft plaatsgevonden:

- ▶ Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Haarlemmermeer zuidwest (planstudie)
- ▶ Sprong over het IJ – Oostbrug (planuitwerking)
- ▶ HOV Sloterdijk – Amsterdam CS (planuitwerking)
- ▶ Cruciale Mijl en Tramstalling Zeeburgereiland (planuitwerking)
- ▶ Fietsenstalling Amsterdam CS Zuidoost onder de sporen (realisatie)

Ieder jaar brengen we verslag uit en leggen we verantwoording af over de realisatie van alle projecten en maatregelen van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. We leggen daarin helder uit welke effecten en resultaten ons beleid heeft. Projecten > € 100 miljoen leggen we apart ter besluitvorming aan de regioraad voor. In 2024 is dat gebeurd voor Sprong over het IJ – Oostbrug. Over het totaal van het programma is de gebruikelijke dynamiek van projecten verschuivingen aan de orde geweest die hebben geleid tot zowel vertraging als versnelling in de uitvoering. De doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma over 2024 zijn behaald.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.1 Investeringsagenda Mobiliteit (bedragen in € 1000,-)

Investeringsagenda Mobiliteit	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Investeringsagenda Mobiliteit - Uitvoeringsbudgetten en studies	128.872	110.651	144.264	150.579	-6.316
Totaal lasten	128.872	110.651	144.264	150.579	-6.316
Bijdragen derden	9.531	-	1.263	7.930	6.667
BDU Absoluut	1.427	-	1.450	1.450	-
Totaal baten	10.958	-	2.713	9.380	6.667
Saldo Investeringsagenda Mobiliteit	-117.914	-110.651	-141.551	-141.199	351

Toelichting op de tabel

Het budget voor de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 bedroeg in de initiële Begroting 2024-2027 € 110,6 miljoen. Bij de eerste bestuursrapportage is het geoormerkte budget uit de jaarrekening 2023 toegevoegd. Bij de tweede bestuursrapportage is de begroting met het toevoegen van middelen uit de 'motie Bikker' en enkele verschuivingen tussen de subprogramma's bijgesteld naar € 144,3 miljoen. Uiteindelijk is € 150,6 miljoen aan lasten gerealiseerd. De 10 grootste uitgaven, die met € 84,7 miljoen ruim te helft van het totaal uitmaken, waren:

- ▶ Zuidasdok ov-terminal (€ 18,4 miljoen)
- ▶ Fietsenstalling Amsterdam CS zuidoost (€ 18,1 miljoen)
- ▶ Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg - AVANT (€ 11,3 miljoen)
- ▶ HOV Westtangent Oude Haagsebrug (€ 8,6 miljoen)
- ▶ Multimodale Knoop Schiphol (€ 8,3 miljoen)
- ▶ Oranje Loper (€ 6,3 miljoen)
- ▶ Gebruiksmelding Oostlijn (€ 4,5 miljoen)
- ▶ Verlengen IJtram 1e fase Strandeiland (€ 4,0 miljoen)
- ▶ Fietsroute Sportas (€ 2,6 miljoen)
- ▶ Herinrichting Nieuwezijds Voorburgwal noord (€ 2,6 miljoen)

De Vervoerregio is bij het realiseren van haar doelstellingen afhankelijk van wegbeheerders, opdrachtnemers en externe factoren. Onder andere als gevolg van onzekerheden in de markt en tekorten aan materialen en personeel zijn in 2024 verschillende projecten vertraagd. De 5 grootste wijzigingen in lagere dan voorspelde uitgaven waren:

- ▶ Zuidasdok ov-terminal (- € 5,5 miljoen)
- ▶ HOV Westtangent Oude Haagsebrug (€ -4,4 miljoen)
- ▶ Marnixstraat Noord (- € 3,7 miljoen)
- ▶ Uitbreiding Energievoorziening Metro Amsterdam (TEV 2024) (- € 3,4 miljoen)
- ▶ Verhogen Voltage Tramnet (- € 2,5 miljoen)

Deze projecten komen later tot uitgaven met uitzondering van de HOV Westtangent Oude Haagsebrug. Daar was sprake van een financiële meevaller. Hier staat tegenover dat er ook projecten versneld tot uitgaven kunnen leiden, nieuwe projecten in uitvoering gingen, scope is toegevoegd of kosten zijn gestegen. De 5 grootste wijzigingen in hogere uitgaven waren:

- ▶ Fietsenstalling Amsterdam CS zuidoost (+ € 18,1 miljoen)
- ▶ Gebruiksmelding Oostlijn (€ 4,5 miljoen)
- ▶ Fietsbrug Zijkanaal H (+ € 2,1 miljoen)
- ▶ Oranje Loper (+ € 1,7 miljoen)
- ▶ Herstel overige perronvloeren metro (+ € 1,7 miljoen)

Voor de fietsenstalling Amsterdam CS was het mogelijk om een voorschot dat gepland stond in 2025 naar voren te halen. Het saldo van deze en alle andere hogere en lagere uitgaven bepaalt het uiteindelijke uitgavenniveau van het Uitvoeringsprogramma. Na jaren van onderbesteding zijn de uitgaven in 2024 hoger dan de begroting. Voornaamste oorzaak zijn de uitgaven voor de projecten Gebruiksmelding Oostlijn en Herstel overige perronvloeren metro. Tegenover de lasten voor deze twee projecten staan inkomsten/baten van dezelfde omvang, die ook nog niet waren begroot (zie tabel). Het geheel van lasten en baten komt vrijwel overeen met de (gewijzigde) begroting.

Voor projectenstudies in de verkenning- en planstudiefase is in de begroting 2024 een stelpost van € 5 miljoen opgenomen. In de 1e bestuursrapportage is aangegeven dat hier maximaal € 4,0 miljoen voor nodig is. Er is in totaal een bedrag van € 3,5 miljoen uitgegeven. De grootste uitgaven waren voor de inbesteding concessie Amsterdam (€ 0,7 miljoen), Fietsenstalling Amstel Westzijde, Cruciale Mijl en Johan van Hasseltzone (elk € 0,3 miljoen). Belangrijkste oorzaken van deze (beperkte) onderbesteding is vertraging in de voorbereiding en onderbezetting bij adviesbureaus.

Als invulling van het besluit van de regioraad van 8 juli 2024 zijn de eerste bijdragen uit de 'motie Bikker' toegekend aan projecten die de haltetoegankelijkheid verbeteren. Over de voortgang van het gehele programma 'motie Bikker' wordt apart aan de regioraad gerapporteerd.

Bij de baten zijn geormerkte bijdragen voor specifieke projecten opgenomen, zoals eerdergenoemde Gebruiksmelding en Herstel overige perronvloeren metro. Daarnaast hebben we Rijksbijdragen ontvangen vanuit de specifieke uitkering Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en (via de absolute BDU) de rijksbijdrage werkgeversaanpak 2024 in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). De uitgaven zijn onderdeel van de lasten binnen de Investeringsagenda Mobiliteit. Binnen het SPV is sprake van projecten die niet tijdig volgens de SPUK-regeling (E20) zijn uitgevoerd door een late start of oplevering van deze projecten. Dit leidt mogelijk tot een gedeeltelijke terugbetaling van de Rijksbijdrage van maximaal € 2,8 miljoen.

2.1.2 AMSTELTRAM

De Vervoerregio is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor (de realisatiefasen van) de Amsteltram: de ombouw Amstelveenlijn, de verlenging naar Uithoorn (Uithoornlijn) en de realisatie van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg (heavy variant). De Amsteltram zorgt voor kortere reistijden van deur tot deur en een verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het ov in de zuidelijke vervoerregio. Het versterken van het ov-netwerk levert een bijdrage aan het reduceren van de CO₂-uitstoot. Er is aandacht voor beleving en inpassing in de omgeving. Zo verbetert de Amsteltram de nabijheid en het STOMP-aanbod voor de reizigers in het zuiden van de regio.

Wat hebben we bereikt?

Uithoornlijn

De Uithoornlijn is op 21 juli 2024 in gebruik genomen en het werk van de hoofdaannemer is op dat moment officieel (met restpunten) geaccepteerd. In de nazorg- en afrondingsfase is het merendeel van de restpunten afgehandeld en zijn de procesverbaalformulieren met beheerders ondertekend. De decharge datum van de projectorganisatie is vastgesteld op 31 december 2024. Begin 2025 worden de laatste openstaande restpunten afgehandeld -zowel technisch als financieel- en zal het eindverantwoordingsdocument worden getekend. Tevens wordt het dagelijks bestuur (db) van de Vervoerregio gevraagd de bestuursovereenkomst van project Uithoornlijn te sluiten en het verwachte financiële resultaat toe te voegen aan de post onvoorzien van het sub programma Amsteltram.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram – Parnassusweg

Op 25 april 2024 heeft het db het uitvoeringsbesluit genomen op basis van het definitieve ontwerp (DO) voor de tijdelijke eindhalte van de Amsteltram aan de Parnassusweg. Er is ook een opdracht gegeven aan Movares om dit ontwerp verder uit te werken in een RAW-bestek.

Op basis van de inkoopstrategie zijn 2 aparte contracten opgesteld; één voor het spoorwerk en één voor het civiele werk. Voor het spoorwerk zijn afspraken gemaakt met GVB om dit verder uit te werken en te realiseren. Voor het civiele werk is er een meervoudig onderhandse aanbesteding geweest en de opdracht is in november 2024 verstrekt aan BAM. GVB en BAM zijn beide gestart met het uitvoeringsontwerp.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.2 Amsteltram (bedragen in € 1.000)

Amsteltram	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Amstelveenlijn	763	-	-	-	-
Uithoornlijn	41.870	31.718	15.500	14.080	1.420
Tijdelijke eindhalte	-	-	1.000	781	219
Totaal lasten	42.633	31.718	16.500	14.861	1.639
Bijdragen derden	464	-	2.448	2.436	-12
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	464	-	2.448	2.436	-12
Saldo Amsteltram	-42.169	-31.718	-14.052	-12.425	1.627

Toelichting op de tabel

In 2024 is € 1,6 miljoen van het budget niet besteed. Hiervan was € 1 miljoen gereserveerd als risicobuffer. Omdat de voorziene risico's zich niet hebben voorgedaan, wordt € 0,5 miljoen doorgeschoven naar 2025, wanneer het project wordt afgerond en eventuele resterende risico's zich nog kunnen voordoen. De overige € 0,5 miljoen is toegevoegd aan de post Onvoorzien in 2027.

De resterende € 0,6 miljoen betreft onderbesteding door restwerkzaamheden die in 2024 niet konden worden uitgevoerd, omdat deze niet meer in de planning van de betrokken derde partij pasten. Deze restwerkzaamheden worden in 2025 grotendeels uitgevoerd door GVB.

Uithoornlijn

De gerealiseerde kosten in 2024 bedragen € 14,1 miljoen, wat binnen de eerder aangegeven bandbreedte van € 13,5 miljoen tot € 17,5 miljoen valt, zoals vermeld in de tweede bestuursrapportage 2024.

Tijdelijke Eindhalte Amsteltram – Parnassusweg

De gerealiseerde kosten in 2024 vallen binnen de eerder aangegeven bandbreedte van € 0,3 miljoen, zoals vermeld in de tweede bestuursrapportage 2024, waarin de verwachte kosten tussen € 0,7 miljoen en € 1,3 miljoen lagen.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het financiële resultaat wordt toegevoegd aan de risico reservering van het subprogramma Amsteltram.

2.1.3 GROTE PROJECTEN SCHAALSPRONG OV

In het Bestuurlijk Overleg MIRT(BO MIRT) van 11 november 2022 hebben de bestuurders van het Rijk en de regio besloten tot het uitvoeren van twee MIRT-verkenningen naar de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA). Dit besluit moet in het licht gezien worden van de vele onderzoeken die in het verleden zijn gedaan naar de belasting van het zware railnetwerk, in het bijzonder de Schipholtunnel, de gebiedsontwikkelingen in de regio en de impact van de ontbrekende schakels in het hoogwaardige ov-netwerk tussen Amsterdam en Hoofddorp en tussen Sloterdijk en het centrum van Amsterdam.

De regioraad heeft op 20 december 2022 ingestemd met een bijdrage van in totaal € 370 miljoen (prijspeil 2021) in de Nationale Alliantie. Naast de nieuwe ov-verbindingen gaat het om aanvullende bijdragen aan de projecten Zuidasdok en derde perron station Amsterdam Zuid. Daarnaast garandeert de Vervoerregio dat voor deze projecten een bedrag van € 300 miljoen beschikbaar is voor de aanschaf van het benodigde metromaterieel voor het verlengen van de Noord/ Zuidlijn (OVAH) en de Ringlijn (OVSA). Met dit bedrag neemt de Vervoerregio tevens het exploitatierisico voor de dekking van deze lasten (saldo van exploitatiekosten en – opbrengsten) voor haar rekening.

De Vervoerregio is samen het Ministerie van IenW ambtelijk opdrachtgever namens alle opdrachtgevende partijen voor de MIRT-Verkenning OVAH en samen met de gemeente Amsterdam voor de MIRT-verkenning OVSA. Daarnaast vervult de Vervoerregio de rol van kasbeheerder namens alle opdrachtgevende partijen.

Voor Zuidasdok en derde perron Station Zuid levert de Vervoerregio aanvullende financiële bijdragen bovenop de gereserveerde bijdrage in het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit.

Wat hebben we bereikt?

Voor de ov-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH) is op 20 december 2023 een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend tussen de Vervoerregio, het ministerie van IenW, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de provincie Noord Holland, NS, Schiphol en Schiphol Area Development Company (SADC). Voor de ov-verbinding Sloterdijk Amsterdam Centrum (OVSA) hebben de Vervoerregio, het ministerie IenW en de gemeente Amsterdam dat op 12 december 2024 gedaan. In een SOK staan afspraken tussen de opdrachtgevende partijen over zaken zoals de scope en planning, de verantwoordelijkheden en het beschikbare budget voor de uitvoering van de MIRT-verkenning. De Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur en Energie van de gemeente Amsterdam heeft zelfstandige onafhankelijke projectorganisaties ingericht en is opdrachtnemer voor het projectmanagement van de beide MIRT-verkenningen.

Een van de eerste stappen voor de MIRT-verkenning OVAH, de ontwerp Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft ter inzage gelegen. De zienswijzen die zijn ingediend worden verwerkt in de Nota van Beantwoording. Het is niet meer gelukt om dit eind 2024 als afronding van de analysefase ter besluitvorming voor te leggen. Dit is doorgeschoven naar begin 2025. De door de Projectorganisatie gecontracteerde combinaties van ingenieursdiensten zijn aan de slag gegaan met onder andere technische studies, het participatieplan en een herijking van de planning. Eind 2024 is de eerste halfjaarrapportage voor de MIRT-Verkenning OVAH ter informatie aan de regioraad aangeboden. Eind 2025 is een richtinggevend concept-besluit gepland en afronding van de MIRT-verkenning OVAH is voorzien in 2026.

De scope van de MIRT-verkenning OVSA is bepaald en het projectplan is vastgesteld. Er is gewerkt aan het opstellen van een nota uitgangspunten voor de MIRT-verkenning en een participatieplan. De aanbesteding van adviesdiensten heeft eind 2024 geresulteerd in een gunningsbeslissing. Begin 2025 gaan de technische studies en het opstellen van een ontwerp NRD van start. Ook is de eerste halfjaarrapportage voor de MIRT-Verkenning OVSA ter informatie aan de regioraad aangeboden. Afronding van de verkenning OVSA is voorzien eind 2027.

De financiële bijdragen aan de lopende projecten Zuidasdok ov-terminal en derde perron Amsterdam Zuid zijn momenteel onderdeel van het begrotingsprogramma Investeringsagenda Mobiliteit. Zodra er verplichtingen voor de aanvullende gereserveerde extra bijdragen zijn voorzien volgt mogelijk een voorstel in nog komende begrotingen of begrotingswijzigingen om deze middelen samen te brengen in een van de begrotingsprogramma's.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.3 Grote projecten Schaa sprong OV (bedragen in € 1.000)

Grote projecten schaa sprong OV	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Bijdrage aanleg	-	1.750	1.750	912	838
Exploitatiekosten	-	-	-	-	-
Totaal lasten	-	1.750	1.750	912	838
Bijdragen derden	-	-	-	50	50
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	50	50
Saldo Grote proj.schaa sprong OV	-	-1.750	-1.750	-862	888

Toelichting op de tabel

In de SOK voor de MIRT-verkenning OVAH is vastgelegd dat de kosten worden gedekt door het ministerie van IenW. De Vervoerregio financiert de uitgaven voor, maar deze zijn niet in de begroting opgenomen en worden als vordering op de balans gezet.

In de SOK voor de MIRT-Verkenning OVSA is vastgelegd dat de Vervoerregio de helft van de kosten dekt, terwijl de gemeente Amsterdam de andere helft voor haar rekening neemt. In de begroting 2024 is hiervoor een bedrag van € 1,75 miljoen opgenomen. De uitgaven bedroegen € 0,9 miljoen. Het verschil is veroorzaakt door een opstartfase die meer tijd heeft gekost dan gedacht. Voor Zuidasdok en het derde perron van Station Zuid zijn er in 2024 geen uitgaven uit het aanvullende budget gedaan.

Is er sprake van een geormerkt resultaat?

Het niet bestede deel van het budget in 2024 van € 0,8 miljoen blijft onderdeel van de afgesproken totale bijdrage aan de ov-schaa sprong projecten en zal in latere jaren worden besteed.

2.1.4 CONCESSIONS

De Vervoerregio is via de drie concessies opdrachtgever voor het openbaar vervoer (ov) per bus, tram en metro in onze 14 gemeenten. Het jaar 2024 stond in het teken van de start van de nieuwe, samengevoegde concessie Zaanstreek-Waterland, de start van het doortrekken van de Amsteltram naar Uithoorn en de aanpassing van het busnetwerk daarop, opschalen van het openbaar vervoer aanbod en in een nieuw PVE vastgestelde ambities voor de concessie Amsterdam. We werkten ook aan uitdagingen: in 2024 zochten we samen met de regio raad antwoorden op betaalbaarheid van het openbaar vervoer, personeelstekorten, verstoringen door demonstraties en veel zorgen over de uitvoering van het openbaar vervoer aanbod en verschralling daarvan. Onder andere de middelen uit de motie Bikker helpen deze uitdagingen op te lossen.

Sinds de COVID-19 pandemie is het reisgedrag van veel mensen veranderd. Zo is deels thuiswerken het nieuwe normaal, en vertaalt dat zich op sommige dagen van de week in sterk achterblijvende aantallen reizigers ten opzichte van andere doordeweekse dagen. Gelukkig stegen de reizigersaantallen gemiddeld genomen in de Vervoerregio (tabel 2.4). Dat is goed nieuws, maar helaas waren we ook eind 2024 niet terug op het niveau van voor de COVID-19 pandemie. Onder andere het tekort aan rijdend en technisch personeel zorgde er op sommige plaatsen voor dat er geen of weinig uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk mogelijk was. Door het veranderende reisgedrag en hogere kosten zijn onder aan de streep ook de kosten van ons ov-systeem toegenomen. Hoewel personeelstekort nu de grootste belemmering is, zien we dat we openbaar vervoer aanbod kregen voor ons (subsidie)geld in vergelijking met de periode vóór COVID in 2024. Dit terwijl de betaalbaarheid voor sommige reizigers onder druk staat, ondanks dat we de tarieven in 2024 niet hebben verhoogd.

Desondanks hebben we in al onze concessies afspraken gemaakt, die zicht geven op uitbreiding van het openbaar vervoer aanbod. Ook investeren we via andere programma's in de toekomstbestendigheid ervan. In de sub paragrafen over de concessies schrijven we hier meer over.

Tabel 2.4 Aantal instappers

Aantallen x 1 mln.	2024	2023	Groei	(in%)
Concessie Amsterdam	255,6	247,8	7,8	3,2%
Concessie Amstelland-Meerlanden	33,8	31,5	2,3	7,3%
Concessie Zaanstreek-Waterland	15,1	15,2	-0,1	-0,5%
Totaal instappers alle concessies	304,5	294,5	10,0	3,4%

Wat hebben we bereikt?

Maatregelenpakket Bikker

In juli 2024 is het maatregelenpakket Bikker door de Regioraad vastgesteld. De in de tweede kamer aangenomen motie Bikker betekent voor de Vervoerregio een structurele toename van de BDU met € 85,0 miljoen per jaar. Het grootste deel (x miljoen?) hiervan gaat ieder jaar naar een compensatie voor onze vervoerders, die ervoor zorgt dat de prijsverhoging van 2024 in het ov niet aan de reiziger worden doorberekend. Voor het overige deel is een maatregelenpakket van ruim € 111,0 miljoen uitgewerkt voor de jaren 2024 tot en met 2026. In dit pakket is samen met gemeenten en regioraad gekozen voor een brede verdeling van geld om vershraling van het ov op verschillende manieren te voorkomen. Maatregelen uit het pakket Bikker komen terug in alle concessies, in Activa, in AMRI maar ook in het uitvoeringsprogramma mobiliteit. We konden met dit pakket onder andere op gebied van toegankelijkheid en de aanschaf van nieuw materieel in 2024 al flinke stappen zetten.

Omdat personeelstekort momenteel een grote belemmering is, zijn concrete uitbreidingen van het openbaar vervoer aanbod geen besteding geweest vanuit het maatregelenpakket Bikker. Wel zijn er veel suggesties om het ov aanbod uit te breiden opgehaald, worden deze getoetst en uitgewerkt om in de toekomst te realiseren.

Personeelstekorten openbaar vervoer sector

In 2024 was het personeelstekort wederom van grote invloed op de ov-sector in Nederland. Ook alle vervoerders in onze regio hebben hiermee te kampen. In 2024 hebben GVB, Connexxion en EBS veel gedaan om zoveel mogelijk personeel te werven. De uitstroom van personeel in het ov is bijzonder hoog omdat veel chauffeurs met pensioen gaan. Daarnaast werken oudere chauffeurs en bestuurders minder uren dan voorheen vanwege het generatiepact (COA-regeling). De inspanning van de vervoerders heeft resultaat gehad, maar nog niet voldoende om het aanbod weer overal naar wens uit te breiden.

Om een betrouwbare dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren, hebben GVB en EBS afgeschaald. Connexxion heeft conform de herijkingsafspraken van juli 2024 en in samenhang met start van de Uithoornlijn ruimte gevonden voor uitbreiding van haar aanbod. Eventueel minderwerk wordt in mindering gebracht op de subsidie, zodat het geld bewaard blijft voor latere kwaliteitsimpulsen en/of uitbreidingen. De vervoerders blijven zich maximaal inspannen voor meer personeel, bijvoorbeeld door nieuwe kanalen op te zoeken en te werven onder statushouders en te werven onder Engelstalige chauffeurs. Daarnaast heeft de Vervoerregio als onderdeel van het maatregelenpakket Bikker geld beschikbaar voor buitengewone maatregelen die vervoerders voorstellen die als doel hebben om meer personeel te werven en binden.

Tarieven

De hoge kosten voor o.a. loon en brandstof hebben ertoe geleid dat de indexaties, waarmee de openbaar vervoer-tarieven jaarlijks meestijgen, flink zijn verhoogd. Voor de reizigers zou dat in 2024 een prijsstijging betekenen van 11,72%. Door Motie Bikker heeft de toegezegde structurele verhoging van de BDU het mogelijk gemaakt om in 2024 de tariefstijging van 11,72% te voorkomen. Deze tariefverhoging was nodig om structureel hogere kosten bij vervoerders te dekken. Deze verhoging vindt jaarlijks plaats, maar was nu extra hoog als gevolg van de inflatiepiek. Door het structurele karakter van de BDU-verhoging van motie Bikker is het mogelijk om de tariefverhoging 2024 structureel af te dekken en dus niet slechts één jaar uit te stellen. Het besluit om de tariefverhoging van 2024 structureel te voorkomen is eenmalig, er is niet besloten om hetzelfde te doen voor latere tariefverhogingen.

De Vervoerregio is daarnaast in september 2024 een tariefactie voor minima gestart. Inwoners die vallen onder 'minima' konden, op basis van vertrouwen, 6 gratis ov-kaartjes aanvragen, om vervoerarmoede onder deze groep tegen te gaan. De hoge inflatie (o.a. duurdere boodschappen en energie) had en heeft namelijk een grote invloed op minima. De actie was een succes. Binnen 30 uur waren in totaal 650.000 ov-kaartjes vergeven aan minima en maatschappelijke organisaties zoals Voedselbanken in de hele regio. De tickets zijn een jaar geldig na uitgave.

In 2024 is het contract voor het studenten ov-kaart herijkt. Hierdoor zouden onze vervoerders 10,7 miljoen minder vergoeding krijgen voor het vervoeren van studenten. Om te voorkomen dat dit tot afschalen en daarmee vershraling van het ov zou leiden is er aangedrongen op compensatie vanuit de rijksoverheid. Met aanneming van de motie Krul in de tweede kamer is deze compensatie er gelukkig eenmalig voor 2024 gekomen. Dit bedrag van € 10,7 miljoen is door ons ontvangen en direct aan onze vervoerders uitbetaald.

OVpay

Sinds 2023 kunnen reizigers door de invoering van OVpay in het openbaar vervoer betalen met de fysieke of digitale betaalpas. OVpay geeft nieuwe mogelijkheden voor abonnementen en kortingen. Daarnaast maakt OVpay het makkelijker voor reizigers om te reizen met het openbaar vervoer. In 2024 zijn de vervoerders gestart met enkele abonnementen en reisproducten aanbieden op OVpay. Medio 2024 hebben Translink en Bunq besloten om de samenwerking voor de uitgifte van de nieuwe ov-pas te beëindigen. Dit heeft tot gevolg dat de overstap naar de nieuwe ov-pas langer duurt en dat de twee systemen (ov-chipkaart en OVpay) langer naast elkaar blijven bestaan en de ov-chipkaart dus langer in gebruik blijft. Er wordt gezocht naar een andere bank voor de uitrol van de ov-pas.

De Vervoerregio is daarnaast gestart met het onderzoeken van de mogelijkheden die OVpay kan bieden om beter aan te sluiten op de doelen uit het Beleidskader. In dit onderzoek worden ook de mogelijkheden van tariefdifferentiatie onderzocht, onder andere naar tijd, plaats, vervoermiddel en doelgroep. Sinds 2024 maken een aantal regioraadsleden deel uit van de klankbordgroep 'Regioraad-klankbordgroep Onderzoek Vernieuwing tariefsysteem'. Zij worden op deze manier betrokken in het proces en kunnen input leveren.

Concessie Zaanstreek-Waterland

Eind 2023 is de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland van start gegaan. Voor de nieuwe concessie had EBS meer kilometers in de dienstregeling aangeboden dan in 2023 in de oude concessies gereden werd. Bij aanvang op 10 december 2023 bleek al meteen dat dit niet vlekkeloos ging. Er was veel rituitval, omdat er te weinig chauffeurs waren om de nieuwe uitgebreide dienstregeling te rijden. Daarnaast waren er veel problemen met de reizigersinformatie. Ook waren de nieuwe bussen nog niet geleverd, waardoor er gereden werd met oude bussen. Er was een opeenstapeling van problemen. Dit heeft ervoor gezorgd dat de Vervoerregio een verbeterplan van EBS heeft geëist en dat er een boete is opgelegd van € 2,2 miljoen voor de implementatie en start van de concessie.

Naar aanleiding van het verbeterplan zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd. Er kwam een betere communicatie richting de reizigers. De dienstregeling is naar beneden aangepast zodat er een betrouwbaardere dienstregeling zou rijden. Ook is er gezorgd dat de bereikbaarheid van de klantenservice en de afhandeling van de klachten beter geregeld werd. Toch heeft EBS er het hele jaar moeite mee gehad om de dienstverlening op een acceptabel niveau te krijgen. Aan het eind van het jaar was er een duidelijke verbetering te zien in de dienstregeling. Dit kwam doordat er op de dienstregeling werd ingegrepen per 20 oktober. Er is afgesproken dat er op 87% van de beloofde dienstregeling gereden zou gaan worden. Daarbij is de afspraak gemaakt dat er pas opgeschaald mocht worden als de rituitval langere tijd onder de 2% zou blijven. Aan het eind van het jaar lukte het EBS om rond die norm te functioneren.

Doordat er minder is gereden wordt er minder werk ingehouden op de subsidie. Niet-gereden kilometers worden namelijk niet betaald. Daarbij is er nog de mogelijkheid een boete op te leggen voor de prestaties van EBS in de rest van het jaar, buiten de eerste maand. Na afloop van het Dienstregelingjaar wordt hiervoor de balans opgemaakt.

Concessie Amstelland-Meerlanden

In 2024 is het contract van de concessie Amstelland-Meerlanden herijkt. De herijking is vooral gedaan vanwege de langdurige impact van Covid-19 pandemie, maar ook vanwege de komst van de Uithoornlijn. Het oorspronkelijke contract moest worden aangepast vanwege de lagere reizigersgroei door de Covid-19 pandemie en daardoor de lagere reizigersinkomsten voor Connexxion. Vanuit het Rijk zijn de vervoerders in Nederland tijdens de pandemie financieel ondersteund met de zogenaamde beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) en later de transitievergoeding openbaar vervoer 2023 (TVOV). Voorwaarde vanuit het Rijk voor de BVOV2021 en de TVOV was dat de concessiehouder en concessieverlener afspraken maken om de concessie weer in economisch evenwicht te brengen. De herijking is het weer in economisch evenwicht brengen van de concessie. In de herijking is afgesproken dat in de komende jaren tot 2029 het aanbod in de concessie Amstelland-Meerlanden met 21% groeit.

De concessie Amstelland-Meerlanden liet vooral in de eerste helft van 2024 een forse groei zien ten opzichte van dezelfde periode het jaar daarvoor. In de tweede helft is de Amsteltram (lijn 25) over de Uithoornlijn gaan rijden, waarbij buslijnen van Connexxion werden vervangen door een tramverbinding van GVB. Connexxion had daardoor een daling in reizigers omdat deze voortaan met GVB reizen in plaats van met Connexxion. Over het gehele jaar liet Connexxion een reizigersgroei zien van 7,3% ten opzichte van 2023. De bussen en chauffeurs die eerst van Uithoorn naar Amsterdam reden zijn op andere plekken ingezet, waaronder het vaker laten rijden van lijn 340: van 4x naar 8x per uur. Daarnaast is het aanbod vanaf 1 september 2024 uitgebreid op vooral ontsluitende lijnen die op de late avond niet reden. Vanaf 15 december 2024 is de capaciteit ook uitgebreid op de drukke lijnen waarmee de capaciteit weer beter paste bij de groeiende reizigers aantallen. Dit met hogere frequenties op de drukste lijnen tot gevolg.

Connexxion heeft veel werk gemaakt met de werving van extra personeel, dit om primair de uitstroom van gepensioneerde chauffeurs op te vangen, maar ook om groei mogelijk te maken van het aanbod. Qua rituitval presteert Connexxion als beste binnen de concessies van de Vervoerregio Amsterdam met een jaargemiddelde van 1,3%.

Concessie Amsterdam

Waar in 2023 de reizigers aantallen door de pandemie flink waren afgenomen, was de uitdaging in 2024 vooral de krappe arbeidsmarkt. Het personeelstekort voor met name de ov-sector was een landelijk probleem. GVB kampte met een personeelstekort op bus, tram en technisch personeel. De ambities en het aanbod voor 2024 moesten om die reden worden bijgesteld. Het Vervoerplan 2024-1 én 2024-2 is aangepast aan het beschikbare personeel. Zo is er gekozen om een aantal bus- en tramlijnen waar sprake is van paralleliteit met andere lijnen in te korten en op enkele lijnen de frequentie te verlagen. Voor reizigers betekende dit soms een langere reistijd en/of extra overstappen. Helaas bleef door het personeelstekort ondanks de afgeschaalde dienstregeling alsnog de rituitval bij tram en bus hoog. Op de metro was er gelukkig geen sprake van een personeelstekort en daar was zelfs uitbreiding mogelijk. In het eerste deel van het Vervoerplan 2024 is daarom besloten om de frequentie van metrolijn 52 op te hogen.

In het tweede deel van het Vervoerplan 2024 stond het verlengen van de Amstelveenlijn tot aan Uithoorn (Uithoornlijn) centraal. Deze lijn werd op 21 juli 2024 benoemd tot de Amsteltram (lijn 25). Gedurende de zomer werd er met enkele tramstellen gereden op deze lijn, na de zomer kon er worden gestart met de geplande inzet van gekoppelde tramstellen. De Amsteltram startte met een lagere frequentie dan in het door de Vervoerregio vastgestelde vervoerkundig kader als minimum staat, ook als gevolg van personeelstekort. Inmiddels voldoet de geplande dienstregeling wel aan het kader. Helaas ervaren we nog verschillende opstartproblemen op deze lijn, waardoor de prestaties tot nu toe lager uitvallen dan de norm en dan we zouden willen.

Mokumflex

GVB heeft in december 2024 het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer via Staxi in landelijk Noord en Driemond onder de noemer 'Mokumflex' overgenomen van de gemeente Amsterdam. Deze dienst werd eerst ook gedeeltelijk gefinancierd door de gemeente Amsterdam, maar vanaf december 2024 neemt de Vervoerregio Amsterdam de kosten volledig voor haar rekening.

Inbesteding concessie Amsterdam

De geplande startdatum voor de nieuwe Concessie van 15 december 2024 is niet gehaald. De Vervoerregio Amsterdam heeft de bieding van GVB als onvoldoende en onvolledig beoordeeld. GVB heeft een herstelkans gekregen om met een aangepaste bieding te komen. De huidige Concessie Amsterdam is daarom met twee jaar verlengd. Zo heeft GVB de tijd te voor het opstellen van een herstelbieding en blijft het ov ondertussen rijden.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.5 Concessies (bedragen in € 1.000)

Concessies	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Amstelland Meerlanden	50.832	51.801	56.185	55.472	713
Amsterdam (Exploitatie)	3.641	20.902	61.237	46.111	15.126
Waterland	25.150	-	-	-	-
Zaanstreek	12.242	-	-1.236	-1.266	30
CVV en buurtbussen	-4	67	68	86	-18
Ontwikkelfonds ov	3.944	9.720	3.590	3.460	130
Voorfinanciering laadinfrastructuur concessie					
Zaanstreek-Waterland	60	-	665	661	4
R-net Uitvoeringskosten	27	-	204	200	4
Zaanstreek/Waterland	8.010	42.981	48.693	44.604	4.089
Motie Bikker	-	-	1.527	61	1.466
Totaal lasten	103.902	125.471	170.933	149.389	21.544
Bijdragen derden	7.873	8.297	12.654	10.485	-2.169
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
SPUK bijdrage (TVOV+Bikker)	-7.174	-	6.069	8.417	2.348
Totaal baten	699	8.297	18.723	18.902	179
Saldo Concessies	-103.203	-117.174	-152.210	-130.487	21.723

Toelichting op de tabel

De lasten voor het sub-programma Concessies vallen € 21,5 miljoen lager uit dan de begroting, dit bestaat uit de onderstaande afwijkingen.

- In het kader van de motie Bikker is een gestart gemaakt met de uitvoering van het thema OV & Imago. Een gezamenlijke marketingactie met alle decentrale overheden is in 2024 echter nog niet van start gegaan. De besluitvorming hierover is uitgesteld en wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2025 genomen, in plaats van in 2024. Als gevolg hiervan wordt € 1,0 miljoen doorgeschoven naar 2025.
- In het kader van de motie Bikker is extra budget beschikbaar gesteld voor buitengewone inzet op werving en selectie van personeel door vervoerders. In 2024 hebben zij hier nog geen gebruik van gemaakt, omdat de gesprekken met de vervoerders hierover nog lopen. Het gaat namelijk om initiatieven bovenop de inzet van vervoerders die we vanuit het contract als standaard kunnen verwachten. Dit heeft geleid tot een langere doorlooptijd bij het concretiseren van de acties. Als gevolg hiervan wordt € 0,5 miljoen doorgeschoven naar 2025.
- Binnen de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de lasten € 2,2 miljoen lager dan begroot. Dit is het gevolg van het feit dat de opgelegde boetegelden nog niet zijn ingezet voor maatregelen ten gunste van de reiziger. De boete moest eerst juridisch onherroepelijk worden voordat de middelen kunnen worden aangewend. Hierdoor worden deze middelen doorgeschoven naar 2025 en 2026 en blijven beschikbaar voor toekomstige bestedingen binnen de concessie.
- Binnen de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de lasten € 1,2 miljoen lager dan begroot. De beschikbare subsidie voor de noodstroomvoorziening bleek niet volledig nodig, doordat de werkelijke kosten lager uitvielen dan vooraf ingeschat. De niet-benutte middelen worden doorgeschoven naar latere jaren en blijven beschikbaar binnen het Ontwikkelfonds ov voor toekomstige investeringen in het openbaar vervoer.
- Binnen de concessie Zaanstreek-Waterland zijn de lasten € 0,5 miljoen lager dan begroot. In de begroting was rekening gehouden met een bonusbetaling, maar deze kan pas in 2025 voor het eerst worden vastgesteld. Hierdoor schuift dit bedrag door en wordt het toegevoegd aan het Ontwikkelfonds ov voor toekomstige investeringen.
- Binnen de concessie Amstelland-Meerlanden zijn de lasten € 0,7 miljoen lager dan begroot. Dit is het gevolg van de nog niet afgeronde verantwoording over 2023, waardoor de eventuele bonus nog niet is toegekend. Het gereserveerde bedrag schuift door naar 2025 en blijft beschikbaar binnen de concessie.
- Binnen de concessie Amsterdam zijn de lasten € 15 miljoen lager dan begroot. De garantstelling aan GVB voor een mogelijk verlies in 2025 blijkt op basis van de huidige financiële prognoses niet volledig noodzakelijk. Het bedrag wordt doorgeschoven, waardoor het beschikbaar blijft binnen het Ontwikkelfonds ov en kan worden ingezet voor toekomstige ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer.
- Binnen het Ontwikkelfonds ov zijn de lasten € 0,1 miljoen lager dan begroot. Dit komt doordat de oplevering van het zonnepanelenproject in 2024 niet heeft plaatsgevonden als gevolg van vertraging in het opstellen van de benodigde documentatie. Hierdoor is de bijbehorende betaling doorgeschoven naar 2025, waar deze conform planning zal worden uitgevoerd. Het bedrag blijft beschikbaar binnen het Ontwikkelfonds ov en wordt ingezet zodra de oplevering heeft plaatsgevonden.
- Binnen verschillende concessies zijn er kleine overige financiële mutaties, wat resulteert in € 0,3 miljoen lagere lasten en € 0,2 miljoen hogere baten.

Is er sprake van een geormerkt resultaat?

- Voor de motie Bikker is er sprake van een geormerkt resultaat van € 1,5 miljoen
- Binnen het Ontwikkelfonds ov is er sprake van een geormerkt resultaat door vrijval en doorschuif van €16,8 miljoen,
- Binnen de concessie Zaanstreek-Waterland is er sprake van een geormerkt resultaat van € 2,2 miljoen voor de implementatieboete.
- Binnen de concessie Amstelland-Meerlanden is er sprake van een geormerkt resultaat van € 0,7 miljoen.

2.1.5 ASSETMANAGEMENT RAILINFRASTRUCTUUR (AMRI)

Het subprogramma Asset Management RailInfra (AMRI) omvat het beheer & onderhoud van alle railinfrastructuur gerelateerde assets. Goed functionerende en veilige tram- en metro-infrastructuur is essentieel voor het openbaar vervoer in Amsterdam en de regio. Het werk betreft zowel het dagelijks onderhoud (DO) en ook het vervangingsonderhoud.

DO omvat werkzaamheden als inspecties, smeerbeurten en kleinere onderhoudshandelingen. Vervangingsonderhoud omvat bijvoorbeeld het vervangen van een gelijkrichterstation vanwege einde levensduur. GVB Railinfra BV (RIB) is door de Vervoerregio op basis van de Wet lokaal spoor aangewezen als beheerder. Tevens stuurt GVB RIB als assetmanager het beheer & onderhoud aan. De aansturing van dit programma volgt de lijn van de internationale standaard voor asset management, de ISO55001 norm. Dit programma draagt bij aan de thema's bereikbaarheid, inclusiviteit en duurzaamheid uit het beleidskader mobiliteit.

Wat hebben we bereikt?

De geleverde prestaties van de railinfrastructuur waren in 2024 over het algemeen goed. Dit betekent dat de reiziger meestal zonder hinder door goed functionerende railinfrastructuur op bestemming is gekomen. Daarbij zijn twee kanttekeningen te plaatsen:

1. De prestaties van de liften en roltrappen waren ondermaats. Om dit te verbeteren heeft de Vervoerregio in 2024 een actieplan gestart. Onderdeel hiervan is de verhoging van de beschikbaarheidsnorm (overall beschikbaarheid van 95% naar 97%) en dat er nu ook wordt gestuurd op de beschikbaarheid van individuele liften en roltrappen (min 95% per lift). Daarnaast is dit actieplan een nadrukkelijke aanvulling op het verbeterprogramma dat GVB RIB in 2023 al gestart is. Vervoerregio heeft ook extra financiële middelen ter hoogte van € 6,0 miljoen bestemd vanuit de motie Bikker voor het versnellen van het verbeterprogramma en additionele investeringen zoals het plaatsen van extra liften.
2. De grote verstoring op de Noord/Zuidlijn van 9 – 11 januari 2024. Door graafwerkzaamheden in het Noorderpark is een hoofdwaterleiding geraakt, waardoor water de Noord/Zuidlijn is binnengedrongen met schade als gevolg. Daardoor heeft GVB RIB moeten besluiten om de exploitatie te stoppen. De (water)schade bleek uiteindelijk mee te vallen, omdat het beveiligingssysteem (CBTC) na controle onbeschadigd bleek. Wel zijn er aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen, omdat door het water een van de vluchtroute niet meer beschikbaar was. Door de nauwe samenwerking tussen alle partijen, inclusief de gemeente Amsterdam, is de uitval beperkt geweest tot drie dagen.

Transitieprogramma

Het jaar 2024 was voor AMRI het laatste jaar van het transitieprogramma voor de verdere doorontwikkeling van de nieuwe OV-Governance tussen de betrokken partijen. In dit programma heeft de Vervoerregio stappen gezet om de rol van Asset Owner in te vullen, en GVB de rol van Asset Manager. Dit programma heeft haar vruchten afgeworpen. Zo worden keuzes gemaakt op basis van de juiste afweging van prestaties, risico's en kosten met het doel om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. GVB zal zich in 2025 laten certificeren voor de bijbehorende norm, de ISO55001.

GVB RIB heeft in 2024 extra aandacht gegeven aan:

1. Financiële voorspelbaarheid. Dit heeft GVB RIB onder meer gedaan door het proces rond het opstellen van het meerjarige vervangingsprogramma te analyseren. Hierdoor is de kans toegenomen dat de opgenomen vervangingsprojecten op het geplande moment worden uitgevoerd en binnen het begrote bedrag blijven. De aanzienlijke onderbesteding van zowel 2022 als 2023 zou daardoor tot het verleden= behoren. In 2024 zijn de uitgaven in lijn met de opdracht die is afgegeven op basis van het beheerplan.
2. Operationele techniek (OT), door onder meer het aanstellen van een specifieke assetmanager voor de asset. Onder OT worden alle industriële ICT-systemen, software & hardware, verstaan voor het aansturen en bewaken van het metro- en tramareaal. Door het onder één noemer te plaatsen, ontstaat er meer focus en synergie tussen de losse onderdelen waaronder station systemen, centrale besturingsinformatie systeem, Netwerk Metropool Amsterdam (NMA), het Signalling & Control (S&C) systeem voor de metro en cybersecurity.

De twee in 2023 aangeschafte oplaadbare elektrische locomotieven zijn in het voorjaar van 2024 geleverd. Sindsdien worden deze ingezet bij beheer en onderhoud, waardoor de CO₂-uitstoot afneemt en de werkomgeving van monteurs – vooral in de tunnels – verbetert.

Signalling & Control

Programma Signalling & Control (S&C): De aansturing vanuit AMRI van het S&C-programma, inclusief de doorontwikkeling en projecten, is gedurende 2024 verder ingebed in portfoliomanagementprocessen en integrale procedures binnen de Vervoerregio Amsterdam. Daarmee is het opdrachtgeverschap stevig belegd binnen de Vervoerregio Amsterdam en wordt het opdrachtnemerschap ingevuld vanuit GVB Infra B.V. in overeenstemming met de eerder gemaakte afspraken (2023). Daarmee is de governance en de integrale aansturing op beheer & onderhoud (instandhouding) en tegelijkertijd de verdere ontwikkeling van het systeem, dat als ruggengraat van het werkend vervoersysteem van Amsterdam dient, stevig geborgd.

In 2024 is begonnen met het definitief afsluiten van het contract met Alstom voor de realisatie van het SCMA-project. De afspraken hierover zijn formeel vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst die op 17 december 2024 is ondertekend. Daarmee liep de afronding van het proces 5,5 maanden achter op de oorspronkelijke planning. De verwachting is dat afronding van het SCMA contract daarmee definitief medio 2025 plaatsvindt. Hiervoor dienen ook de opruimwerkzaamheden van het oude beveiligingssysteem afgerond te zijn. De mogelijke restpunten worden volgens afspraken belegd in de lijnorganisatie van GVB Infra B.V., die het volledige systeem in beheer heeft.

In 2024 zijn de werkzaamheden voor de (door)ontwikkeling van S&C steeds meer gaan samenvallen met het beheer. Daarbij is specifiek gekeken naar de relatief korte levensduur van (sub)onderdelen van het systeem en de mogelijke aanpassingen die daardoor nodig zijn. Om het S&C-systeem te stabiliseren, is het des te belangrijker geworden om in 2025 onderzoek te doen naar aanpassingsmogelijkheden en om in 2025 en 2026 integrale ketenmonitoring te implementeren.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.6 AMRI (bedragen in € 1.000)

AMRI	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Dagelijks Onderhoud Metro	42.931	39.404	46.236	46.236	-
Dagelijks Onderhoud Tram	19.298	19.531	22.163	22.163	-
MVP Tram	16.319	21.220	17.000	17.000	-
MVP Metro	11.874	22.366	16.821	16.821	-
Strategisch Beheer AMRI	13.847	12.291	13.723	13.723	-
Overige kosten AMRI	29.596	20.888	9.381	8.690	691
OV-Governance	293	850	400	126	274
Bijdrage WLS	162	180	280	201	79
AMRI S&C	10.100	7.200	14.176	8.673	5.503
Totaal lasten	144.420	143.930	140.180	133.633	6.547
Bijdragen derden	2.323	3.000	3.203	3.203	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	2.323	3.000	3.203	3.203	-
Saldo AMRI	-142.097	-140.930	-136.977	-130.430	6.547

Toelichting op de tabel

Voor het sub-programma AMRI is sprake van € 6,5 miljoen lagere lasten in 2024. Dit is veroorzaakt door projectmatige werkzaamheden, hoofdzakelijk binnen S&C. Het reguliere beheer en onderhoud is conform begroting uitgevoerd. Onderstaand de toelichting op de afwijkingen.

- In het kader van de motie Bikker is gestart met de uitvoering van het programma Liften en Roltrappen. Hoewel het programma loopt, volgen de daadwerkelijke uitvoeringswerkzaamheden pas in latere jaren. In de begroting was hier onvoldoende rekening mee gehouden, waardoor € 0,5 miljoen binnen Overige kosten AMRI wordt doorgeschoven naar 2025.
- De eigen kosten van de Vervoerregio Amsterdam binnen de AMRI-overeenkomst zijn € 0,1 miljoen lager uitgevallen dan begroot, doordat er minder kosten rechtstreeks aan de Vervoerregio zijn doorbelast. Conform de afspraken binnen de AMRI-overeenkomst blijven deze middelen beschikbaar voor uitvoering in latere jaren en worden ze doorgeschoven naar 2025.
- De kosten voor het transitieprogramma binnen OV-Governance vallen € 0,3 miljoen lager uit dan begroot, doordat er minder externe inhuur nodig was dan verwacht. In 2025 start de herijking van de AMRI-overeenkomst en vindt de certificering van GVB Infra BV voor ISO55001 plaats. Om dit zorgvuldig te kunnen uitvoeren, wordt € 0,2 miljoen doorgeschoven naar 2025.
- Zoals eerder toegelicht onder het kopje Signalling & Control, heeft de vertraging in de contractuele afronding van het Signalling & Control Metro Amsterdam (SCMA)-project geleid tot € 3,0 miljoen lagere uitgaven binnen AMRI S&C dan begroot. Omdat de afronding meer tijd kost dan gepland, wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2025. De kosten voor de doorontwikkeling van S&C binnen AMRI S&C zijn € 1,3 miljoen lager uitgevallen. Dit komt doordat de oplevering van de in 2023 gefinancierde uitgangspunten (baselines) in 2024 nog doorliep, waardoor er dit jaar geen nieuwe opdrachten zijn gestart. Dit heeft geleid tot een lagere kostenpost dan oorspronkelijk geraamd. Voor het project SCM7, dat zich richt op de S&C-onderdelen voor de nieuwe M7-metro's, is sprake van een onderbesteding van € 0,2 miljoen in 2024. Aangezien de opdracht aan GVB nog doorloopt, wordt dit bedrag doorgeschoven naar 2025. Het project verloopt verder volgens planning.
- Vanuit de motie Bikker is gestart met de uitvoering van het project AI Ketenmonitoring S&C binnen AMRI S&C. De uitvoering is later gestart dan oorspronkelijk gepland, mede door extra benodigde afstemming over de scope. Hierdoor schuift € 0,9 miljoen door naar 2025.
- Binnen AMRI zijn er kleine overige financiële mutaties, wat resulteert in € 0,2 miljoen lagere lasten.

Is er sprake van een geormerkt resultaat?

- Vanuit de motie Bikker schuift voor het programma Liften en Roltrappen € 0,5 miljoen door naar 2025.
- In 2025 gaat de herijking van de AMRI-overeenkomst lopen en vind de daadwerkelijke certificering van GVB Infra BV voor de ISO55001 plaats. Om dat goed te kunnen uitvoeren schuift € 0,2 miljoen door naar 2025.
- Het implementeren van de omgevingswet duurt langer onder andere door meer afhankelijkheden van gemeenten dan verwacht en daardoor vallen de kosten binnen de WLS iets lager uit, €0,05 miljoen. Deze kosten schuiven door naar 2025.
- De eigen kosten van de Vervoerregio Amsterdam binnen de AMRI-overeenkomst zijn € 0,1 miljoen lager uitgevallen. Conform de afspraken uit de AMRI-overeenkomst blijven deze middelen beschikbaar voor uitvoering van werkzaamheden in latere jaren. Dit bedrag schuift door naar 2025.
- Voor de projecten binnen AMRI S&C is er sprake van een geormerkt resultaat van € 5,4 miljoen.

2.1.6 ACTIVA GVB

Binnen de concessie Amsterdam hebben GVB, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio afspraken gemaakt over de strategische activa die GVB gebruikt. De strategische activa zijn nodig voor de uitvoering van de concessie Amsterdam en dus voor het openbaar vervoer. Onder strategische activa vallen rollend materieel (zoals trams, metro's en bussen), remises, garages en diverse systemen. Onderdeel van deze afspraken is dat GVB materieel bestelt en onderhoudt, wat de Vervoerregio (grotendeels) subsidieert. Dit gaat zowel om trams, metro's als elektrische bussen (en de daarbij horende laadinfrastructuur). Nieuw materieel en het onderhouden van materieel draagt naast een veilig en betrouwbaar openbaar vervoer ook bij aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem.

Wat hebben we bereikt?

Jaarlijks werken GVB en de Vervoerregio aan het vernieuwen van tactische en strategische plannen die resulteren in een Meerjaren Investeringsplan (MJIP) en een Jaarplan voor het komende jaar. Belangrijke onderdelen van deze plannen zijn de voertuigbestellingen en het beschikbaar en veilig houden van de huidige voertuigen. Zo moeten metro's en trams circa 30 jaar inzetbaar blijven. Bussen, afhankelijk van het type bus, moeten tussen de 10 en 15 jaar mee kunnen. Hiervoor vinden dagelijks onderhoud en grotere onderhouds- en revisiebeurten plaats. In 2024 zijn er besluiten genomen over verschillende grote onderhoudsbeurten. Daarnaast hebben de Vervoerregio en GVB gewerkt aan het bijwerken en verbeteren van de inzichten voor het MJIP en het Jaarplan voor 2025. Het Jaarplan is in 2024 vastgesteld. In 2024 lag de focus op een aantal verschillende voertuigbestellingen: de instromende nieuwe M7 metrovoertuigen en het bijbestellen van extra M7 voertuigen, de voorbereiding op de aanbesteding van nieuwe 17G tramvoertuigen, en de komst van nieuwe elektrische bussen.

Daarnaast heeft de Vervoerregio door beschikbare middelen vanuit de motie Bikker extra invulling kunnen geven aan de bestuurlijke ambities voor de komende jaren. Zo heeft er een extra investering in de toegankelijkheid van 15G tramvoertuigen, door het plaatsen van extra rolstoelplanken, plaatsgevonden en heeft de motie bikker bijgedragen in de aanschaf van extra M7 metrovoertuigen om toekomstige groei van het metronetwerk op te kunnen vangen.

Metro

In 2024 zijn alle nieuwe 30 M7 metro's ingestroomd. De voertuigen zijn geleidelijk in de dienstregeling ingestroomd waarbij verwacht wordt dat ook het laatste voertuig in 2025 ingezet kan worden. Daarnaast heeft de Regioraad op 9 juli 2024 besloten 13 extra M7 metro's bij te bestellen mede mogelijk gemaakt door de motie bikker middelen. Dit is nodig om toekomstige ontwikkelingen en reizigersgroei op te kunnen vangen en de metro als voor de reiziger aantrekkelijke ruggengraat van het ov-systeem in te kunnen zetten.

Door de komst van nieuwe voertuigen kon er afscheid genomen worden van oude voertuigen. Alle S1/S2 metro's zijn inmiddels uitgestroomd. Geleidelijk wordt er ook afscheid genomen van de S3/M4 metro's wanneer de 13 extra M7 metro's instromen. Ook is er afscheid genomen van 1 M5 metrovoertuig. Door grote schade is dit voertuig niet meer inzetbaar. Met de aanschaf van 13 M7 metro's is hier direct op ingespeeld.

De Lijnwerkplaats is al deels aangepast om de M7 voertuigen te kunnen onderhouden. De komst van 13 extra voertuigen vraagt om aanvullende aanpassingen. GVB zal de werkplaats hier de komende jaren op inrichten.

Tram

In 2024 is het project 15G nagenoeg afgerond waarmee het project in 2025 kan worden afgesloten. Wel heeft de Regioraad in 2024, met bikker gelden, extra geld aan GVB beschikbaar gesteld om extra rolstoelplanken in de 15G te bouwen zodat het voertuig toegankelijker wordt. De inbouw gebeurt in 2025.

GVB en Vervoerregio hebben in 2024 stappen vooruit gezet binnen het project 17G waarin nieuwe voertuigen de oude combino (13G/14G) voertuigen gaat vervangen. De voertuigen zijn medio 2032 aan vervanging toe, wat maakt dat er tijdig een aanbesteding gestart moet worden. De helft van de voertuigen wordt vervangen door de 17G. De andere helft krijgt levensduur verlengend onderhoud zodat de voertuigen een aantal jaar langer inzetbaar zijn. Naar verwachting wordt er een besluit voor start van de aanbesteding in 2025 voorgelegd aan de regioraad. De bestelling van de 17G en het onderhoud aan de combino ligt in lijn met de door het dagelijks bestuur vastgestelde vlootstrategie.

Bus

GVB en Vervoerregio hebben ook in 2024 stappen gezet in het verkrijgen van een volledige elektrische busvloot inclusief benodigde laadinfrastructuur. De eerste drie batches rijden inmiddels al enige tijd in Amsterdam. De levering van de vierde batch heeft helaas flinke vertragingen opgelopen bij de leverancier waardoor deze bussen pas in het eerste halfjaar van 2025 instromen. Hierdoor moet een grotere hoeveelheid dieselbussen beschikbaar blijven. In 2024 heeft het dagelijks bestuur een beschikking afgegeven voor het bestellen van maximaal 39 extra elektrische bussen, batch 5/6. Binnen de beschikking zijn er direct 15 bussen afgeroepen en wordt er in de loop van 2025 bepaald hoeveel bussen er definitief nodig zijn. Uitgangspunten zoals het toekomstige lijnennet kunnen effect hebben op het aantal benodigde bussen. Met de bestelling van EB5/6 wordt de laatste stap gezet naar een volledige elektrische busvloot.

Het dagelijks bestuur heeft eerder goedkeuring gegeven voor de uitstroom van alle dieselbussen. Hiermee kan GVB direct dieselbussen uit laten stromen zodra nieuwe elektrische dieselbussen binnenkomen.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.7 Activa GVB (bedragen in € 1.000)

Activa GVB	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Strategische Activa	54.145	42.905	57.508	51.069	6.439
Totaal lasten	54.145	42.905	57.508	51.069	6.439
Bijdragen derden	-	1.200	-	-	-
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	1.200	-	-	-
Saldo Activa GVB	-54.145	-41.705	-57.508	-51.069	6.439

Toelichting op de tabel

Voor het sub-programma Activa GVB valt het totale resultaat voor de lasten € 6,5 miljoen lager uit. Dit bestaat uit de onderstaande afwijkingen:

- De lasten voor GVB-activa vallen in 2024 € 3,5 miljoen lager uit dan begroot. Dit komt voornamelijk door een vertraging bij de levering van de vierde batch zero-emissiebussen, waardoor de afschrijving pas in latere jaren start. Daarnaast heeft GVB minder rentelasten gehad door een eerdere bevoorschotting vanuit de Vervoerregio en effectief cashflowmanagement. De vrijgevallen middelen schuiven door naar latere jaren.
- De lasten binnen GVB-activa zijn € 2,4 miljoen lager uitgevallen als gevolg van de afhandeling van de schade aan de M5-metro's. Oorspronkelijk zouden deze kosten worden verrekend met andere werkzaamheden, maar er is besloten om dit separaat af te handelen. Hierdoor schuiven deze kosten door naar latere jaren.
- Binnen de werkzaamheden voortvloeiend uit de motie Bikker lopen de Signalling & Control (S&C)-werkzaamheden voor de optie M7 door in 2025. Hierdoor schuift € 0,6 miljoen door naar volgend jaar.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Het resultaat over 2024 is geoormerkt en wordt doorgeschoven naar latere jaren voor specifieke doeleinden:

- GVB-activa (€ 3,5 miljoen). Dit bedrag schuift door naar latere jaren vanwege de vertraagde levering van de vierde batch zero-emissiebussen. Hierdoor start de afschrijving later. Daarnaast heeft GVB minder rentelasten gehad door eerdere bevoorschotting en goed cashflowmanagement.
- GVB-activa (€ 2,4 miljoen). Dit bedrag is gereserveerd voor de afhandeling van de schade aan de M5-metro's. De kosten worden separaat verwerkt in plaats van verrekend met andere werkzaamheden en schuiven daarom door naar latere jaren.
- Signalling & Control binnen motie Bikker (€ 0,6 miljoen). De S&C-werkzaamheden voor de optie M7 lopen door in 2025. Hierdoor wordt dit bedrag doorgeschoven naar volgend jaar.

2.1.7 ONDERZOEK, STUDIE EN SAMENWERKING (OSS)

De Vervoerregio hecht grote waarde aan regionale samenwerking en kennisontwikkeling. Het subprogramma Onderzoek, Studie & Samenwerking (OSS) verzorgt de financiële dekking van langdurige samenwerkingsovereenkomsten met onze regionale en nationale partners, het doen van (wetenschappelijke) studies en meer praktijkgerichte onderzoeken. Ook worden inhoudelijke ontwikkelprogramma's op het gebied van duurzaamheid, inclusiviteit en digitalisering binnen de organisatie met OSS-geld mogelijk gemaakt.

De Vervoerregio treedt in verschillende grote samenwerkingsverbanden op als penvoerder. Op andere dossiers treedt zij met OSS-middelen op als facilitator, belangenbehartiger of regisseur.

Wat hebben we bereikt?

Onderzoek en kennis

In 2024 zijn verschillende waardevolle onderzoeken verricht. Met de Participatie Waarde Evaluatie is een raadplegingsmiddel ontwikkeld om reizigers en bewoners de waarden van het beleidskader ten opzichte van elkaar te laten afwegen. Hiermee kunnen bestaande instrumenten zoals de MKBA (Maatschappelijke kosten-batenanalyse) worden verrijkt.

Het kennisplatform CROW-KpVV levert aan de Vervoerregio, gemeenten en provincies praktische kennis(sessies) en monitoring. Thema's zijn bijvoorbeeld duurzaamheid, verkeersveiligheid en inclusiviteit. In 2024 zijn er handreikingen verschenen over het verbeteren van voetgangersnetwerken en over hoe ov-autoriteiten de nieuwe betaalmethode OVpay kunnen opnemen in nieuwe concessies. Daarnaast coördineerde CROW-KpVV de doorlopende monitors die de Vervoerregio gebruikt voor haar eigen zoals de OV-Klantenbarometer en de Staat van het ov.

De Vervoerregio heeft sinds 2020 een reizigerspanel. Dit bestaat inmiddels uit een groep van ruim 1.400 inwoners en reizigers uit de regio, die we met enquêtes benaderen over vraagstukken rond mobiliteit. In 2024 is de samenwerking met de uitvoerende partij voor 2 jaar verlengd, zodat we mensen kunnen blijven bevragen op hun ervaringen.

De Vervoerregio en de TU Delft ronden in 2024 een driejarige onderzoekssamenwerking af. Centraal stond de vraag hoe we het beleid voor inclusieve mobiliteit verder kunnen verbeteren, zodat iedereen gebruik kan maken van mobiliteit om z'n bestemmingen te bereiken. Dit onderzoek heeft tot een herstructurering en nieuwe aanpak van het ontwikkelprogramma Inclusieve Mobiliteit gezorgd.

Ook is de wens om deelmobiliteit regionaal mogelijk te maken verder uitgewerkt tot een voorstel voor een regionaal instrumentarium. Het advies hierover is eind 2024 vastgesteld.

Ontwikkelprogramma's

Het programma Digitalisering in Mobiliteit heeft in 2024 de visie 'Digitalisering in Mobiliteit' uitgewerkt. Deze beschrijft hoe de Vervoerregio Amsterdam digitalisering inzet om beleidsdoelen te realiseren en de mobiliteitssector te versterken. Deze wordt verder ontwikkeld tot een Informatiestrategie. Via het programma Schoon & Duurzaam is gewerkt aan behoud van certificering van de organisatie op de CO2 prestatieladder en het doorgroeien naar het volgende niveau. Er is beleid uitgewerkt voor biodiversiteit, klimaatadaptatie, circulariteit en energie(delen). Via het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) helpen we gemeentes met het versnellen van de transitie en via de verlengde MRA-e samenwerking kunnen we ook het uitrollen van laadpalen en -pleinen blijven najagen. Vanuit het programma Inclusieve Mobiliteit is dit jaar ingezet op het vergroten van bewustwording en scope. Denk hierbij aan de bewustwordingscampagne "Breek uit je Bubbel" die in samenwerking met al onze vervoerders eind 2024 op de schermen in het ov te zien was. Daarnaast wordt er intern bij de Vervoerregio elk jaar stilgestaan bij de week van de toegankelijkheid, in onder andere samenwerking met stichting Accessibility.

MRA en landelijke samenwerking

Het afgelopen jaar heeft het MRA-platform Smart Mobility samen met haar partners de focus voor de komende jaren vormgegeven. Data en digitalisering is het belangrijkste middel om bij te dragen aan de duurzame mobiliteitstransitie.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden tot 2040 meer dan 200.000 woningen gebouwd. Slimme en schone mobiliteitsoplossingen zijn belangrijke voorwaarden om de extra druk op het mobiliteitssysteem te verzachten. Met de Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE) verankeren we mobiliteit op een toekomstbestendige manier in de ruimtelijke planvorming. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werkt de Vervoerregio samen met partners van het Rijk en de MRA aan opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. In 2024 zijn afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over een pakket aan gedragsmaatregelen om mobiliteit meer te spreiden en mijden. Verder is een budget van maximaal € 7 miljoen vanuit het Rijk vrijgemaakt voor de uitbreiding van de P+R-locatie in Muiden naar een hub met minstens 700 parkeerplaatsen. Ook is de rapportage 'Overzicht benodigde bereikbaarheidsmaatregelen SBaB voor NOVEX MRA' vastgesteld. Deze rapportage biedt inzicht in de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de regio in haar ruimtelijke en economische groei te ondersteunen.

Het verkeersmodel VENOM heeft bijgedragen aan de MIRT-Verkenning OVAH, de A8/A9 en de N203. Ook hebben de VENOM-partners in de stuurgroep afgesproken om het verkeersmodel als basismodel voor de MRA te hanteren en daaronder deelregionale modellen te ontwikkelen om het aantal verkeersmodellen in de regio te verminderen.

Verkeer & Meer

Het educatie-, campagne- en communicatieprogramma Verkeer & Meer heeft in 2024 belangrijke resultaten opgeleverd. Een evaluatie van het programma Doortrappen 55+ heeft tot concrete verbeteringen geleid. Beide programma's richten zich primair op verkeersveiligheid.

Er zijn diverse positieve ontwikkelingen te melden:

- Meer scholen in de Vervoerregio Amsterdam bieden nu verkeerseducatie aan;
- Extra aandacht is besteed aan campagnes rond opgevoerde e-bikes;
- Het vrijwillig gebruik van de fietshelm is actief gestimuleerd.

Deze specifieke campagnes werden uitgevoerd naast de reguliere campagnes zoals BOB en MONO, die ook in 2024 een goed bereik hebben gerealiseerd.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.8 OSS (Onderzoek, studie en samenwerking bedragen in € 1.000)

Onderzoek, studie en samenwerking	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
MRA verkeersmodel VENOM	628	592	473	325	148
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	432	1.000	415	320	95
MRA Smart Mobility	632	780	1.080	1.045	35
MRA Spoordossier	57	200	200	205	-5
OSS overige projecten	4.521	5.796	6.921	5.727	1.194
Totaal lasten	6.270	8.368	9.089	7.622	1.467
MRA verkeersmodel VENOM	333	298	302	109	-193
MRA Samen bouwen aan bereikbaarheid	99	450	243	179	-64
MRA Smart Mobility	304	460	640	603	-37
MRA Spoordossier	17	160	160	165	5
OSS overige projecten	10	-	71	134	63
Totaal baten	763	1.368	1.416	1.190	-226
Saldo Onderzoek, studie en samenwerking	-5.507	-7.000	-7.673	-6.432	1.241

Toelichting op de tabel

In 2024 zijn de lasten van het subprogramma OSS € 7,6 miljoen. Daarmee is er sprake van een onderbesteding van € 1,5 miljoen ten opzichte van de gewijzigde begroting 2024.

De oorzaak hiervan is vooral het uitstel of de vertraging van bepaalde projecten door capaciteitstekort binnen de samenwerkingsverbanden en de adviesdiensten die ingehuurd worden. De voornaamste gebieden waarin deze onderbesteding plaatsvindt zijn bij de MRA penvoerderprojecten (0,3 miljoen), de doorlopende Verkeer & Vervoerprojecten (€ 0,8 miljoen), programma Schoon & Duurzaam (€ 0,2 miljoen) en de doorlopende Openbaar Vervoerprojecten (€ 0,2 miljoen).

De baten uit bijdragen van derden voor subprogramma OSS bedragen 1,2 miljoen, wat ten opzichte van de gewijzigde begroting een onderschrijding betekent van 0,2 miljoen. De reden is dat door de lagere lasten bij de MRA samenwerkingen, er ook een lagere benodigde dekking uit bijdragen van derden nodig is.

Is er sprake van een geoormerkt resultaat?

Ja, er is sprake van een geoormerkt resultaat van € 0,3 miljoen met betrekking tot alle penvoerdersprojecten (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MRA Platform Smart Mobility, MRA Spoordossier en VENOM).

2.1.8 APPARAATSKOSTEN

De apparaatskosten omvat de personele lasten (salarislasten van de vaste formatie en de inhuur) voor het primair proces. Deze personele lasten hebben betrekking op de volgende teams: Beleid & Ontwikkeling, Concessies & Contracten, Uitvoering Programma's en Expertisecentrum Projecten. De overheadfuncties zijn verantwoord in het programma Overhead.

Tabel 2.9 Apparaatskosten (bedragen in € 1.000)

Apparaatskosten	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Verschil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Directe Personeelslasten	8.418	10.104	9.953	9.412	541
Inhuur	2.013	1.722	1.216	1.149	67
Totaal lasten	10.431	11.826	11.169	10.561	608
Bijdragen derden	129	-	-	302	302
BDU Absoluut	-	-	-	-	-
Totaal baten	129	-	-	302	302
Saldo Apparaatskosten	-10.302	-11.826	-11.169	-10.259	910

Toelichting op de tabel

Begin 2024 is de formatie en benodigde capaciteit binnen Verkeer & Vervoer (V&V) en Overhead geanalyseerd. Hieruit bleek dat de formatie op totaalniveau aansloot bij de begroting 2024-2027. Wel vond een administratieve herschikking plaats binnen de personele kostenstructuur, met verschuivingen tussen directe personeelskosten en inhuurkosten, evenals tussen V&V en Overhead. Daarnaast leidde een afwijking in de loonontwikkeling ten opzichte van eerdere inschattingen tot een bijstelling, waardoor het budget werd verhoogd van € 10,1 miljoen naar € 10,5 miljoen.

In de 2e bestuursrapportage 2024 is vervolgens een incidentele verlaging van € 0,6 miljoen doorgevoerd, voortkomend uit een herziening van de personeelsbezetting en budgettering. Hierdoor kwam het budget uit op € 9,9 miljoen.

De lagere apparaatskosten in de jaarrekening ten opzichte van de gewijzigde begroting zijn voornamelijk te verklaren door vacatureruimte die langer openstond dan verwacht. Hierdoor zijn de directe personeelslasten lager uitgevallen dan voorzien.

2.2 OVERHEAD

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

Wat hebben we bereikt?

In de paragraaf Bedrijfsvoering is aangegeven welke resultaten in 2024 zijn behaald bij de ondersteunende functies.

Tabel 2.10 Overhead (bedragen in € 1.000)

Overhead	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde Begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
<i>Materiële kosten:</i>					
Bestuur & Ondersteuning	102	157	157	107	50
Communicatie	190	185	185	153	32
Bedrijfsvoering	3.750	3.601	4.419	4.337	82
Financiën	223	235	235	245	-10
<i>Personele kosten:</i>					
Directe personeelslasten	6.563	7.237	7.539	7.363	176
Personeel van derden	2.015	1.834	1.819	2.161	-342
Totaal lasten	12.843	13.249	14.354	14.366	-12
Baten overhead	388	202	208	353	145
Totaal baten	388	202	208	353	145
Saldo Overhead	-12.455	-13.047	-14.146	-14.013	133

Toelichting op de tabel

Binnen de Overhead zijn de directe personeelslasten € 0,2 miljoen lager uitgevallen dan begroot. Dit komt voornamelijk door vacatureruimte die langer openstond dan verwacht. Hierdoor zijn loonkosten bespaard, maar bleef de werkdruk op bepaalde afdelingen hoog.

Tegelijkertijd zijn de inhuurkosten met € 0,3 miljoen overschreden. Tijdelijke krachten werden ingezet om de openstaande functies te vervullen en de continuïteit van het werk te waarborgen.

2.3 ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

Binnen het programma Algemene Dekkingsmiddelen worden drie soorten inkomsten en lasten structureel verantwoord:

- De Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V) van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W),
- De rentebaten en -lasten van aangetrokken en uitgezette (bussen)leningen en de uitstaande saldi van het Schatkistbankieren,
- De marktconformiteitsopslag voor de garantstelling op de leningen van het GVB, die zijn afgesloten voor de strategische activa

De BDU V&V ontvangt de Vervoerregio als dekking voor haar wettelijke taken. De overige twee posten zijn een afgeleide van de rol van de Vervoerregio als concessieverlener. De Vervoerregio streeft naar de beste financiering van de strategische activa van de vervoerders binnen wet- en regelgeving.

Wat hebben we bereikt?

Ten opzichte van de primitieve begroting is de BDU V&V dit jaar door het Ministerie geïndexeerd met een percentage van 4,456%. Voor de Vervoerregio betekent dit structureel een verhoging van € 21,1 miljoen.

In 2024 ontvingen we éénmalig € 96,0 miljoen voor de Motie Bikker/Krul via een specifieke uitkering (SPUK). Vanaf 2025 is dit bedrag structureel opgenomen in de BDU V&V.

Van de financieringsfaciliteit aangetrokken voor de concessie Zaanstreek-Waterland (€ 130,4) resteert eind 2024 € 18,4 miljoen. Deze leningen worden met dezelfde voorwaarden, inclusief de wettelijk vereiste marktconformiteitstoelage, doorgeleend aan de vervoerder.

De nog niet bestede liquide middelen houdt de Vervoerregio aan bij de schatkist. De verwachte rentedaling van het Schatkistbankieren heeft zich minder snel doorgezet dan werd aangenomen in de 2^e burap.

Wat heeft het gekost?

Tabel 2.11 Algemene dekkingsmiddelen (bedragen in € 1.000)

Algemene dekkingsmiddelen	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Jaarrekening 2024	Vershil Jaarrekening Gewijz. begroting 2024
Lasten voorgaande jaren	-	-	-	-	-
Rentelasten	162	4.626	2.536	1.856	680
Totaal lasten	162	4.626	2.536	1.856	680
BDU jaarbijdrage	470.401	470.401	577.874	578.674	800
BDU saldo voorgaande jaren	7.503	2.563	-54.598	-95.971	-41.373
Rentebaten	10.051	7.463	16.296	16.329	33
Overige baten voorgaande jaren	-	-	-	-	-
Totaal baten	487.955	480.427	539.572	499.032	-40.540
Saldo Algemene dekkingsmiddelen	487.793	475.801	537.036	497.176	-39.860

Toelichting op de tabel

Het verschil bij de rentelasten wordt veroorzaakt doordat in de begroting was aangenomen dat de gehele lening voor de Concessie ZaWa zou zijn opgevraagd aan het eind van het jaar. Tevens daalde de lange rente in het 3e en 4e kwartaal sneller dan begroot.

Bij de rentebaten van de bussenlening zien we daardoor eenzelfde verschil. Deze lagere rentebaten wordt geheel gecompenseerd door hogere rente op het schatkistbankieren. Dit saldo was hogere dan begroot door de lagere realisatie (minder uitgaven) in de programma's. Daarnaast ontvingen we een marktconformiteitstoeslag voor de garantie van de leningen van GVB. In de loop van het jaar deden zij meer beroep op hun Revolving Credit Facility (RCF) waardoor de Vervoerregio meer marktconformiteitstoeslag in rekening mag brengen.

In 2024 ontving de Vervoerregio in totaal € 494,9 miljoen aan BDU V&V. Daarvan is € 1,4 miljoen bij het subprogramma IA mobiliteit verantwoord. Tevens verantwoorden we € 85,3 miljoen van de SPUK Motie Bikker. Dit bedrag is € 0,8 miljoen hoger dan was begroot. De definitieve beschikking viel hoger uit dan waar rekening mee was gehouden. Het resterende bedrag van de motie Krul van € 10,7 miljoen is opgenomen binnen het subprogramma Concessies.

De hogere rentebaten en de onderbesteding bij Overhead en het programma Verkeer en Vervoer komen bij de Algemene Dekkingsmiddelen tot uiting bij het BDU saldo voorgaande jaren. Per saldo zal er € 41,4 miljoen meer worden toegevoegd aan het BDU saldo op de balans dan begroot. Dit bedrag wordt de komende jaren weer toegevoegd aan de begroting ter dekking van de lasten.

2.4 PARAGRAFEN

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

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

- Weerstandsvermogen en risicobeheersing (2.4.1),
- Financiering (2.4.2),
- Bedrijfsvoering (2.4.3),
- Verbonden partijen (2.4.4),
- Wet open overheid (2.4.5) en
- Onderhoud kapitaalgoederen (2.4.6).

De paragrafen Lokale heffingen en Grondbeleid zijn niet van toepassing, omdat de Vervoerregio geen belastingen oplegt en de Vervoerregio geen gronden exploiteert.

2.4.1 PARAGRAAF WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

De paragraaf 'weerstandsvermogen en risicobeheersing' is opgesteld in lijn met de door de regioraad op 7 december 2024 vastgestelde nota risicobeheersing & weerstandsvermogen.

Weerstandsvermogen

De weerstandscapaciteit - of beschikbare weerstandscapaciteit - bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de Vervoerregio beschikt of kan beschikken om niet-begrote kosten te dekken.

De benodigde weerstandscapaciteit is de financiële omvang van de in het weerstandsvermogen en de risicobeheersing opgenomen risico's. Dit zijn de risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen. En die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie. De Vervoerregio hanteert hiervoor de top 10 strategische risico's.

Het weerstandsvermogen geeft aan in hoeverre de organisatie de financiële gevolgen van opgetreden risico's kan opvangen. Het wordt berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. De weerstandsratio is gelijk aan het weerstandsvermogen. De weerstandsratio wordt in een getal uitgedrukt, het weerstandsvermogen in een percentage.

Risicobeheersing

Risicobeheersing (of risicomangement) wordt 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. Het is een continu proces. Alleen al omdat wijzigende wetgevingen, bedrijfsdoelstellingen en het treffen van maatregelen in veranderende omstandigheden dit van ons eist.

Op tactisch en operationeel niveau worden, als onderdeel van het zogenaamde Three Lines model, risico's onderkend en beheersmaatregelen getroffen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de projectrisico's. 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 alsmede juristen, kostendeskundigen en inkoopadviseurs). En de derde lijn (concerncontroller en internal auditor). Op strategisch niveau vindt periodiek een risico-inventarisatie plaats, waarvan het resultaat in deze paragraaf is weergegeven.

Belangrijkste risico's

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

- Bestuur
- Grote opgaven
- Openbaar vervoer
- OV-Governance
- Organisatie

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

Tabel 2.12 De 10 belangrijkste risico's

Oorzaak	Risico		Effect		Maatregelen
Als gevolg van ...	... is het mogelijk dat ...		... waardoor ...		
Bestuur					
Een kabinetsformatie die niet goed uitpakt voor de belangen van mobiliteit	Mogelijke bezuiniging van 10% op de SPUKS (waaronder BDU).	+	De jaarlijkse bekostiging van het Rijk wordt deels ter discussie gesteld.	+	Goede lobby en gesprekken met Rijk en Ministerie IenW en BZK.
Grote opgaven					
Grote financiële overschrijdingen na uitwerking van de afspraken over de Schaa ls prongprojecten Zuidasdok, Derde perron Amsterdam Zuid, Verlenging Noord/Zuidlijn en Sluiten Metroringlijn	De aanpak van de groeiende mobiliteitsontwikkeling blijft achter (Amsterdams regionaal mobiliteitssysteem implodeert)	+	De uitvoering van de projecten stagneert. Op korte termijn valt budget vrij, maar op de langere termijn komt de bereikbaarheid van Amsterdamse regio in de knel en zijn er aanvullende maatregelen nodig.	+	Afspraken met het rijk en de regionale partners om uitvoering van alle schaa ls prongprojecten mogelijk te maken en eventueel herprioriteren in de begroting
Wijzigende klimaatomstandigheden	Het ov-systeem ondervindt hinder zoals verdrogende taluds of onderlopende metrobuizen	-	Grote herinvesteringen zijn nodig	+	Risicoreservering voor klimaat en andere externe factoren in herijking AMRI opnemen Lifecycle costs hanteren in assetmanagement Rekening houden met klimaat bij nieuwe projecten Mogelijke impact in kaart brengen en daarvoor passende maatregelen voor treffen
Openbaar Vervoer					
Het assetmanagement en het bijbehorende beheerplan voor AMRI zijn nog in de ontwikkelfase. Op dit moment ontbreken toereikende rapportages en een meerjarendoorkijk met een breed gedragen risicoanalyse is nog niet beschikbaar.	Onduidelijkheid of jaarschijven van toepassing zijn; GVB benut de jaarschijven AMRI niet volledig; we weten niet wat daarvan de consequenties zijn	-	Achterstallig onderhoud en achterblijvende prestaties in het assetmanagement; er treden grote tegenvallers op	+	Zicht krijgen op de meerjarenprognose (beheerplan)-> dit wordt verbeterd. Het herijkte Transitieplan uitvoeren Contractmanagement inrichten op prestatie-indicatoren Zicht krijgen op het effect van minder onderhoud op de prestaties Risico-inventarisatie uitvoeren. Meerjarenvervangingsprogramma voor metro's is onvoldoende helder en moet scherper. Voor trams is dit wel beter.

Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen	De elektrische bussen kunnen niet worden ingezet en de waarde van het onderpand van de bussenlening niet meer toereikend is	+	Er wordt met dieselmotoren gereden en emissie afspraken worden niet behaald en er worden mogelijk hogere kosten in rekening gebracht vanwege het gebruik van dieselmotoren. Rittenuitval. Imagoschade.	+	Hogere technische reserve waardoor er meer bussen moeten worden aangeschaft Extra controle op het materieel/ technische staat bij de vervoerders
Samenwerking met een vervoerder loopt niet goed	De investering Concessie GVB vertraagt of mislukt	-	Discussie in de samenwerking, investering mislukt, bestuurlijke discussies, imagoschade, twijfel (extern) aan de kunde van de Vervoerregio om het Amsterdamse en regionale ov mogelijk te maken	+	Andere verstandhouding met vervoerder tot stand brengen Ander type afspraken in de samenwerking maken (meer zakelijk en meer vertrouwen)

Oorzaak <i>Als gevolg van ...</i>	Risico <i>... is het mogelijk dat ...</i>	Effect <i>... waardoor ...</i>	Maatregelen
OV-Governance			
Er zijn instandhoudingsinvesteringen voor kunstwerken nodig	De Vervoerregio moet investeren in de kunstwerken, terwijl de Vervoerregio dit niet heeft begroot	-	Conform gemaakte afspraak met Amsterdam over niet-WIs handelen Gesprek met het Rijk starten over bekostigingsafspraken bij groot onderhoud Nulmeting met A'dam en GVB; besluitvorming; actief zoeken naar andere financieringsbronnen Reserveringen doen in de beschikbare jaarreservering Een MVP-kunstwerken opstellen
Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.	Projecten worden stilgelegd en/of krijgen te maken met hoge meerkosten	-	Professioneel opdrachtgeverschap Aandacht voor de kwaliteit van contracten Afsluiten van aanvullende verzekeringen
Organisatie			
Een organisatie die niet goed functioneert	Opgaven krijgen we niet voor elkaar, het bestuur verliest vertrouwen, gemeenten verliezen vertrouwen	-	Het Rijk hevelt (de) taken van de Vervoerregio over naar de provincie
Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks. Het niet op orde hebben van de cybersecurity	De continuïteit van de geautomatiseerde systemen stagneert	+	Dienstverlening stagneert ICT-ondersteuning door externe partij; informatiebeveiliging op orde

Toelichting op de risico's

Ad 1. Nieuw kabinet/regeerakkoord

Nu het kabinet Schoof ruim een half jaar onderweg is, worden politieke keuzes duidelijk. Tel daarbij op de ontwikkelingen op wereldtoneel en we weten welke onzekerheden op ons afkomen.

Er zijn forse bezuinigingen op het ambtenarenapparaat in het regeerakkoord van PVV, VVD, NSC en BBB ingeboekt. De vier partijen zijn van plan structureel 22% minder uit te geven aan het ambtelijk apparaat, wat betekent dat er flink minder ambtenaren zullen zijn.

De nieuwe coalitie wil de specifieke uitkeringen overhevelen naar het gemeentefonds, maar past wel een budgetkorting van 10% toe. De overheveling naar het gemeentefonds is afgewend, de budgetkorting hangt nog boven de markt.

Door uitspraken van de Amerikaanse president Trump over mogelijke vredesonderhandelingen met Rusland, staan de oorlog in Oekraïne en de toekomst van het land opnieuw hoog op de Europese politieke agenda. Veel partijen maken zich zorgen over mogelijke Russische agressie en willen dat er meer geïnvesteerd wordt in de eigen verdediging. Verschillende lidstaten van de EU maken de keuze de defensie uitgaven te verhogen en in lijn te brengen met de NAVO-norm.

Ad 2. OV-schaalsprong

Het westelijke en zuidwestelijke deel van de Vervoerregio kent grote mobiliteitsopgaven. Er is een groeiende behoefte aan snelle ov-verbindingen met name naar de plekken waar wonen, werken en onderwijs samenkomen. Daarnaast is sprake van grootschalige gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Haarlemmermeer, waarmee in een belangrijke nationale en regionale woningbouwbehoefte wordt voorzien. Met schaalspronginvesteringen, zoals de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (verlenging Noord/Zuidlijn) en Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (onder andere Ringlijn) wordt het mogelijk om meer regionale, nationale en internationale verbindingen te leggen. Het zijn bouwstenen om de beleidsambities van de Vervoerregio op het gebied van een bereikbare regio en duurzame en inclusieve mobiliteit te realiseren. Stagnatie van deze projecten – of een terugtrekkende beweging van het rijk - raakt ook andere ambities, zoals aanpassingen op station Amsterdam Centraal.

Ad 3. Klimaat

We zullen moeten leven met de effecten van klimaatverandering. We verwachten meer stortregens, zwaardere stormen en lange drogere en hete perioden. Nederland is extra kwetsbaar voor overstromingen omdat ons land voor een groot deel onder de zeespiegel ligt. Ook de infrastructuur van het openbaar vervoer is kwetsbaar. Metro's rijden op taluds die kunnen verdrogen en tunnels kunnen onderlopen bij extreme regenval. Het huidige vervoersysteem is hier niet goed op ingesteld. Klimaatrisico's zijn bijvoorbeeld niet benoemd of geprijsd in de overeenkomsten met GVB.

De effecten van klimaatverandering staan steeds prominenter op ons netvlies. Bij de herijking van contracten of nieuwe projecten houdt de Vervoerregio inmiddels rekening met de effecten en kosten van klimaatverandering. Dit is nu al een belangrijk aandachtspunt in de MIRT-verkenningen voor de ov-verbindingen Amsterdam-Haarlemmermeer en Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Ad 4. Risicodragend opdrachtgeverschap

Onderdeel van de nieuwe governance-afspraken tussen de gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio is het overdragen van het opdrachtgeverschap voor het werkende vervoersysteem naar de Vervoerregio. Met ingang van 1 januari 2022 zijn hiervoor nieuwe overeenkomsten afgesloten.

Een belangrijke overeenkomst betreft het assetmanagement railinfrastructuur (AMRI) tussen opdrachtgever Vervoerregio en opdrachtnemer GVB. Beide partijen moeten vertrouwd raken met hun nieuwe rol en de organisaties en processen daarop inrichten. Concreet betekent dit: zicht krijgen op het meerjarig onderhoud en vervangingsprogramma, kritieke prestatie-indicatoren en risico-inventarisatie. De groei naar excellent opdrachtgeverschap is een speerpunt van de Vervoerregio.

Ad 5. Transitie naar elektrische bussen

De Vervoerregio zet de laatste stappen in de transitie naar elektrisch vervoer. Dit gaat met name om investeringen in elektrische bussen en laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan de doelstelling om vanaf 2025 een volledig elektrische busvloot te hebben. Onzekerheid in de levering van onderdelen in de keten zorgt voor vertraging en/of afstel van deze plannen.

Ad 6. Inbestedingen (GVB)

De Vervoerregio sluit een nieuwe concessie af voor het Amsterdamse werkgebied. De concessie wordt, net als in 2012, niet aanbesteed maar inbesteed. Opdrachtnemer is GVB. Het afsluiten van een concessie is complex. Hierin worden afspraken vastgelegd die meer dan tien jaar beslaan en over de hele looptijd maximaal moeten bijdragen aan een goed werkend vervoersysteem. We hebben gezien dat verlenging van de huidige concessie met maximaal twee jaar nodig was. GVB heeft een tweede kans gekregen om tot een verbeterde bieding te komen. Het doel is dat de aangepaste bieding begin 2025 wordt ingediend en dat de concessie – mits aan de eisen wordt voldaan – per 1 juli 2025 van start gaat.

Om de concessie goed te ontwerpen en in te regelen werkt de Vervoerregio nauw samen met GVB om te zorgen dat de risico's en ontwerpvragestukken goed in beeld zijn. Problemen of issues worden direct geadresseerd en waar nodig geëscaleerd. Door intensief samen te werken, groeit het onderling vertrouwen en daarmee de kans van slagen.

Ad 7. AMRI: kunstwerken

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

In de overeenkomst 'beheer metro- en traminfrastructuur' is vastgelegd dat de gemeente Amsterdam het beheer en onderhoud van het areaal bekostigt dat niet behoort tot de Wet lokaal spoor (Wls). Het gaat hoofdzakelijk om de metrostations. Daarbij geldt dat de demarcatie tussen het Wls-deel en het niet-Wls-deel wel is verkend maar nog moet worden aangebracht. De eerste verkenning naar de kosten van het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel uit 2022 kwam uit op een bedrag van € 23,0 miljoen per jaar. Dat partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de demarcatie doet overigens niets af aan de afspraak dat de gemeente het beheer en onderhoud van het niet-Wls-deel dient te bekostigen.

Ad 8. Stabiliteit & slagkracht vervoerbedrijven

De Vervoerregio is opdrachtgever voor het openbaar vervoer binnen haar grondgebied. En daarbij mede afhankelijk van de performance van de vervoerbedrijven. Dit blijkt uit de volgende voorbeelden.

Sinds EBS eind 2022 het busvervoer in onder andere Zaanstreek-Waterland heeft overgenomen, is er veel kritiek. Reizigers klagen over uitvallende ritten, volle bussen en een gebrekkige communicatie. Ook chauffeurs luiden de noodklok: er is een personeelstekort, en de werkdruk is hoog.

Vooral de vraag of de Vervoerregio goed genoeg heeft gekeken naar de capaciteiten van EBS voordat het contract werd gegund, blijft open. Was er voldoende onderzoek gedaan naar de financiële stabiliteit en operationele slagkracht van het bedrijf? Of was de keuze vooral gebaseerd op de laagste prijs, zonder voldoende oog voor de uitvoering?

De investering van de concessie GVB is niet binnen de reguliere tijd afgerond. Om GVB de tijd te geven hun bieding te verbeteren en vanwege de bedrijfscontinuïteit, is de huidige concessie met twee jaar verlengd, 'onder gelijklopende voorwaarden'. Dat wil zeggen met dezelfde regels als de huidige concessie. De verlenging vervalt zodra het bob van GVB wordt goedgekeurd en de nieuwe concessie is gegund.

Ad 9. Ambitie & performance

Om onze organisatie te ontwikkelen en te professionaliseren, werken we met vijf pijlers:

1. Heldere strategie: een duidelijke koers helpt ons keuzes te maken en gericht te handelen.
2. Effectieve aansturing: duidelijkheid in rollen en verantwoordelijkheden maakt ons efficiënter en sterker als leidende organisatie in de mobiliteit.
3. Succesvolle samenwerking: binnen én buiten onze organisatie werken we samen met onze partners en collega's.
4. Professionele basis: geoptimaliseerde processen en systemen zorgen ervoor dat we snel en flexibel kunnen handelen.
5. Sterk leiderschap & Cultuur: leiders geven richting, stimuleren samenwerking en zorgen dat talent binnen teams volledig wordt benut.

De Vervoerregio is ambitieus en voortdurend bezig met groeien ontwikkeling: dit betreft onder meer organisatieontwikkeling, procesmanagement, de verdere professionalisering van interne beheersing, de opbouw van een managementcontrolesysteem en de aanbesteding van een nieuw financieel systeem. Gebrek aan focus brengt het risico van suboptimalisatie met zich mee, of erger: het gevoel van "laat maar gaan".

Ad 10. Informatietechnologie

De komende drie jaar wil de Vervoerregio voldoen aan de wet- en regelgeving van informatiebeveiliging en privacy (waaronder BIO/NIS2). Dit betekent een verdere professionalisering van de informatiebeveiligingsfunctie in de organisatie. Een betrouwbare informatievoorziening is noodzakelijk voor het goed functioneren van de Vervoerregio en de basis voor het beschermen van rechten van klanten. Dit vereist een integrale aanpak, goed opdrachtgeverschap en risicobewustzijn. Ieder organisatieonderdeel is hierbij betrokken.

In 2024 zijn bij het inventariseren van de stand van zaken rondom Informatiebeveiliging & Privacy (IB&P) de volgende bevindingen naar boven gekomen:

- Veel zaken ontbreken
- Wat wel beschreven is, wordt vaak niet (goed) beheerd en gemonitord (PDCA)
- Wat wel beschreven is, is veelal sterk verouderd en nooit herijkt
- Maatregelen die zijn opgepakt zijn als losse elementen opgepakt en niet beheerd in een ISMS (managementsysteem informatiebeveiliging)

Financiële impact

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is de volgende werkwijze gevolgd. Er is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risicocategorieën is ingedeeld. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald op het categoriegemiddelde of, in de hoogste categorie, de ondergrens. De risico-inschatting wordt als volgt bepaald: hoog risico: kans is 75%; gemiddeld tot laag risico: kans is 25%. Het financiële risico wordt bepaald door impact maal kans. De financiële impact van de Top 10 strategische risico's telt op tot € 130 miljoen. De benodigde weerstandscapaciteit is dus € 130 miljoen.

De weerstandsratio van de Vervoerregio eind 2024 (beschikbaar weerstandsvermogen € 143,5 miljoen/benodigde weerstandscapaciteit € 130 miljoen) is 1,1. Dit is voldoende. De regioraad streeft naar een ratio weerstandsvermogen van minimaal voldoende.

Tabel 2.13 Ratio weerstandsvermogen en betekenis

Ratio weerstandsvermogen (x)	Betekenis
$x > 2,0$	Uitstekend
$1,4 < x < 2,0$	Ruim voldoende
$1,0 < x < 1,4$	Voldoende
$0,8 < x < 1,0$	Matig
$0,6 < x < 0,8$	Onvoldoende
$< 0,6$	Ruim onvoldoende

Wijzigingen ten opzichte van 2023

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

Risico	Toelichting
OV-Governance	De Vervoerregio en/of GVB en/of Amsterdam werken niet volgens de OV-Governance afspraken
Openbaar vervoer	Krapte op arbeidsmarkt voor vervoerders
Bestuur	Eerstvolgende herijking studenten ov-kaart
Organisatie	Onervarenheid van de Vervoerregio met excellent opdrachtgeverschap bij een grote diversiteit aan opdrachten

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

Risico	Toelichting
OV-Governance	Onverwachte gebeurtenissen, zoals het faillissement van een aannemer, zware ongevallen e.d.
Openbaar vervoer	Schadegevoeligheid van de bussen en gebrek aan onderdelen om dit te herstellen
Grote opgaven	Assetmanagement en beheerplan voor AMRI is nog in ontwikkeling: onvoldoende rapportages en meerjarendoorkijk met volledige gedragen risico-analyse ontbreekt
Organisatie	Een organisatie die niet goed functioneert

Kengetallen

Tabel 2.14 Kentallen

	Jaarrekening 2023	Primaire begroting 2024	Jaarrekening 2024
Netto schuldquote	19,6%	39,1%	33,5%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	2,1%	0,5%	2,0%
Solvabiliteitsratio	0,0%	0,0%	0,0%
Structurele exploitatieruimte	8,4%	12,3%	0,4%

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

Bij dit kengetal wordt onderscheid gemaakt tussen de netto schuldquote inclusief en exclusief doorgeleende gelden. Door dit onderscheid is het aandeel zichtbaar van verstrekte leningen in de exploitatie. De netto schuldquote wordt vrijwel geheel bepaald door de bussenleningen die de Vervoerregio heeft verstrekt. Het verschil tussen de begroting en jaarrekening wordt verklaard uit het feit dat er in de primitieve begroting werd aangenomen dat de bussenlening voor de concessie Zaanstreek-Waterland geheel zou zijn opgevraagd.

De solvabiliteitsratio geeft het eigen vermogen (EV) in een percentage weer ten opzichte van het totale vermogen. Het geeft aan in hoeverre de Vervoerregio in staat is aan haar financiële verplichtingen op lange termijn te voldoen. De Vervoerregio wordt voornamelijk bekostigd vanuit de subsidie BDU en deze stelt dat ontvangen gelden alleen aan de toegekende taken mogen worden uitgegeven. Daarom is het voor de Vervoerregio niet mogelijk eigen vermogen vanuit de niet bestede middelen op te bouwen. De teller van deze ratio (EV) is nul. Dit verklaart waarom de solvabiliteitsratio nul is.

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

De afwijking t.o.v. de begroting wordt veroorzaakt door doorschuiven van budget van de Amsteltram vanuit 2024. Dit project wordt als incidentele kosten gezien. Daarnaast waren zijn de rentebaten van het Schatkistbankieren in de primitieve begroting niet als incidentele baat meegeteld.

2.4.2 PARAGRAAF FINANCIERING

Deze paragraaf gaat over hoe de Vervoerregio haar activiteiten financiert en wat daarvan de gevolgen zijn. De paragraaf geeft inzicht in de rentelasten, het renteresultaat, en de manier waarop rente eventueel aan investeringen en taakvelden wordt toegerekend en de financieringsbehoefte.

Inkomsten en solvabiliteit

De Vervoerregio ontvangt middelen van het Rijk. De Brede Doeluitkering Verkeer & Vervoer (BDU) is de belangrijkste inkomstenbron. Wij keren deze middelen uit aan openbaarvervoerbedrijven en aan wegbeheerders die infrastructuur aanleggen, beheren en onderhouden. In 2024 ontving de Vervoerregio ruim € 494,9 miljoen aan brede doeluitkering. Daarvan is in 2024 82% besteed. De regeling BDU V&V staat toe de jaarlijks niet bestede middelen in volgende begrotingsjaren in te zetten. In 2024 wordt het verschil toegevoegd aan het BDU-saldo op de balans.

De solvabiliteit laat de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen zien. Omdat de Vervoerregio geen eigen vermogen kent en het saldo nog niet uitgegeven BDU formeel als vreemd vermogen wordt beschouwd, is de solvabiliteit bijna niets.

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 (Fido) en de daarbij behorende ministeriële regelingen.

In 2024 heeft de regioraad uitgangspunten vastgelegd in het Treasurystatuut.

Schatkistbankieren

De (tijdelijk) overtoollige middelen zijn volgens de Regeling Schatkistbankieren decentrale overheden ondergebracht bij het Rijk. De Vervoerregio heeft heel 2024 voldaan aan de gestelde eisen. Op geen enkel moment is meer dan 2% van het primitieve begrotingstotaal (€ 9,9 miljoen) buiten de Rijksschatkist aangehouden.

Verstreckte Bussenleningen

De Vervoerregio kent sinds april 2015 de Verordening op de subsidieverstrekking voor bussenlening. De subsidie wordt verstrekt voor de financiering van het strategische materiaal en (laad)infrastructuur. De bussenlening draagt bij aan het verduurzamen van het openbaar vervoer. En biedt ook de mogelijkheid voor een gemakkelijke overdracht van de voertuigen naar een andere vervoerder, bij het einde van de concessie.

De leningen leidde tot 2022 niet tot een financieringsbehoefte. In 2023 is ervoor gekozen om voor de nieuwe bussenlening voor de concessie Zaanstreek-Waterland (EBS) (deels) extern te financieren. De reden hiervoor is de hoogte van het maximale krediet (€ 183 miljoen) en de liquiditeitsprognose. De aangetrokken lening en uitgezette lening worden met eenzelfde looptijd en rentepercentage uitgezet. De vervoerder betaalt boven op de basisrente van de bank een wettelijk vereiste marktconformiteitstoeslag. In 2023 is bij de BNG een lening faciliteit geopend voor maximaal € 131,8 miljoen. Daarvan heeft EBS € 113,4 miljoen getrokken tot eind 2024. Hiervan is € 3,9 miljoen uit eigen middelen gefinancierd.

Tabel 2.15 Verstrekte busleningen

Verstrekte busleningen	2023	2024
Connexxion Lening I 15 jaar	63.913	57.597
EBS ZaWa	24.282	111.218
Totaal leningen	88.195	168.814

Het risico dat deze aflossingen niet worden terugbetaald is minimaal. Dit komt doordat deze met de periodieke bevoorschotting van de concessievergoeding worden verrekend. Paragraaf 3.4 van de balans geeft een toelichting op het verloop van de busleningen in 2024.

Financieringswijze strategische activa GVB

In 2019 besloot de regioraad dat de Vervoerregio garant staat voor de GVB-leningen voor investeringen in de Strategische Activa. Het gaat om 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 Revolving Credit Facility¹ (RCF) en € 225 miljoen in optie ('accordeon').
2. Zogenaamde 'forward starting' leningen vanaf december 2024 (te converteren vanuit de RCF die onder 1 is genoemd) voor een bedrag van € 142 miljoen (investering 15G-trams en M7-metro's) en € 56 miljoen (investering zero emissiebusen EB1 en EB2);

Op de aanschaf van het materieel wordt een pandrecht gevestigd. De Vervoerregio subsidieert aan GVB Exploitatie BV de kapitaallasten (afschrijvings- en rentekosten) van de voertuigen. Hiermee wordt GVB in staat gesteld om aan de aflossing- en renteverplichtingen van de financiële instellingen te kunnen voldoen. Daarbij staat de Vervoerregio garant voor de termijnbetalingen, maar niet voor de hoofdsom van de lening. Met andere woorden: de hele lening is niet in één keer opvorderbaar als de vervoerder niet aan de betalingsverplichtingen kan voldoen.

In december 2024 (gelijk met het einde van toen lopende concessie) heeft GVB twee leningen (3 a+b) vanuit de RCF geconverteerd. Tegelijkertijd is de RCF verlengd met 2 jaar en verhoogd met € 77 miljoen om in haar financieringsbehoefte te voldoen. Daarmee wordt de totale ruimte onder de RCF € 427 miljoen.

¹ RCF Revolving Credit Facility, geeft de mogelijkheid, binnen de gestelde (jaar) niveaus, flexibel trekkingen (opnames) en aflossingen te doen die aan sluiten bij de financieringsbehoefte van GVB Activa BV.

Tabel 2.16 Specificatie garantstellingen

Specificatie Garantstellingen Activa		x 1000			
Nummer	Organisatie	Soort	Einddatum	2023 (maximaal)	2024 (maximaal)
1	GVB Activa BV	Revolving credit facility	Verleend tot 2026	350.000	350.000
2	GVB Activa BV	Revolving credit facility - optie	Verleend tot 2026	225.000	77.000
3a	GVB Activa BV	Vaste faciliteit A	2.054		142.000
3b	GVB Activa BV	Vaste faciliteit B	2.036		56.000
4	GVB Activa BV	Vaste lening	2.050	145.000	140.000
			Totaal	720.000	765.000

GVB Activa BV heeft per 31 december 2024 in totaal € 338 miljoen opgenomen van de onder 3a t/m 4 genoemde faciliteiten. Per einde 2024 had GVB geen saldo opgenomen onder de RCF-faciliteit.

Liquiditeit, Kasgeldlimiet en Renterisiconorm

Bij het opstellen van de primitieve begroting 2024 is een liquiditeitsprognose afgegeven van € 40,9 miljoen voor het eind van 2024. In de 2e bestuursrapportage 2024 is deze naar boven bijgesteld op € 244,3 miljoen. Daarbij werd wel de kanttekening geplaatst dat de ervaring leert dat de realisatie ten opzichte van de begroting meestal achterblijft. Eind 2024 kent de Vervoerregio een stand van de liquiditeiten van € 305,8 miljoen. De lagere realisatie en hogere overige baten van € 7,5 miljoen zijn de belangrijkste verklaring.

De Vervoerregio kent geen kortlopende leningen (rente typische looptijd van maximaal een jaar) waardoor zij geen risico loopt de kasgeldlimiet te overschrijden.

De aangetrokken langlopende financiering (€ 109,9 miljoen) zijn leningen die naar EBS (zie Verstrekte bussenleningen) zijn doorgeleend. Hierdoor is er voor de Vervoerregio geen renterisico aanwezig. Deze methodiek maakt dat de rentelasten en rentebaten tegen elkaar wegvallen in de berekening van de renterisiconorm. Omdat de Vervoerregio geen andere langlopende leningen heeft afgesloten heeft zij in 2024 voldaan aan de eisen van de renterisiconorm.

Renteresultaat (Rentelasten en Rentebaten)

De Vervoerregio kent een renteresultaat van € 14,4 miljoen. De rentebaten zijn te verdelen in € 11,4 miljoen rente over het uitstaande saldo bij het Rijk en € 4,9 miljoen aan rente over de uitstaande bussenleningen en garantstellingen (markconformiteitstoelag). De rentelasten (€ 1,9 miljoen) worden volledig verklaard door de aangetrokken leningen bij BNG ten behoeve van de bussenleningen.

Rentevisie

De Vervoerregio heeft geen specifieke rentevisie over de door haar verschuldigde of door haar verstrekte gelden. Voor zover nodig baseert de Vervoerregio haar visie op de rentevisies van de banken DNB en BNG.

2.4.3 PARAGRAAF BEDRIJFSVOERING

Bestuur & communicatie

Public Affairs

Het jaar 2024 stond in het teken van vernieuwde relaties met een nieuwe Tweede Kamer (vanaf december 2023) en een nieuw Kabinet (juli 2024). Tijdens het eerste half jaar lag de nadruk op kennismakingen van onze bestuurders met de nieuwe Kamerleden. Zij werden geïnformeerd over de werkzaamheden van de Vervoerregio en de grootste projecten in onze regio. Hierbij stonden de grote (financiële) uitdagingen en kansen rondom deze projecten voor Nederland en de regio centraal.

Wij organiseerden een groot Noord/Zuidlijn-evenement in Den Haag met onze partners en ook waren er gesprekken tussen bestuurders en Kamerleden.

In mei stonden de Europese verkiezingen op het programma. Meerdere kandidaat-Europarlementariërs bezochten onze regio en hebben wij hen wegwijs gemaakt in de uitdagingen binnen onze regio.

In de tweede helft van 2024 lag de nadruk op de BDU-overheveling en -korting. Deze kwam voort uit een omissie in het hoofdlijnenakkoord. Er is - met succes - gefocust op het annuleren van de overheveling. Het lobbytraject (om ook de korting van de BDU te voorkomen) loopt nog steeds. Hierbij ligt de nadruk op de zeer nadelige gevolgen op ticketprijzen, beschikbaarheid van het openbaar vervoer en de gevolgen voor minima en huizenbouw. Voor het tot stand komen van een sterk onderbouwd narratief werken wij samen met de MRDH en onze eigen inhoudelijk experts. Voor afstemming met pers wordt samengewerkt met onze communicatieadviseurs. Voor uitingen van bestuurders wordt samengewerkt met onze bestuursadviseurs.

Bestuur

In 2024 werkten het dagelijks bestuur en de regioraad twee jaar in de huidige samenstelling. Met het dagelijks bestuur zijn de portefeuilles geëvalueerd en geactualiseerd met het nieuwe beleidskader. Het cluster Bestuurszaken onderhoudt goed contact met de regioraadsleden en portefeuillehouders Verkeer en Vervoer. Er is een bestuurlijke gespreksronde georganiseerd langs alle portefeuillehouders. En er is meer één op één contact met raadsleden, waardoor kwesties die spelen op tijd bekend zijn.

De politieke en bestuurlijke aandacht voor de Vervoerregio neemt toe: regioraadsleden stellen meer vragen en ook waren er in 2024 meer insprekers tijdens de regioraadsvergaderingen. Dit vraagt politiek-bestuurlijke sensitiviteit van betrokken ambtenaren. De bestuursadviseurs werkten hieraan via gesprekken met alle teams, een nieuwe training politiek-bestuurlijke sensitiviteit en actieve communicatie met tips en informatie. In de - voor de Vervoerregio - belangrijke dossiers denkt Bestuurszaken (pro)actief mee om heldere informatievoorziening en besluitvorming te faciliteren.

Alle veertien gemeenteraden stemden in met de geactualiseerde gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam. Daarom (en om de samenwerking binnen de Vervoerregio verder te faciliteren) zijn we ook gestart met het herzien van de reglementen van alle overlegorganen.

Communicatie

In 2024 stond de communicatie in het teken van het verder vergroten van de zichtbaarheid van de Vervoerregio en het positioneren van ons bestuur. We startten hiervoor een nieuwe methode: communiceren met focus. Als aanvoerder van de mobiliteitsopgave heeft de Vervoerregio een belangrijke positie in de regio. Ook op landelijk niveau positioneren we ons ons steviger, dragen we onze kennis en standpunten breder uit en werken we nog effectiever samen. We zetten de ontwikkeling door naar een gekende vervoersautoriteit, zichtbaar in beeld bij bestuurlijk en politiek Nederland en onze stakeholders. In 2024 is de vernieuwde website live gegaan. Deze ontwikkeling zet zich ook in een deel van 2025 voort.

Rijk-regio en MRA

In 2024 lag de focus op het rondkrijgen van de lokale OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad). Maar ook:

- De studie over de gevolgen van verminderde (of helemaal geen) treinbediening afronden. Dit ging om de stations Diemen, Duivendrecht en Rai. Wat ook de aandacht blijft houden:
- De OV-SAAL blijft op de agenda staan.
- De studie over spoorgoederenvervoer wordt op bestuurlijk niveau afgerond.
- GNOE (Goederencorridor noordoost Europa) wordt opgestart
- De vertaling van het nieuwe regeerprogramma voor onze inzet.

De OV-SAAL studie is afgerond en er komt een actualisatie als er meer duidelijkheid is over de planning van OV-SAAL. Daarnaast is er geprobeerd lobby te voeren iom OV-SAAL in de 1e tranche van ERTMS (European rail traffic management system) te krijgen. Dat is niet gelukt. OV-SAAL is wel bij Kamerleden op het netvlies gekomen. In 2023 zijn we een studie gestart om de opgave van het spoorgoederen vervoer in kaart te brengen voor de MRA. Met als resultaat een technische sessie voor bestuurders in oktober van dit jaar. Op 2 december was het bestuurlijk overleg GNOE waardoor het GNOE-onderzoek eindelijk van start kan gaan. Het nieuwe regeerprogramma hebben we inmiddels vertaald naar onze inzet. We volgen de dossiers Lelylijn (en Nedersaksenlijn) nu intensiever dan voorheen.

Bedrijfsvoering

Organisatie en personele inzet

Om wendbaar en toekomstbestendig te blijven, is de organisatiestructuur in 2022 vernieuwd. Deze aanpassing legt de basis voor een organisatie die in staat is om zowel complexe projecten als nieuwe taken effectief op te pakken. Met grote projecten zoals de uitbreiding van de Noord/Zuidlijn en de ringlijn tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal, ligt er een stevige verantwoordelijkheid op onze schouders. Daarnaast vereist de samenwerking met gemeente Amsterdam en GVB rondom assetmanagement en het metrobeveiligingssysteem Signalering & Control een hoge mate van expertise en inzet.

De toenemende druk om deze ambities waar te maken, vraagt om een uitbreiding van onze capaciteit. Uit een uitgebreide analyse bleek dat een groei van 22 fte nodig is om de organisatie klaar te maken voor de huidige en toekomstige opgaven. Deze uitbreiding gaat gepaard met een structurele investering van € 4,8 miljoen, waarvan een deel al kan worden gedekt door projectbudgetten. Om dit financieel haalbaar te maken, hebben we gekozen voor een beperkte uitbreiding van € 2 miljoen. Hierbij is het budget als taakstellend opgenomen.

In 2024 lag de nadruk op het terugdringen van inhuur en het versterken van onze vaste formatie. Door inhuurcontracten om te zetten naar vaste dienstverbanden, hebben we niet alleen kosten verlaagd, maar ook voor een stabielere kennisbasis binnen de organisatie gezorgd. Dit is een belangrijke stap om de continuïteit en kwaliteit van ons werk te waarborgen.

Huisvesting en facilitaire dienstverlening

De verhuizing naar onze nieuwe locatie heeft bijgedragen aan betere samenwerking en versterking van de verbinding met onze stakeholders. De moderne faciliteiten sluiten beter aan bij onze groeiende organisatie en bieden ruimte voor verdere professionalisering van onze werkzaamheden. Tijdens de openingsspeech benadrukte de secretaris-directeur het belang van deze locatie voor onze ambities en de versterking van onze regionale samenwerking.

HRM en de arbeidsmarkt

In een krappe arbeidsmarkt blijft het aantrekken en behouden van talent een uitdaging. Daarom hebben we in 2024 extra middelen vrijgemaakt om ons personeelsbeleid te versterken. Dit betekent niet alleen het verbeteren van arbeidsvoorwaarden, maar ook een heroriëntatie op onze salarisverwerkingsprocessen.

Daarnaast hebben we geïnvesteerd in het terugdringen van verlofstuwmeren en het ontwikkelen van een nieuw verlofbeleid. Dit zorgt ervoor dat we grip houden op de inzet van ons personeel en bijdragen aan een gezonde werk-privébalans.

ICT en andere ontwikkelingen

Digitalisering en technologische innovatie blijven belangrijke pijlers binnen onze bedrijfsvoering. In 2024 hebben we extra middelen ingezet om onze ICT-omgeving te optimaliseren en te beveiligen. De doorontwikkeling van systemen zoals MS Teams en verbeterde ICT-beveiliging waren hierin speerpunten. Ook zijn voorbereidingen genomen voor de aanbesteding van een nieuwe ICT-ondersteuningsperiode. Hiermee willen we onze infrastructuur toekomstbestendig maken.

Reflectie op 2024 en vooruitblik

Terugkijkend op 2024 kunnen we concluderen dat we belangrijke stappen hebben gezet in het versterken van onze organisatie. De focus op het terugbrengen van inhuur, het professionaliseren van ondersteunende functies en het investeren in huisvesting en ICT legt een stevige basis voor de toekomst. De transitieperiode waarin we ons bevinden, vraagt om voortdurende aandacht en verdere optimalisatie. In de komende jaren blijven we ons richten op een wendbare en efficiënte organisatie die klaarstaat om de ambities van de regio te realiseren.

Financiën

Team Financiën is ondersteunend aan de rest van de organisatie voor het behalen van de beleids- en organisatiedoelen. Het team staat voor kwalitatief financieel beheer en advies. Daarnaast coördineren we de planning en control producten. Het Spoorboekje 2024, waarin de planning voor de verschillende P&C-producten is vastgelegd, is volgens planning doorlopen. Tijdens een kalenderjaar staan we altijd stil bij 3 verschillende jaren. In de Jaarrekening 2023 hebben we teruggekeken naar het vorig jaar. We hebben verantwoording afgelegd over de kosten en opbrengsten in relatie tot de activiteiten die wilden doen. In Burap I en Burap II hebben we gerapporteerd over de stand van zaken van het lopende jaar en hierin een aantal begrotingswijzigingen voorgesteld. In de Kadernota 2025 is vooruitgeblikt naar het volgende jaar. Hierin zijn enkele intensiveringen voorgesteld die in de Begroting 2025 verder zijn uitgewerkt. Alle documenten zijn vastgesteld door de regioraad, rekening houdend met de zienswijzen van de gemeenten. We zijn in het kader van het project Procesmanagement gestart om de financiële processen in kaart te brengen. Dit zetten we in 2025 voort waarbij we een aantal processen verder willen optimaliseren in aanloop naar de aanbesteding van ons financiële systeem. Het afgelopen jaar was er binnen team Financiën ook veel aandacht voor de investering van de concessie Amsterdam, met onder andere het opstellen van de financiële bepalingen.

Daarnaast was er opnieuw een aantal trekkingen voor de busleningen en verwerkten we de Bikker-gelden. Om de P&C-producten steeds meer inhoud te geven en besluitvorming te ondersteunen werken we in toenemende mate samen met de andere teams in de P&C-producten, onder andere door de integratie van het beleidskader in de stukken. Verder zijn we altijd bezig om het proces rond de toetsing van kostenramingen en bijbehorende subsidieaanvragen te verbeteren. Dit doen we door vroegtijdig aangehaakt te zijn en direct te schakelen met de gemeenten indien nodig.

Tabel 2.17 Beleidsindicatoren

Gegeven	Bron	Begroting 2023	Begroting 2024	Jaarrekening 2024
<i>Formatie</i>	Eigen gegevens (fte)	150	200 fte	200 fte
<i>Bezetting</i>	Eigen gegevens (fte)	nmb	nmb	nmb
<i>Inwoners</i>	CBS	1.589.918	1.614.808	1.662.044
<i>Apparaatskosten</i>	Begroting	€ 17.320.700	€ 20.695.000	€ 20.084.811
<i>Totale loonsom</i>	Begroting	€ 14.511.000	€ 17.139.000	€ 16.774.576
<i>Totale overhead</i>	Begroting	€ 13.348.050	€ 13.046.000	€ 14.365.301
<i>Totale inhuur</i>	Begroting	€ 5.538.000	€ 3.556.000	€ 3.310.235
<i>Totale lasten</i>	Begroting	€ 593.528.106	€ 389.262.943	€ 534.846.878

Indicator	Meting	Begroting 2023	Begroting 2024	Jaarrekening 2024
<i>Formatie</i>	Fte per 1.000 inwoners	0,094	0,124	0,120
<i>Bezetting</i>	Fte per 1.000 inwoners	nmb	nmb	nmb
<i>Externe Inhuur</i>	Kosten als % van totale apparaatskosten	21 %	17%	16%
<i>Overhead</i>	% van de totale lasten	3%	2,6%	2,7

Rechtmatigheid & Fraudepreventiebeleid

Algemeen

Conform artikel 24 lid 3 van de financiële verordening 2023 worden in de paragraaf bedrijfsvoering de geconstateerde afwijkingen (fouten of onduidelijkheden) groter dan € 500.000 toegelicht.

Begrotingscriterium

In 2024 zijn er geen begrotingsonrechtmatigheden te melden die boven de rapportagegrens artikel 24 lid 3 (€ 500.000) van de financiële verordening 2023 uitkomen.

Voorwaardencriterium

De spendanalyse op inkoop & aanbesteding heeft aan het licht gebracht dat er over 2024 een financiële onrechtmatigheid speelt op het voorwaardencriterium van € 2,0 miljoen. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2023 (€ 1,9 miljoen) en doorbreekt de neerwaartse trend. Hiervoor zijn drie redenen aan te dragen:

- De eerste lijn zal zich meer bewust moeten worden van de consequenties van ‘vollopende’ contracten: kan ik nog rechtmatig inkopen?
- De spendanalyse zal ook als stuulement moeten worden ingezet, dan alleen om te verantwoorden: vooruitkijken in plaats van in de achteruitkijkspiegel;
- Vaker de peilstok hanteren: vier keer per jaar rapporteren in plaats van twee keer.

De hier vermelde onrechtmatigheid valt onder de verantwoordingsgrens zoals die is vastgesteld in de financiële verordening en heeft derhalve geen effect op de uitkomst van de rechtmatigheidsverantwoording.

Misbruik & oneigenlijk gebruik criterium

In 2024 zijn er geen M&O-onrechtmatigheden te melden die boven de rapportagegrens artikel 24 lid 3 (€ 500.000) van de financiële verordening 2023 uitkomen. Begin 2025 zijn de resultaten van de eerste frauderisicoanalyse binnen de Vervoerregio gepresenteerd. De analyse is uitgevoerd op basis van de in 2024 vastgestelde richtlijn frauderisicoanalyse van de Vervoerregio en gaat ook in op M&O. De analyse geeft inzicht in de belangrijkste potentiële frauderisico's, bestaande beheersmaatregelen en eventuele verbeterpunten en draagt bij aan een effectieve risicogebaseerde aanpak. De frauderisicoanalyse bevestigt dat de Vervoerregio een solide basis heeft voor fraudebeheersing, maar dat er nog significante verbeterpunten zijn. De grootste kwetsbaarheden liggen bij informatiebeveiliging en integriteit. De analyse heeft niet alleen geresulteerd in een overzicht van risico's, maar ook in een verbeterd bewustzijn binnen de organisatie. Door de risico's actief te monitoren en waar nodig aanvullende maatregelen te nemen, kan de Vervoerregio de effectiviteit van haar fraudebeheersing en M&O-beleid verder versterken. Het lijnmanagement heeft als doel de frauderisicoanalyse – samen met de reguliere risicoanalyse – twee keer per jaar uit te voeren, bijvoorbeeld in juni en december.

Onrechtmatigheden > € 500.000

Soort dienst	Bedrag onrechtmatigheid
---------------------	--------------------------------

<i>Diensten voor de terbeschikkingstelling van personeel, met inbegrip van tijdelijk personeel</i>	€ 787.190
--	------------------

<i>Dienstverlening door ingenieurs, IT en verzekeringen</i>	€ 855.583
---	------------------

2.4.4 PARAGRAAF VERBONDEN PARTIJEN

De Vervoerregio is een samenwerking van 14 gemeenten volgens de Wet Gemeenschappelijke Regeling. Voor een verbonden partij is vereist dat er sprake is van zowel bestuurlijke zeggenschap als een financieel belang in een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie. Omdat de Vervoerregio vanaf 23 december 2021 een prioriteitsaandeel in GVB Holding N.V. heeft, is deze als verbonden partij aangemerkt.

Naast deze verbonden partij neemt de Vervoerregio deel aan diverse samenwerkingsverbanden op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Zo participeert de Vervoerregio in het regionale samenwerkingsverband van de (Metropool Regio Amsterdam (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 openbaar vervoer wordt regelmatig samengewerkt met andere decentrale ov-autoriteiten in het samenwerkingsverband DOVA en het Nationaal Openbaar Vervoer 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 personeel voor levert en zowel inhoudelijk als financieel aan bijdraagt.

GVB Holding N.V.

De Vervoerregio is samen met de gemeente Amsterdam eigenaar van GVB Holding. De Vervoerregio heeft één prioriteitsaandeel en de gemeente Amsterdam bezit de overige 20.000 aandelen in GVB Holding N.V.

De Vervoerregio bezit een prioriteitsaandeel. Dat betekent dat bepaalde besluiten, die gaan over de dochters GVB Infra B.V. en GVB Exploitatie B.V., alleen in unanimitieit met de gemeente Amsterdam genomen kunnen worden.

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

Grootte van het belang: per 23/12/2021: 1 aandeel ad nominaal € 1.000

Tabel 2.18 Grootte belang verbonden partijen (bedragen in € 1.000)

Deelneming	Vestigingsplaats	Aandeel	Sub-programma	Eigen vermogen 31/12/2023	Vreemd vermogen 31/12/2023	Netto winst 2023
GVB Holding N.V.	Amsterdam	1 aandeel, vertegenwoordigen de een belang van 0,005%	Concessies en AMRI	100.213	508.387	- 165

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

Tijdens de aandeelhoudersvergaderingen in 2024 heeft de directie van GVB Holding N.V. aan de Vervoerregio om goedkeuring/besluitvorming op bepaalde (strategische) besluiten gevraagd. Besluiten die tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) en/of buiten de vergadering worden genomen, zijn bijvoorbeeld:

- Goedkeuren benoemingen directie en RvC
- Vaststelling Jaarstukken 2023
- Vaststelling Jaarplannen 2025
- Investeringsvoorstellen voor 2025

Als het gaat om GVB Infra B.V. en GVB exploitatie B.V., vereisen de statuten dat gemeente Amsterdam en Vervoerregio unaniem een besluit nemen. Volgens de regels voor inbesteden is deze methode nodig. De Vervoerregio kan deze vennootschappen dan blijven aansturen alsof het haar eigen dienst is.

Overig

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

2.4.5 PARAGRAAF WET OPEN OVERHEID

De Wet open overheid (Woo) regelt het recht op informatie over alles wat de overheid doet. De wet gaat uit van een actieve openbaarmaking van besluiten. Dit is een inspanningsverplichting. Er bestaat niet zoiets als een absolute plicht tot actieve openbaarmaking van overheidsinformatie. In ieder geval zijn besluiten van dagelijks bestuur en regioraad beschikbaar via het bestuurlijk informatiesysteem op de eigen website. Behalve de besluiten die vertrouwelijk zijn (stukken met de status 'Kabinet'). Algemeen verbindende voorschriften publiceren we via het publicatieblad 'gemeenschappelijke regelingen'.

Als besluiten of documenten niet onder de actieve openbaarmaking vallen, kan iedereen om deze informatie vragen. Dergelijke verzoeken worden dan aan de Woo getoetst, met name aan de uitzonderingsgronden uit hoofdstuk 5 van die wet.

In 2024 heeft Vervoerregio vijf verzoeken om openbaarmaking rechtstreeks ontvangen; twee andere organisaties hebben een verzoek doorgestuurd. In één geval konden we geen documenten delen, omdat we daarover niet beschikten. In alle andere gevallen zijn de documenten, voor zover die in ons bezit zijn, gedeeld.

Bij ons ontvangen Woo-verzoeken:

- (1) De heer B.H. over incidenten op en aan het spoor.
De beschikbare documenten zijn gedeeld. Voor het overige is verzoeker doorverwezen naar ILT.
- (2) De heer Y.R. over uitgevoerde groen- en grondwerkzaamheden op en nabij het fietspad naast de Beneluxlaan, Amstelveen.
De beschikbare documenten zijn gedeeld.
- (3) De Orkaan over rittenrapportages van EBS.
De gevraagde informatie is gedeeld.
- (4) De heer D.B. over aanbesteding concessie Zaanstreek-Waterland.
De gevraagde informatie is gedeeld.
- (5) De heer C.A. met een verzoek om informatie over het besluit van het dagelijks bestuur om een omgevingsvergunning te verlenen voor een zogenaamde beperkingengebiedactiviteit.
De gevraagde informatie is verstrekt.

Doorgestuurd zijn:

- (6) De heer B.C. met het verzoek inzage te geven in participatieactiviteiten in relatie tot (wijziging van) het lijnennetwerk voor de opening Noord/Zuidlijn.
Vervoerregio Amsterdam beschikt niet over enig document, verzoeker is hierover geïnformeerd.
- (7) De heer L.V. met het verzoek aan te geven welke bussen op dit moment elektrisch rijden en wanneer welke buslijn om gaat naar elektrisch.
Vervoerregio Amsterdam beschikt over zeer beperkte informatie; dit is met verzoeker gedeeld.

2.4.6 PARAGRAAF ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

In 2024 is het regulier onderhoud van de gebouwgebonden installaties volgens planning uitgevoerd door de vastgoedbeheerder. De kosten hiervoor zijn opgenomen in de maandelijkse servicekosten. Door het faillissement van de meubelleverancier hebben wij extra kosten moeten maken voor de reparatie en vervanging van meubilair. Deze zijn echter beperkt gebleven. Daarnaast zijn na ingebruikname van het pand, enkele kleine aanpassingen gedaan, zoals de trappen schilderen, het plaatsen van extra maatwerkmeubilair en de optimalisatie van audiovisuele middelen en geluidsapparatuur. De meerkosten voor het onderhoud en de aanpassingen passen binnen de opgestelde begroting.

De begrote afschrijving van € 0,3 miljoen is gelijk aan de werkelijke afschrijving. Voor nu zijn er geen wijzigingen of ontwikkelingen die aanleiding geven om de afschrijvingsmethodiek aan te passen. Het afschrijvingsbeleid is inmiddels opgesteld en vastgesteld in de financiële verordening (Regioraad juli 2024).

De kosten voor toekomstig onderhoud passen binnen de huidige begroting. Het onderhoud richt zich met name op niet-gebouwgebonden zaken, zoals tapijten, meubilair, maatwerkmeubilair en audiovisuele middelen. De verantwoordelijkheid voor het Meerjaren Onderhoudsplan (MJOP) ligt bij de gebouweigenaar en is opgenomen in de servicekosten.

Wel is er een aandachtspunt ontstaan door het faillissement van de meubelleverancier. Het vervallen van garanties kan leiden tot oplopende kosten voor het repareren en vervangen van meubilair. Dit maakt het nodig om toekomstige onderhoudsuitgaven goed in de gaten te houden.

De eerste gebruiksperiode (2 jaar) van de huisvesting heeft enkele leerpunten opgeleverd, zoals de noodzaak van flexibiliteit in onderhoud en de gevolgen van externe factoren zoals het faillissement van leveranciers. Het is zinvol zijn om het beleid voor onderhoud en beheer in te toekomst te evalueren en waar nodig aan te scherpen. De voortgang hierop wordt gegeven in het jaarverslag 2025.

3 JAARREKENING 2024

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

3.1 RECHTMATIGHEIDSVERKLARING

Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door de regioraad vastgestelde kaders zoals de begroting, verordeningen van de gemeenschappelijke regeling en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door de regioraad op 14 december 2021 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door de regioraad bepaald en bedraagt 2% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 10.696.940. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van oktober 2024.

Bevinding

Het dagelijks bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen bedrag € 1.989.966 bedraagt. Dit is lager dan de daarvoor gestelde grens van € 10.696.940. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties is volgens het dagelijks bestuur overigens een bedrag van € 1.977.966 acceptabel op basis van door de regioraad vastgestelde afspraken.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met de regioraad aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie zij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Tabel 3.1 Overzicht baten en lasten per (sub)programma (x € 1.000)

(Sub)Programma	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening	Primitieve	Primitieve	Primitieve	Gewijzigde	Gewijzigde	Gewijzigde	Jaarrekening	Jaarrekening	Jaarrekening
	Baten	Lasten	Saldo	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting	begroting	Baten	Lasten	Saldo
	2023	2023	2023	2024	2024	2024	(na 2e Bestuurs- rapportage)	(na 2e Bestuurs- rapportage)	(na 2e Bestuurs- rapportage)	2024	2024	2024
Programma Verkeer en Vervoer												
Investeringsagenda Mobiliteit	10.958	128.872	117.914	0	110.651	110.651	2.713	144.264	141.551	9.380	150.579	141.199
Amsteltram	464	42.633	42.169	0	31.718	31.718	2.448	16.500	14.052	2.436	14.861	12.425
Grote projecten schaa sprong ov	0	0	0	0	1.750	1.750	0	1.750	1.750	50	912	862
Concessies	699	103.902	103.203	8.297	125.472	117.175	18.724	170.933	152.210	18.902	149.389	130.487
AMRI	2.323	144.421	142.098	3.000	143.931	140.931	3.203	140.180	136.977	3.203	133.633	130.430
Activa GVB	0	54.145	54.145	1.200	42.905	41.705	0	57.508	57.508	0	51.069	51.069
Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)	763	6.270	5.507	1.368	8.368	7.000	1.416	9.089	7.673	1.189	7.621	6.432
Apparaatskosten Verkeer & Vervoer	129	10.431	10.302	0	11.826	11.826	0	11.169	11.169	302	10.561	10.259
Totaal Verkeer & Vervoer	15.336	490.674	475.338	13.865	476.620	462.756	28.504	551.394	522.890	35.462	518.625	483.163
Overhead	388	12.843	12.455	202	13.249	13.047	208	14.354	14.146	353	14.366	14.013
Algemene dekkingsmiddelen												
Jaarbijdrage BDU	470.401			470.401			577.874			578.674		
Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	7.503			2.563			-54.598			-95.971		
Overige algemene inkomsten	10.051	162		7.463	4.626		16.296	2.536		16.329	1.856	
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	487.955	162	-487.793	480.427	4.626	-475.801	539.572	2.536	-537.036	499.032	1.856	-497.176
Totaal voor mutatie reserves	503.679	503.679	0	494.495	494.495	0	568.284	568.284	-0	534.847	534.847	0
Toevoeging aan reserves		0						0			0	
Onttrekking van reserves	0			0			0			0		
Saldo mutaties reserves	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo resultaat	503.679	503.679	0	494.495	494.495	0	568.284	568.284	0	534.847	534.847	0

Het jaarverslag (hoofdstuk 2) bevat per subprogramma een analyse van de afwijkingen tussen begroting (na wijzigingen) en de realisatie over 2024.

3.2 GRONDSLAGEN VOOR WAARDERINGEN RESULTAATBEPALING

Algemeen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Grondslagen voor resultaatbepaling

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

Gebruik van schattingen

Bij het opstellen van de jaarrekening kan het dagelijks bestuur schattingen en veronderstellingen doen die de opgenomen bedragen beïnvloeden. Dit gebeurt volgens algemeen geldende grondslagen. Wanneer bij posten belangrijke schattingselementen zijn meegenomen, wordt dit verder toegelicht bij de betreffende post.

Waarderingsgrondslagen Activa

A1 Vaste Activa

Materiële vaste activa

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

Bij het bepalen van de waarde van de vaste activa met economisch nut, wordt rekening gehouden met waardevermindering, wanneer deze naar verwachting duurzaam is. Wanneer sprake is van een naar verwachting duurzaam lagere marktwaarde ten opzichte van de boekwaarde op de balans, wordt een duurzame waardevermindering opgenomen.

Een overzicht van de afschrijvingstermijnen voor de verschillende soorten activa is in onderstaande tabel weergegeven. De afschrijvingen vinden plaats volgens het lineaire systeem, dus in gelijke jaarlijkse termijnen.

Tabel 3.2 Afschrijvingstermijnen

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

Financiële vast activa

Sinds 2022 is Vervoerregio Amsterdam in het bezit van één prioriteitsaandeel in GVB Holding NV.

A1331a Leningen aan openbare lichamen

De door de Vervoerregio verstrekte leningen zijn gewaardeerd tegen 'verkrijgingsprijs'. Die is gelijk aan de nominale waarde, verminderd met de aflossingen. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de leningen.

A2 Vlottende Activa

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

Waarderingsgrondslagen Passiva

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves:

Door de regio raad vastgestelde reserves om specifieke kosten te dekken, worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Bestedingen voor het bestemde doel in het verslagjaar komen ten laste van de reserve. De Vervoerregio kent op dit ogenblik geen bestemmingsreserves.

P12 Voorzieningen

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

P133 Vaste schuld: Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen

De door de Vervoerregio aangegane leningen zijn gewaardeerd tegen 'verkrijgingsprijs'. Die is gelijk aan de nominale waarde, verminderd met de aflossingen. De vaste schulden hebben een rentetypische looptijd van één jaar of langer.

P2 Vlottende Passiva

Alle vlottende passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

3.3 BALANS

Tabel 3.3 Balans

Activa	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
A1 Vaste activa		
A123 Materiële vaste activa: Bedrijfsgebouwen	1.649.113	1.532.016
A129 Materiële vaste activa: Overig	1.483.304	1.279.236
A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen	1.000	1.000
A1331a Financiële vaste activa: Leningen aan openbare lichamen	88.194.240	168.813.744
A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen	15.994	18.964
Totaal Vaste activa	91.343.651	171.644.960
A2 Vlottende activa		
A221 Uitzettingen: Vorderingen op openbare lichamen	14.980.574	19.981.856
A223a Uitzettingen: Rekening courant verhouding met het Rijk	216.725.444	305.358.466
A224 Uitzettingen: Overige vorderingen	106.101	45.052
A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)	402.331	402.456
A29b Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van het Rijk	7.495.412	7.826.165
A29c Overlopende activa: Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	935.966	1.904.039
A29d Overlopende activa: Overige overlopende activa	57.057.781	53.296.735
Totaal Vlottende activa	297.703.608	388.814.770
Totaal Activa	389.047.260	560.459.729,89

Passiva	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
P1 Vaste passiva		
P12 Voorzieningen	48.000	100.000
P133 Vaste schuld: Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen	20.400.000	109.933.128
Totaal Vaste passiva	20.448.000	110.033.128
P2 Vlottende passiva		
P213 Vlottende schuld: Overige vlottende schulden	8.230.565	4.503.463,68
P29b Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van het Rijk	254.666.064	348.392.784,48
P29c Overlopende passiva: Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	6.786.101	5.720.021,17
P29d Overlopende passiva: Overige overlopende passiva	98.916.529	91.810.332,37
Totaal Vlottende passiva	368.599.260	450.426.602
Totaal Passiva	389.047.260	560.459.729,89

3.4 TOELICHTING OP DE BALANS

A1 Vaste Activa:

A123 Materiële vaste activa (MVA) met een economisch nut

Tabel 3.4 Materiële vaste activa

Soort Activa	Boekwaarde 2023	Investerings 2024	Afschrijvingen 2024	Afwaarderingen 2024	Boekwaarde 2024
A123 MVA Bedrijfsgebouwen	1.649.113	-	117.097	-	1.532.016
A129 MVA machines, apparaten en installaties	1.483.304	-	204.068	-	1.279.236
Totaal lening	3.132.417	0	321.165	0	2.811.252

De investeringen gaan over de inrichting van het nieuwe pand dat begin 2023 in gebruik is genomen.

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

A1311 Financiële vaste activa: Kapitaalverstrekking aan deelnemingen

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

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

Tabel 3.5 Leningen aan openbare lichamen

Omschrijving lening (in euro's)	datum ingang	datum aflossing	Eindsaldo 2023	Toevoegingen 2024	Aflossingen 2024	Eindsaldo 2024
Lening u/g 15 jaar (Connexxion)	18-12-17	04-11-32	63.912.240		6.316.085	57.596.154
Lening u/g 10 jaar (EBS-ze ZaWa)	18-07-23	11-12-33	24.282.000	97.309.000	10.373.410	111.217.589,60
Totaal lening			88.194.240	97.309.000	16.689.496	168.813.744

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

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

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

De lening aan EBS is voor concessie Zaanstreek-Waterland. De looptijd van de EBS-lening (EBS-ZE) is gelijk aan de looptijd van de concessie in Zaanstreek en Waterland. EBS kan onder deze buslening in totaal voor € 140 miljoen lenen. Per trekking wordt de rente vastgesteld. Op de lening wordt jaarlijks afgelost.

A1331b Financiële vaste activa: Overige langlopende leningen

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

Tabel 3.6 Overige langlopende leningen

Omschrijving lening (in euro's)	Eindsaldo 2023	Toevoegingen 2024	Aflossingen 2024	Eindsaldo 2024
Lening Personeel	15.994	8.984	6.014	18.964
Totaal lening	15.994	8.984	6.014	18.964

A2 Vlottende Activa

A221 Vorderingen op openbare lichamen

Tabel 3.7 Vorderingen op openbare lichamen

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Gemeenten	950.758	2.737.949
Publiekrechtelijke Lichamen	9.186.843	249.231
Rijk	4.842.973	16.994.675
- waarvan		
Belastingdienst	4.805.781	16.957.483
Totaal Activa	14.980.574	19.981.855

In saldi van tabel 3.7. is geen sprake van een voorziening door oninbaarheid.

A223a Rekening courant verhouding met het Rijk

Tabel 3.8 Rekening courant verhouding met het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
BNG Schatkistbankieren	216.725.444	305.358.466
Totaal Vlottende activa	216.725.444	305.358.466
Totaal Rekening courant Rijk	216.725.444	305.358.466

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

Wet Fido: drempelbedrag schatkistbankieren en realisatie per kwartaal

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

Tabel 3.9 Drempelbedrag schatkistbankieren

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	Drempelbedrag	9889,903			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	396	400	387	392
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	9.494	9.490	9.503	9.498
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	494.495			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	494.495			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	-			
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	9889,903			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	36.007	36.410	35.596	36.024
(5b)	Dagen in het kwartaal	91	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	396	400	387	392

A224 Overige vorderingen

Tabel 3.10 Overige vorderingen

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Overig	106.101	45.052
<i>Debiteuren privaatrechtelijke partijen</i>	<i>106.101</i>	<i>45.052</i>
Totaal Overige vorderingen	106.101	45.052

In bovengenoemde saldi is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A23 Liquide middelen (kas- en banksaldi)

Tabel 3.11 Liquide middelen

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
BNG NL46 BNGH 0285 1682 74 HFD	402.331	402.456
Totaal Liquide middelen	402.331	402.456

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

A29b+c Nog te ontvangen bijdragen

Tabel 3.12 Nog te ontvangen bijdragen

(in euro's)	Eindsaldo 2023	toevoeging 2024	ontvangsten 2024	Eindsaldo 2024
A29b het Rijk	7.495.412	330.753	0	7.826.165
A29c Overige overheid	935.966	968.073	0	1.904.039
Totaal nog te ontvangen	8.431.378	1.298.826	0	9.730.204

In de saldi in tabel 3.12 is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

A29d Overige overlopende activa

Tabel 3.13 Overige overlopende activa

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Nog te ontvangen bedragen	44.965.445	49.251.199
<i>Verkeer en Vervoer</i>	<i>4.792.178</i>	<i>414.596</i>
<i>Openbaar vervoer</i>	<i>37.111.230</i>	<i>45.409.494</i>
<i>Overhead</i>	<i>119.808</i>	<i>14.536</i>
<i>Algemene Dekkingsmiddelen</i>	<i>2.942.228</i>	<i>3.412.573</i>
Vooruitbetaalde bedragen	12.092.336	4.045.536
<i>Verkeer en Vervoer</i>	<i>1.806.252</i>	<i>3.183.147</i>
<i>Openbaar vervoer</i>	<i>9.857.895</i>	<i>-</i>
<i>Overhead</i>	<i>428.189</i>	<i>862.390</i>
Eindtotaal	57.057.781	53.296.735

In saldi in tabel 3.13 is geen sprake van een voorziening wegens oninbaarheid.

P1 Vaste Passiva

P112 Bestemmingsreserves

De Vervoerregio kent per einde 2024 geen (bestemmings)reserve.

P12 Voorzieningen

Tabel 3.14 Voorziening verlofsparen

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Bij: toevoegingen 2024	Af: vrijval 2024	Af: onttrekking 2024	Eindsaldo 2024
Voorziening Verlofsparen	48.000	82.096	4.863	25.233	100.000
Totaal	48.000	82.096	4.863	25.233	100.000

De CAO Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties (SGO) heeft de mogelijkheid voor werknemers om verlof te sparen dat niet kan vervallen, zoals bij wettelijke en bovenwettelijke uren wel wettelijk is vastgelegd. Daarmee

is er bij verlofsparen sprake van arbeidskosten gerelateerde verplichtingen die een niet voorspelbare opbouw en afbouw kennen. Voor dergelijke saldi dient een voorziening te worden gevormd, conform de regelgeving van het BBV.

P133 Vaste schuld: Onderhandse leningen van binnenlandse banken en overige financiële instellingen

Tabel 3.15 Onderhandse leningen

	Eindsaldo 2023	Vermeerdering 2024	Aflossing 2024	Eindsaldo 2024
Onderhandse leningen	20.400.000	93.000.000	3.466.872	109.933.128
	20.400.000	93.000.000	3.466.872	109.933.128

De Vervoerregio heeft in 2023 een lening afgesloten om de nieuwe Bussenlening te dekken. De trekkingen hebben hetzelfde rentepercentage, looptijd en aflossingsschema als de leningen aan EBS voor de concessie ZaWa. De Vervoerregio financiert de verstrekte lening aan EBS voor een deel uit eigen middelen. Hierdoor zijn de hoofdsommen niet aan elkaar gelijk.

P2 Vlottende Passiva

P213 Overige vlottende schulden

Tabel 3.16 Overige vlottende schulden

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Gemeenten	1.562.912	145.242
Publiekrechtelijke Lichamen	3.258.016	32.202
Schulden derden	3.409.637	4.326.020
Eindtotaal	8.230.565	4.503.464

De overige vlottende schulden zijn opgenomen voor de nominale waarde. De looptijd van deze posten is minder dan een jaar. De Vervoerregio hanteert een standaard betaaltermijn van twee weken.

P29b Overlopende passiva -Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk

Dit betreft de post Vooruit ontvangen BDU. Hierin zijn de niet bestede uitkeringen uit voorgaande jaren opgenomen. In paragraaf 3.5 is het verloop van deze post opgenomen.

Tabel 3.17 Vooruitontvangen bijdragen van het Rijk

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Bij: ontvangen 2024	Af: vrijgevallen / terugbetalingen 2024	Eindsaldo 2024
Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer	243.389.432	494.850.941	405.738.177	332.502.196
Specifieke Uitkeringen	11.276.632	97.324.553	92.710.597	15.890.588
Totaal	254.666.064	592.175.494	498.448.774	348.392.785

P29c Overlopende passiva - Vooruitontvangen bijdragen van overige overheid

Tabel 3.18 Vooruitontvangen bijdragen van overige overheid

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Bij: ontvangen 2024	Af: vrijgevallen/ terugbetalingen 2024	Eindsaldo 2024
Vooruitontv. bijdragen 3en Mobiliteit - VENOM	171.585	256.000	108.633	318.952
Vooruitontv. bijdragen Spoordossier tbv MRA	160.801	160.000	164.742	156.059
Vooruitontv. bijdragen 3en MRA Smart Mobility	407.819	690.451	602.842	495.428
Vooruitontv. bijdragen 3en Samen bouwen aan bereikbaarheid (Sbab)	664.224	242.360	178.650	727.934
Vooruitontv. bijdragen 3en ZWASH	713.266	0	0	713.266
Vooruitontv. bijdragen 3en ODIN	111.410	17.870	17.280	112.000
Restpunten MeT	4.556.996	487.247	1.847.861	3.196.382
Totaal Vooruitontvangen bijdragen	6.786.101	1.853.928	2.920.008	5.720.021

Deze post bestaat uit in rekening gebrachte en ontvangen bijdragen van derden in meerjarige samenwerkingsprojecten. Hierbij is het niet uitgegeven deel van de bijdragen als vooruit ontvangen bijdragen opgenomen. Daarmee is dat beschikbaar voor toekomstige jaren. Voor de projecten waarbij de Vervoerregio ook een afgesproken jaarlijkse bijdrage levert, is deze bijdrage verrekend door deze als last onder het betreffende subprogramma op te nemen.

P29d Overige overlopende passiva

Tabel 3.19 Overige overlopende passiva

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Overige overlopende passiva		
01 Verkeer en Vervoer	10.081.738	9.464.058
02 Openbaar vervoer	84.351.064	78.550.482
Overhead	3.546.622	2.530.940
Overig (incl. loonheffingen, pensioenpremies)	937.106	1.264.852
Totaal overlopende passiva	98.916.529	91.810.333

In overlopende passiva Openbaar vervoer bestaan de grootste posten uit nog te betalen posten aan de concessiehouders van € 24,3 miljoen, aan de terug te betalen rijkregelingen voor € 19,9 miljoen en een post van € 9,5 miljoen voor nog te leveren bussen voor de concessie Zaanstreek-Waterland, waarvoor EBS een bussenlening heeft opgevraagd.

Borg- en garantstellingen

De Vervoerregio staat eind 2024 garant voor vier leningsfaciliteiten voor GVB Activa BV van in totaal maximaal € 765 miljoen. Hiervan is € 388 miljoen langlopende vastrentende lening en € 427 miljoen is een doorlopende kredietfaciliteit. Daarvan is per balansdatum door GVB Activa BV opgenomen:

Tabel 3.20 Garantstelling G.V.B. Activa BV

(in euro's)	Eindsaldo 2023	Eindsaldo 2024
Garantstelling G.V.B. Activa BV	228.000.002	328.000.001

3.5 VERREKENING VOORUITONTVANGEN BDU

Tabel 3.21 Ontwikkeling saldo vooruitontvangen Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer & Vervoer (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo nog te besteden BDU	Jaarrekening 2023	Jaarrekening 2024
Beginstand 1-1	250.892	243.389
Beschikte jaarbijdrage BDU *	470.401	578.260
Totaal beschikbare BDU begin van het jaar	721.293	821.650
Inzet BDU in begrotingsjaar	-477.904	-482.290
Saldo BDU ultimo jaar	243.389	339.360
Hiervan beklemd:		
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	45.425	138.650
Beklemd als gevolg van financiering	63.913	57.597
Benodigde buffer voor risico's	90.000	130.000
Deel BDU beklemd	199.338	326.247
Niet-belegde BDU-saldo	44.051	13.113

Het overzicht van vooruitontvangen BDU (rijksmiddelen) geeft het verloop van het BDU saldo in 2024 weer. De regel 'Beschikte jaarbijdrage BDU' geeft de in 2024 ontvangen BDU van het ministerie van IenW weer. Dit is de BDU inclusief de Bikkergelden. De regels 'Inzet BDU' geven weer welke uitgaven in 2024 ten laste van de BDU zijn gebracht. Dit totaal correspondeert met de volgende twee regels uit **Tabel 2.11** 'Overzicht Baten en lasten' onder Algemene dekkingsmiddelen:

- Jaarbijdrage BDU	€ 578,3 miljoen
- Mutatie saldo BDU (dekking uit BDU voorgaande jaren)	€ -96,0 miljoen
Totale inzet BDU in 2024	€ 482,3 miljoen

3.6 WET NORMERING TOPINKOMENS (WNT)

De Wet Normering Topinkomens (WNT) is van toepassing op Vervoerregio Amsterdam. Het voor Vervoerregio Amsterdam toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2024 € 223.000 (het algemene bezoldigingsmaximum).

De Vervoerregio betaalt haar leidinggevendenden volgens vastgestelde regels en laat dit zien in de jaarrekening. Dit is conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector die in 2013 van kracht werd. Uit het onderstaande overzicht blijkt dat de secretaris-directeur met een vaste overeenkomst in 2024 onder de maximale bezoldigingsnorm is gebleven.

Tabel 3.22 Overzicht leidinggevende topfunctionarissen 2024

Gegevens 2024			
bedragen x € 1		Salden, R	
Functiegegevens ³		Secretaris-directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2024		1-1-2024	31-12-2024
Omvang dienstverband (als deeltijd in fte)		1,0	
Dienstbetrekking?		Ja	
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		€ 162.935,	
Beloningen betaalbaar op termijn		€ 23.390	
Subtotaal		€ 186.325	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		€ 233.000	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		n.v.t.	
Bezoldiging		€ 186.325	
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		n.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling.		n.v.t.	
Gegevens 2023			
bedragen x € 1		Salden, R	
Functiegegevens ³		Secretaris-directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2023		1-1-2023	31-12-2023
Omvang dienstverband (als deeltijd in fte)		1,0	
Dienstbetrekking?		Ja	
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		€ 155.057	
Beloningen betaalbaar op termijn		€ 22.563	
Subtotaal		€ 177.620	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		€ 223.000	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		n.v.t.	
Bezoldiging		€ 177.620	
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		n.v.t.	
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling.		n.v.t.	

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

3.7 STRUCTURELE EN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Huidige gedragslijn structureel versus incidenteel:

Op basis van de BBV-nota incidentele baten en lasten, zijn de BDU-ontvangsten als structureel van aard aangemerkt. De aard van de werkzaamheden van de Vervoerregio is structureel, en dus zijn de lastenbudgetten structureel. Dit houdt in dat de projectbudgetten van de Investeringsagenda Mobiliteit en OSS meetellen als structureel, ook al zijn de onderliggende projecten veelal incidenteel van aard. Alleen wanneer een bepaald project additionele bijdragen (van derden of specifieke/absolute bijdragen vanuit de BDU) ontvangt, worden zowel deze bijdragen als de daarmee gefinancierde kosten als incidenteel beschouwd.

Met deze uitgangspunten worden op dit moment een aantal losse projecten uit de Investeringsagenda Mobiliteit als incidenteel aangemerkt. Net als de projecten onder het subprogramma Amsteltram en Grote projecten schaa sprong ov. Deze projecten kennen namelijk voormelde 'additionele bijdragen'. Ook eindigen ze na enkele jaren.

Tabel 3. 23 Overzicht incidentele baten en lasten 2023 en 2024

Incidentele baten en lasten	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024	Jaarrekening 2024
BATEN				
Amsteltram	464	0	2.448	2.436
Grote projecten schaa sprong OV	0	0	0	50
SpUK Concessies - TVOV	-3.114	0	6.069	8.417
Absolute BDU	1.427	2.155	1.450	1.450
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen I + II	1.223	0	1.263	509
Rente SKB	0	0	10.822	11.394
Totaal incidentele baten	0	2.155	22.052	24.256
LASTEN				
Amsteltram	42.633	31.718	16.500	14.861
Grote projecten schaa sprong OV	0	1.750	1.750	912
SpUK Concessies - TVOV	-3.114	29720	6.069	8.417
Investeringsagenda mobiliteit (voor zover uit absolute BDU gefinancierd)	1.427	2.155	1.450	1.450
SPUK verkeersveiligheidsmaatregelen I + II	1.223	0	1.263	509
Totaal incidentele lasten	42.169	65.343	27.032	26.149
SALDO INCIDENTEEL	42.169	63.187	4.980	1.893

Begroting versus realisatie incidenteel in 2024

Het overzicht incidentele baten en lasten laat het effect zien van de niet-structurele begrotingsposten op het resultaat 2024. Als incidenteel zijn aan te merken: Amsteltram, Grote projecten schaa sprong ov en projecten gefinancierd met absolute BDU. Net als in 2023, is ook in 2024 de specifieke uitkering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021² en de door het Rijk uitgekeerde transitievergoeding ov als incidenteel aangemerkt. Deze laatste is budgetneutraal, want hij wordt voor een gelijk bedrag uitgekeerd naar de vervoerders.

² Dit is een rijksbijdrage voor verkeers-veiligheidsmaatregelen. Bijvoorbeeld de aanleg en het verbreden van fietspaden, veilige voetgangersoversteekplaatsen, het inrichten van schoolzones, het afwaarderen van 50 km/u wegen en de aanleg van kruispuntplateaus en rotondes. De aanvraag voor de deelnemende gemeente loopt via de Vervoerregio. De realisatie vindt over meerdere jaren plaats.

Tabel 3.24 Structureel begrotingssaldo 2024

Structurele baten en lasten	Jaarrekening 2023	Primitieve begroting 2024	Begroting 2024	Jaarrekening 2024
Saldo baten en lasten voor verrekening met BDU-saldo	-7.504	-2.563	54.598	96.384
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	0	0	0	0
Saldo na bestemming	-7.504	-2.563	54.598	96.384
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	42.169	63.187	4.980	1.893
Structureel saldo	34.665	60.624	59.577	98.277

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

3.8 NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

In aanvulling op de balans wordt in deze paragraaf inzicht gegeven in de 'niet uit de balans blijken de verplichtingen' die de Vervoerregio is aangegaan.

Praktische voorbeelden hiervan zijn de verplichtingen aan de vervoerbedrijven voor concessieovereenkomsten voor de concessies Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. In het programmaverslag (onderdeel concessies) is het totaal van de jaarlijkse uitgaven per concessie opgenomen. Andere langlopende verplichtingen gaan om de convenanten voor AMRI en de garantstellingen voor de leningen van GVB Activa BV. Ook zijn subsidiebeschikkingen vanuit de Investeringsagenda Mobiliteit afgegeven voor projecten die in de jaren 2024 tot en met 2033 tot (deel-)uitvoering komen. De beschikkingen worden betaalbaar gesteld bij realisatie in het desbetreffende jaar. Ze komen in dat jaar ten laste van de begroting subprogramma IA Mobiliteit. Op deze manier zijn de middelen IA Mobiliteit in de toekomst voor circa € 790,6 miljoen vastgelegd in projecten die zich in de realisatiefase bevinden of door bestuurs- en samenwerkingsovereenkomsten afspraken vastliggen. Dit bedrag wordt gespreid over jaren: voor 2025 circa 147,6 miljoen en voor 2026 circa € 111,7 miljoen. Daarna loopt het bedrag jaarlijks af.

De Vervoerregio kent onder meer de volgende 'Niet uit de balans blijken de verplichtingen':

Tabel 3.25 Niet uit de balans blijken de verplichtingen

Niet uit de balans blijken de verplichtingen:	per 31-12-2023	per 31-12-2024
(1) Garantstelling t.b.v. termijnbetalingen op leningen en RCF van GVB Activa BV (totaal langlopende vastrentende leningen van resp. € 135, € 142 en € 56 en RCF van maxi maal € 427 mln) waarvan per balansdatum door GVB Activa BV is opgenomen):	228.000.002	328.000.001
Connexxion heeft per 31 december 2024 nog niet opgenomen trekkingsrechten ad € 5,2 miljoen voor busleningen. Dat wil zeggen dat Connexxion van de Vervoerregio bovenop de huidige busleningen € 5,2 miljoen kan lenen voor de aanschaf van nieuw busmaterieel.	5.258.724	5.258.724
(3) Huurovereenkomst kantoorpand The Pulse van 01-12-2022 tot 30-11-2037, met (aanvang) huursom ad € 1.084.028 op jaarbasis:	1.185.423	1.122.920
(4) Erfpachtovereenkomst Gemeente Purmerend t.b.v. Concessie ZaWa voor 50 jaar, met jaarlijkse (aanvang) canon ad € : 261.892	272.472	277.922

3.9 GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Er hebben zich geen gebeurtenissen voorgedaan na balansdatum die invloed hebben op de jaarrekening

3.10 SISA VERANTWOORDING

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 7-01-2025

Verstrekkers	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
lenW	E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) Aard controle R Indicator: E20/01 € 0	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) Aard controle n.v.t. Indicator: E20/02 € 3.003.635	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) Aard controle R Indicator: E20/03 € 3.003.635	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) Aard controle n.v.t. Indicator: E20/04 Nee		
			Naam/nummer per maatregel Aard controle n.v.t. Indicator: E20/05	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) Aard controle n.v.t. Indicator: E20/06	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type Aard controle n.v.t. Indicator: E20/07	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk Aard controle n.v.t. Indicator: E20/08		
		1						
		2						
		50						
lenW	E27A	Brede doeluitkering verkeer en vervoer (SiSa vervoerregio's) Wet BDU Verkeer en Vervoerregio's	Eindsaldo/-reservering (jaar T-1) Aard controle R Indicator: E27A/01 € 243.389.432	Ontvangen BDU-bijdrage lenW (jaar T) Aard controle R Indicator: E27A/02 € 494.850.941	Terugbetaling door derden vanuit BDU-bijdrage verstrekte middelen in (jaar T) Aard controle R Indicator: E27A/03 € 948.965	Besteding (jaar T) Aard controle R Indicator: E27A/04 € 406.687.142	Correctie over besteding (T-1) Aard controle R Indicator: E27A/05 € 0	Eindsaldo/-reservering (jaar T) Aard controle R Indicator: E27A/06 € 332.502.196
			Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen Omschrijving Aard controle n.v.t. Indicator: E27A/07	Individuele bestedingen (jaar T) die meer dan 20% van de totaal ontvangen Bedrag Aard controle R Indicator: E27A/08				
		1	Concessie Amsterdam: AMRI contract bijdrage aan GVB Rail Infra Beheer over 2022 voor Beheer, Onderhoud en Vervangingsinvesteringen	€ 130.430.690				
		2						
		100						



IenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022- 2024	Beschikkingnaam / nummer	Eindverantwoording (Ja/Nee)	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij- elektrische aandrijving, ZE- touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische	Zijn de bussen binnen drie jaar ingezet in de dienstregeling?	Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/ Nee) (zie invalwijzer)?
			Aard controle n.v.t. Indicator: E57/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E57/02	Aard controle R Indicator: E57/03	Aard controle R Indicator: E57/04	Aard controle R Indicator: E57/05	Aard controle R Indicator: E57/06
			BUS2200004 BUS2200007	Nee	170	0	Ja	Nee
			Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op					
			Aard controle R Indicator: E57/07					
			Nee					
IenW	E84	Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaat Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T)	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Cumulatieve eigen bijdrage en externe financiering (t/m	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T)		
			Aard controle R Indicator: E84/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/02	Aard controle R Indicator: E84/03	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/04		
			€ 509.495	€ 846.150	€ 846.150	Nee		
			Naam/nummer per maatregel	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee)	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids- maatregelen per type	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk		
			Aard controle n.v.t. Indicator: E84/05	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/06	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/07	Aard controle n.v.t. Indicator: E84/08		
			1 317 Vervangen verharding fietspadJaantal in Meters	Nee	655	€ 24.400 / Amstelveen / 300970		
			2 342 Rotonde bibeko	Ja	1	€ 47.211 / Edam-Volendam / 301175		
			3 337 Aanleg van een fietsstraat op een 30 km/u	Nee	570	€ 207.013 / Haarlemmermeer/ 301385		
			4 330 Kruispuntplateaus ETW-ETW	Ja	5	€ 81.530 / Purmerend / 301196		
			5 334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30	Ja	5	€ 20.172 / Uithoorn / 301136		
			6 310 Aanbrengen kant- en asmarkering	Ja	2.270	€ 19.651 / Waterland / 301100		
			7 331 Korte rechtstanden / verkeersdrempels - Drempel	Nee	1	<behoort bij regel 6>		
			8 336 Schoolzone	Nee	21	€ 18.474 / Zaanstad /		
			9 331 Korte rechtstanden / verkeersdrempels - Drempel	Nee	1	<behoort bij regel 8		
			10 340 Geen langsparkeren of parkeerstroken langs de	Nee	5	€36.862,- / Amsterdam / 301264		
			11 346 Voetgangers oversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50	Nee	2	<behoort bij regel 10>		
			12 334 Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30	Ja	1	€ 53.051,- / Amsterdam / 301140		
			13 346 Voetgangers oversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50	Ja	1	<behoort bij regel 12>		
			14 362 Rijlopers	Ja	290	€ 1.131 / Amsterdam /		
			15					
			16					
			49					
			50					

lenW	E103	Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig	Projectcategorie	Besteding (jaar T-1) aan projectkosten voor het totale project <i>Geldt alleen voor SiSa</i>	Besteding (jaar T) aan projectkosten voor het totale project	Cumulatieve besteding (t/m jaar T)	Project afgerond in jaar T (Ja/Nee)	Zelfstandige uitvoering (Ja/Nee)
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/02</i>	<i>Aard controle R Indicator: E103/03</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/04</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/05</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/06</i>
			1 Categorie e	€ 0	€ 0	€ 0	Nee	Ja
			2					
			9					
			Kopie projectcategorie	Correctie besteding (jaar T-1) ijm aan medeoverheden overgeboekte middelen				
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E103/08</i>				
			1 Categorie e	€ 0				
			2					
			9					
			Eindverantwoording					
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E103/09</i>					
			Nee					
lenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Concessienaam zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Maximale TVOV	Prestatieafhankelijke bijdragen concessieverlener, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-	Totaal subsidies conform contract, zoals in bijlage 2 van de regeling,	OCW-contract studentenkaart, zoals in bijlage 2 van de regeling,
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/02</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/03</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/04</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/05</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/06</i>
			1 GVB Exploitatie BV	Stadsvervoer Amsterdam	€ 27.265.361	€ 10.275.726	€ 29.075.903	€ 37.577.948
			2					
			10					
			Kopie naam concessie	Directe opbrengsten van reizigers, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Extra bijdrage concessieverlener om reden transitie 2023, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Andere opbrengsten, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Werkelijke kosten in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer, conform bijlage 2	
			<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E105/07</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/08</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/09</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/10</i>	<i>Aard controle R Indicator: E105/11</i>	
			1 Stadsvervoer Amsterdam	€ 309.376.115	€ 13.632.681	€ 23.691.321	€ 376.241.818	
			2					
			10					
lenW	E114	Specifieke uitkering OV-gelden; de “Bikker”-middelen en de middelen ter	Besteding (jaar T)	Eindverantwoording (Ja/Nee)				
			<i>Aard controle R Indicator: E114/01</i>	<i>Aard controle n.v.t. Indicator: E114/02</i>				
			€ 89.176.562	Nee				

3.11 BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Tabel 3.26 Overzicht baten en lasten per taakveld (x € 1.000)

		Jaarrekening	Primitieve begroting	Gewijzigde begroting	Jaarrekening	Verschil
		2023	2024	2024	2024	
Lasten per taakveld	0.1 Bestuur	146	204	204	158	46
	0.4 Overhead	12.649	12.995	14.101	14.162	-61
	0.5 Treasury	8	4.626	-	-	-
	2.1 Verkeer en vervoer	184.480	162.963	178.726	180.770	-2.044
	2.5 Openbaar vervoer	306.396	313.707	375.253	339.757	35.494
	Totaal Lasten	503.679	494.495	568.283	534.847	33.436
Baten per taakveld	0.1 Bestuur	-	201	188	-	188
	0.4 Overhead	2.906	13.052	13.250	13.912	-662
	0.5 Treasury	10.236	7.463	13.760	18.186	-4.426
	2.1 Verkeer en vervoer	184.480	150.902	171.886	175.904	-4.018
	2.5 Openbaar vervoer	306.057	322.877	369.198	326.845	42.354
	Totaal Baten	503.679	494.495	568.283	534.847	33.436
Resultaatbestemming	0.10 Mutaties reserves	-	0	0	0	0
	Resultaat na Bestemming	0	0	0	0	0

BIJLAGE: AFKORTINGENLIJST

BBV	Besluit Begroting en Verantwoording (provincies en gemeentengemeenten)
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BORI	Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek
DOVA	Decentrale OV autoriteiten (samenwerkingsverband)
Fido (wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GVB	Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HOVASZ	Hoogwaardig openbaar vervoer verbinding Aalsmeer- Schiphol Zuid (traject Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol Zuid–Hoofddorp)
IA	Investeringsagenda
KpVV	Kennisplatform Verkeer & Vervoer
CROW-KpVV	Samenwerking tussen CROW en KpVV (sinds 2011)
MaaS	Mobility as a Service
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVP	Meerjaren Vervangingsprogramma (metro)
OSS	Onderzoek, Studie en Samenwerking
ov	Openbaar Vervoer
RIB	GVB Railinfra BV
S&C	Signalling & Control
SBaB	Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
SISA	Single Input Single Audit
SGO (CAO)	Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model (= een regionaal verkeersprognosemodel)
WNT	Wet Normering Topinkomens

MKB	Midden- en kleinbedrijf
NS	Nederlandse Spoorwegen
BDU	Brede Doeluitkering
SPUK	Specifieke uitkering
WIs	Wet lokaal spoor
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
TVOV	Transitievergoeding OV
UPM	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit
AVANT	Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg
BRT	Bus Rapid Transit
OVSA	OV-verbindingen Sloterdijk-Amsterdam Centrum
OVAH	OV-verbindingen Amsterdam Haarlemmermeer
SOK	Samenwerkingsovereenkomsten
STOMP	Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en de personenwagen
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
EBS	Egged Bus Systems
CAO	collectieve arbeidsovereenkomst
MJIP	Meerjaren Investeringsplan
Burap	Bestuursrapportage
BNG	Bank Nederlandse Gemeenten
OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
BIO	Baseline Informatiebeveiliging Overheid
Woo	Wet open overheid