Vervoerregio Amsterdam

KADERBRIEF 2024

Versie: 2.0 (concept na vaststelling in het dagelijks bestuur van 7 april 2023)

Datum: 7 april 2023

VOORWOORD

Als Vervoerregio zijn we verantwoordelijk voor de mobiliteit in de drukste stedelijke regio van ons land. Van ons wordt een antwoord verwacht op de vraag hoe wij de toekomstige bewoners van honderdduizenden nieuw te bouwen huizen in onze gemeenten duurzaam, comfortabel en met gebruik van zo min mogelijk ruimte door onze regio kunnen laten reizen. En dat tegen een achtergrond van nieuwe reispatronen, digitalisering, en vooral: prijsstijgingen. De kosten voor materiaal, brandstof en personeel stijgen fors. Daarmee nemen de kosten voor projecten en de exploitatie van ons openbaar vervoer toe. Dat merken we inmiddels. Met de beschikbare budgetten kunnen we minder doen, terwijl we juist meer opgaven op ons af zien komen zoals achterblijvende reizigersaantallen, klimaat- en energieopgaven en bereikbaarheidsongelijkheid die we ook in onze regio waarnemen. Over de keuzes die in de komende begroting gemaakt moeten worden, gaat het dagelijks bestuur (DB) graag in gesprek met de regioraad. Met deze kaderbrief laten we u alvast zien om welke opgaven het gaat en hoe we er financieel voorstaan. Anders dan u van het DB gewend was, ontving u de afgelopen twee jaar een beknopte en richtinggevende kaderbrief zonder uitgebreide beleidstoelichting. We zaten midden in een pandemie die grote gevolgen had voor de mobiliteit en we hebben ons flink moeten inspannen om de bereikbaarheid op peil te houden. De grootste onzekerheden lijken nu voorbij. Als nieuw aangetreden DB presenteerden we u afgelopen najaar ons Bestuursakkoord tijdens een drukbezocht symposium in pakhuis De Zwijger. Binnenkort leggen we u bovendien ons nieuwe Beleidskader voor. In plaats van terug te vallen in ons oude reisgedrag, zetten we in op een manier van reizen die bijdraagt aan een prettige, toegankelijke en veilige leefomgeving. Deze kaderbrief blikt daarop alvast vooruit en laat zien dat we in de komende jaren blijven investeren in een duurzaam bereikbare regio.

Met vriendelijke groet,

Gerard Slegers

Portefeuillehouder Financiën,

dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

KADERBRIEF 2024 **1**

Voorwoord **2**

I. Inleiding **4**

II. Beleidsuitgangspunten voor de begroting 2024 **5**

III. Financieel perspectief **8**

III.a Financiële uitgangspunten vanaf 2024 8
III.b Financieel beleid 11
III.c Weerstandsvermogen en risicobeheersing 13
III.d De financiële kaders in cijfers en in beeld 14
III.e Ontwikkeling BDU-saldo 16

IV. Begrotingsproces 2024 **17**

I. INLEIDING

We willen 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. Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Inwoners en bezoekers moeten hun bestemming kunnen bereiken, mee kunnen doen en zich kunnen ontwikkelen. 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.
Het Rijk helpt ons daarbij: eind 2022 maakten we afspraken over een ongekend groot pakket aan schaalspronginvesteringen en bereikbaarheidsmaatregelen die de woningbouw moeten versnellen. Dat vraagt ook iets van ons eigen investeringsvermogen. Intussen zien we dat stijgende kosten en het tekort aan personeel druk leggen op onze gemeenten en vervoerders. Vervoerders hebben het al een poos zwaar omdat het aantal reizigers nog niet op het niveau is van voor Covid-19. Dit is inmiddels voelbaar voor de reiziger. We staan nu voor de opgave om stijgende kosten en afnemende inkomsten weer met elkaar in balans te brengen.

Met de kaderbrief presenteert het DB van de Vervoerregio alle uitgangspunten, voornemens en kaders waarbinnen onze volgende begroting wordt opgesteld. Actueel zijn het Bestuursakkoord dat het nieuw aangetreden DB in het najaar van 2022 heeft gepresenteerd, en het nieuwe Beleidskader *Verbinden in Verscheidenheid* dat in eerste lezing in mei aan de regio wordt voorgelegd. Beiden zijn van invloed op de financiële keuzes die de Vervoerregio maakt. Dat geldt ook voor een aantal belangrijke ontwikkelingen die we hier beschrijven.
Deze kaderbrief zet de lijnen vast uit en is daarmee een eerste stap in de richting van onze programmabegroting. Ook geven we een meerjarig beeld van onze financiële positie op basis van de meest actuele inzichten. Dat leidt tot een totaalbeeld waarin de optelsom van al onze ambities groter is dan de beschikbare middelen. Keuzes moeten dus worden gemaakt. Die leggen we aan de regioraad voor tijdens de eerstvolgende programmabegroting.
In deze kaderbrief gaan we achtereenvolgens in op:

- De uitgangspunten van het Bestuursakkoord en ons Beleidskader
- Het financieel perspectief inclusief de gevolgen van de 1e Begrotingswijziging 2023
- Het begrotingsproces 2024

II. BELEIDSUITGANGSPUNTEN VOOR DE BEGROTING 2024

Algemeen

Het inhoudelijke beleid van de Vervoerregio is te vinden in het Beleidskader Mobiliteit uit 2018. Momenteel werken we aan een nieuw beleidskader, *Verbinden in Verscheidenheid*, dit wordt naar verwachting in het najaar vastgesteld. De maatschappelijke opgaven die op ons afkomen op het gebied van klimaat, energie, woningbouw, werkgelegenheid, verkeersveiligheid en de toenemende ongelijkheid vragen namelijk om scherpere keuzes. De politieke prioriteiten zijn in 2022 benoemd in het bestuursakkoord. In deze paragraaf vindt u de uitgangspunten die we op basis van deze producten gebruiken voor de begroting.

We pakken de maatschappelijke opgaven aan vanuit het concept 'Brede Welvaart'. We kijken eerst vanuit de mens, pas daarna volgt het systeem. Die vertalen we in vijf samenhangende thema's: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit.
We verbreden de definitie van bereikbaarheid naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn' en zetten extra in op de thema's inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid.
Wij willen de bijdrage van mobiliteit aan brede welvaart in onze regio optimaliseren, door de volgende principes te hanteren.

De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen – Reizigers in onze regio moeten comfortabel, veilig, vlot en onbezorgd hun bestemmingen kunnen bereiken. We nemen gedragsbeïnvloeding en de vraagkant van mobiliteit als uitgangspunt en kijken welke maatregelen in de infrastructuur daar het beste op aansluiten.

STOMP is de basis – We willen de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen. **Verminderen** betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en thuiswerken. Voor **veranderen** hanteren we het STOMP-principe (Stappen – Trappen – OV- Mobiliteitsdiensten – Privéauto). Dit betekent dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. Zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken. De consequente inzet van STOMP draagt ook bij aan **verduurzaming**. Verder zetten we in op minder uitstoot van schadelijke stoffen, het gebruik van schone energie en de inzet van zo min mogelijk grondstoffen. Om STOMP als basis te kunnen hanteren, ligt er in 2024 een opgave in het behoud en herstel van het openbaar vervoer in onze regio.

Ieder gebied vraagt om een andere oplossing – De Vervoerregio is in alle opzichten een diverse regio. We maken daarom onderscheid tussen vijf verschillende gebiedstypen, van hoogstedelijk tot landelijk. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP-principe. In landelijk gebied houdt de auto een grotere rol, maar moeten de alternatieven ook beter worden; in centra veel ruimte voor lopen en fietsen en doorgaand verkeer eromheen. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen.

Mobiliteit en ruimte versterken elkaar – De Vervoerregio heeft geen zeggenschap over de openbare ruimte en is geen wegbeheerder, maar de mobiliteit heeft wel grote belangen bij een goede ruimtelijke ordening en een goede, prettige en klimaatbestendige openbare ruimte. Dit bepaalt namelijk hoe mensen kunnen en willen reizen. Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We helpen gemeenten om bereikbaarheid een goede plek te geven binnen ruimtelijke plannen.

Belangrijkste ontwikkelingen voor een nieuwe begroting

Een aantal thema's en ontwikkelingen kunnen we in deze kaderbrief vast uitlichten, omdat ze in uitgewerkte vorm in onze volgende begroting hun plek zullen krijgen. We zetten de belangrijkste op een rijtje:

- Accentverschuivingen van het nieuwe beleidskader op de doelen bereikbaarheid, inclusieve mobiliteit, verkeersveiligheid, duurzaamheid en gezondheid.
- Verder uitgewerkte afspraken rond de woningbouwimpuls en de schaalspronginvesteringen in onder meer de metrolijnen naar Schiphol en Hoofddorp en de ontsluiting van het westelijk havengebied in Amsterdam.
- Het in overleg met onze partners programmeren en waar nodig ook prioriteren of temporiseren van projecten uit ons Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, bijvoorbeeld de infrastructuurinvesteringen.
- Uitwerken van de indexatie en de gevolgen van prijsstijgingen op de diverse begrotingsonderdelen.
- Het openbaar vervoer kent zware tijden. De Vervoerregio zet in op afspraken met het Rijk, afspraken met vervoerders inzake herstelplannen om naar een gezonde financiële situatie terug te groeien en heeft een herstelbudget gevormd.
- Uitwerking van het assetmanagent railinfra (AMRI)-contract na het jaar 2024.
- Uitwerking van implementatie traject *Signalling & Control* als onderdeel van het beheer en onderhoud van de railinfra.

- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het tariefbeleid beter aan te laten sluiten bij de beleidsdoelen (STOMP-principe, inclusieve mobiliteit). Uitgangspunt is dat we dit kostenneutraal doen.
- Aandacht voor de (financiële) gevolgen van invoering 30km per uur in Amsterdam en andere gemeenten in onze regio.
- In lijn brengen van de personele capaciteit en vaste formatie met de nieuwe opgaven van de Vervoerregio Amsterdam.

Samenwerking is essentieel

Voor vrijwel alle opgaven werkt Vervoerregio Amsterdam samen met één of meerdere partners. Zo maken we met de andere vervoersautoriteiten, de vervoerders en het Rijk in het NOVB afspraken over onder meer herstelbudgetten en de tarieven in het OV. Binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werken de regionale partijen samen met de ministeries aan grote opgaven zoals de toekomstige HOV-verbindingen, waarover in het jaarlijkse MIRT-overleg met het Rijk uitvoeringsafspraken worden gemaakt. In de Metropoolregio (MRA) werken we met andere overheden in de noordelijke randstad aan slimme mobiliteitsoplossingen, logistieke opgaven en zorgen we voor een gezamenlijk verkeersmodel. Samen zoeken we ook telkens naar financieringskansen bij zowel het Rijk als in Europa. Zo is onlangs voor het project Guisweg in Zaanstad een extra rijksbijdrage van € 11,2 miljoen toegekend en kan er ook vanuit een Europese subsidie van € 3,4 miljoen een deel voor dit project worden benut om gelijkvloerse kruisingen ‘uit het spoor’ te halen.

Wettelijke kaders

De wettelijke verplichtingen zijn vastgelegd in de Wet lokaal spoor[1], Wet Personenvervoer en de Wet BDU verkeer en vervoer. De regels rond verslaglegging en verantwoording zijn bepaald in het Besluit Begroting en Verantwoording Gemeenten en provincies (BBV).

[1] Wet lokaal spoor van 10 juli 2013

III. FINANCIEEL PERSPECTIEF

De Vervoerregio ontvangt vanuit het Rijk middelen via de Brede Doel Uitkering (BDU[2]). De omvang van deze BDU-middelen bedraagt ongeveer € 430 miljoen per jaar. Met deze jaarlijkse middelen (en soms aanvullende bijdragen) vervult de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen.

De begroting/meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het (nieuwe) begrotingsjaar 2024 en de drie opeenvolgende jaren 2025-2027. Omdat eerdere ontwikkelingen van invloed zijn op het lopende jaar, is ook 2023 in het financieel perspectief opgenomen. Onder financieel perspectief wordt verstaan: het begrotingsbeslag van het door de regioraad vastgesteld beleid dat budgettair is vertaald in de begroting 2023 en meerjarenraming 2024-2026, inclusief de voorstellen uit de 1e Begrotingswijziging 2023.

De stand van de (meerjaren-)begroting na vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2023 geeft daarmee het financieel meerjarig kader aan voor de uitvoering van het beleid.

III.a Financiële uitgangspunten vanaf 2024

De huidige meerjarenraming van de Vervoerregio is vanuit de huidige programmering solide. Er is een sluitende begroting en de Vervoerregio heeft geen schuldpositie. De risico's zijn beheersbaar en het weerstandsvermogen biedt voldoende dekking voor deze risico's.

De vrije ruimte is echter beperkt vanwege alle afspraken over schaalspronginvesteringen en extra inspanningen voor het openbaar vervoer.

Dat maakt dat zonder extra bijdrage vanuit het Rijk het maar beperkt mogelijk is om de nodige voorzieningen voor mobiliteit te realiseren en openbaar vervoer te exploiteren die horen bij de voorgenomen woningbouwimpuls.

Daarnaast leren de prijsontwikkelingen van het afgelopen jaar ons dat de huidige indexatie van de BDU onvoldoende compensatie biedt.

[2] De volgende wet – en regelgeving is van toepassing op de BDU verkeer en vervoer: Wet BDU verkeer en vervoer van 23 december 2004; Wet personenvervoer 2000 van 6 juli 2000, en Besluit BDU verkeer en vervoer, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 29 oktober 2015.

De onderstaande ontwikkelingen zijn al financieel vertaald in de eerste begrotingswijziging 2023:

- Woningbouwimpuls en schaalsprong OV: afspraken met het Rijk vanuit het BO MIRT en de bijdrage die de Vervoerregio hierin heeft toegezegd.
- Slim programmeren van projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- Een ophoging van het OV-herstelbudget voor de komende jaren teneinde de vervoerders te helpen in deze moeilijke tijden voor het OV.
- De actie voor minima in het kader van de relatief hoge tariefstijging van het ov in 2023.
- Indexatie projecten (voorlopige stand).

De ontwikkelingen lichten we toe.

Woningbouwimpuls en schaalsprong OV

In het bestuurlijke MIRT-overleg met het Rijk zijn eind 2022 afspraken gemaakt over investeringen die voor onze regio erg omvangrijk zijn. Zuidasdok kan worden voltooid, we trekken de Noord/Zuidlijn door naar Hoofddorp en maken een begin met het sluiten van de kleine metroring. In totaal omvat dit pakket € 5,4 miljard aan investeringen. Het Rijk betaalt hiervoor 75% van de investeringskosten, de regio de resterende 25%. Voor Vervoerregio Amsterdam betekent dit dat we in onze herziene begroting uitgaan van totaal € 370 miljoen over de jaren 2023 tot en met 2034.

Ook is met het Rijk gekeken naar de woningbouwopgave en de extra mobiliteit die daaruit voortkomt. De komende 10 jaar verwachten we in de MRA de bouw van 175 duizend woningen. Voor het versnellen van de woningbouwproductie in gebieden zoals de Haarlemmermeer, Amsterdam-Zuidoost, Haven Stad, IJburg/Zeeburgereiland en Purmerend en Zaanstad is door het Rijk in totaal zo'n € 500 miljoen vrijgemaakt voor de bijbehorende bereikbaarheidsinvesteringen. In het huidige Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn hiervoor deels al middelen opgenomen. Maar met de definitieve afspraken die nu zijn gemaakt betekent dit voor de komende tien jaar dat er hieruit extra middelen nodig zijn voor vooral de ontsluitende infrastructuur en de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze worden zo nodig in afweging genomen in relatie tot andere investeringen.

Hiermee zijn niet alle opgaven opgelost. Diverse lange termijn studies laten zien dat de mobiliteit na 2025 weer gaat groeien in onze regio. Openbaar vervoer kan een belangrijke bijdrage leveren om die groei op te vangen. De Vervoerregio is daarom nauw betrokken bij grote projecten die de schaalsprong moeten realiseren, zoals HOV Zaan IJ en de Sprong over het IJ. We sluiten niet uit

dat voor het bereiken van een akkoord door de partijen een extra beroep gedaan wordt op de Vervoerregio. Zo nodig wegen we dit af tegen de doelen van deze en andere projecten.

Slim programmeren van projecten

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit staan alle investeringen opgenomen die de Vervoerregio doet en wil gaan doen. Met zo'n driehonderd projecten in de komende tien jaar is dat programma inmiddels goed gevuld. Het gaat dan om kleine fiets- en verkeersveiligheidsprojecten en om grote opgaven zoals bij de grote multimodale knooppunten rond de Zuidas en Schiphol en de aanpak van de Thorbeckeweg in Zaanstad. De kosten voor de uitvoering van deze projecten nemen toe. Daarom willen we incidenteel het budget voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit verhogen, zodat de projecten waar de Vervoerregio aan bijdraagt niet stilvallen. We doen een inhoudelijke analyse om het bedrag te bepalen dat uiteindelijk in de begroting moet worden ingepast. Met het Rijk gaan we in gesprek over de rol die zij daarbij kunnen spelen.

Deze verhoging bij bestaande projecten betekent dat we minder overhouden voor nieuwe projecten, tenzij we ervoor kiezen om extra budget vrij te maken.

Met gemeenten, provincie Noord-Holland en andere partners zijn we nu al in gesprek over hoe we zo goed mogelijk samen kunnen programmeren. Want alle overheden hebben hiermee te maken en we zien dat investeringsprogramma's daardoor moeten worden bijgesteld. Zolang we dat niet ieder apart doen, kunnen de negatieve gevolgen voor onze ambities worden beperkt. Een mogelijkheid is ook om onze bijdragen aan projecten in de tijd naar achteren te schuiven, zodat voldoende ruimte is om de belangrijkste projecten eerst te doen en tegenvallers nu op te kunnen vangen.

OV Herstelbudget

We hebben naar enkele grote financiële dossiers gekeken. Voor het openbaar vervoer hebben we vanwege het achterblijven van de reizigersopbrengsten ten opzichte van 2019 een herstelbudget gecreëerd. Dat budget is tot en met 2022 beperkt aangesproken vanwege de steunmaatregelen van het Rijk. Vanaf 2023 is een forse bijdrage van de Vervoerregio noodzakelijk in het openbaar vervoer. Dat is aanvullend op de rijkssteun (TVOV), steun van de aandeelhouders zoals de gemeente Amsterdam en de maatregelen die de vervoerders zelf treffen. Het is van belang dat het openbaar vervoer voor de reiziger in onze regio aantrekkelijk en betrouwbaar blijft. Wij hebben geconstateerd we dat bepaalde concessies in onze regio incidenteel een bijdrage nodig hebben om deze moeilijke periode te overbruggen. Het is een ingewikkelde situatie waarbij de rijkssteun uitfaseert, de reizigersopbrengsten nog lang niet terug zijn op het niveau van 2019 en waarbij de ov-sector kampt met tegenvallers zoals energieprijzen. Dit vraagt keuzes om toe te groeien naar een nieuw evenwicht tussen reizigersopbrengsten en de

exploitatiekosten, passend bij de ontwikkelingen in de regio en het reisgedrag. We willen de voorwaarden voor een financiële herstelbijdrage zo inrichten dat vervoerders worden uitgedaagd om het openbaar vervoer prettig en aantrekkelijk blijft en past bij de ontwikkelingen in de regio, waarbij rekening wordt gehouden met de uitdagingen waar de vervoerders voor staan. Naast de financiële uitdaging gaat het dan ook om de huidige personeelssituatie.

Tariefactie voor minima

De indexatie van de tarieven is landelijk vastgesteld. Omdat deze indexactie hoger was dan andere jaren is een tarief actie voor minima en voedselbanken ingericht. Hiervoor is € 5 miljoen beschikbaar gesteld.

Indexatie projecten

Voor enkele projecten zijn harde afspraken voor de vergoeding van prijsstijgingen vastgelegd in contracten en beschikkingen. Voor die juridische verplichtingen is in 2023 en 2024 in totaal € 11 miljoen aanvullend in de begroting opgenomen.

Opdrachtgever van vervangingsopgaven railinfra

Sinds 1 januari 2022 is de Vervoerregio risicodragend opdrachtgever voor het beheer en onderhoud en vervanging van de tram- en metro infrastructuur. Dit is het grootste contract van de Vervoerregio en heeft een taakstellend budget van gemiddeld € 115 miljoen per jaar. Vanwege de overdracht vanuit de gemeente Amsterdam weten we dat in de opgave de komende periode wijzigingen in plaatsvinden, zowel positief als negatief. Omdat de effecten nu nog niet scherp zijn, kiezen we ervoor dit contract nauwgezet te volgen. De kern van het contract is dat extra opgaven in eerste instantie binnen het budget worden opgelost, bijvoorbeeld door aanpassingen in de kwaliteit en kwantiteit van het onderhoud.

III.b Financieel beleid

Op de deelbudgetten vindt de volgende sturing plaats:

- Voor de Investeringsagenda is structureel ruim € 110 miljoen beschikbaar. Binnen die budgetruimte moeten de verschillende projecten op infrastructuurgebied worden bekostigd. Daaronder vallen zowel de infrastructuurprojecten die de Vervoerregio voor eigen rekening en risico uitvoert, als de bijdragen aan partners die als wegbeheerder projecten uitvoeren.
- De grote projecten die samenhangen met de schaalsprong in het OV – zoals de Amsteltram en de toekomstige projecten doortrekken Noord/Zuidlijn, sluiten metroring,

Zuidasdok en de aanleg van het 5e en 6e spoor bij station Zuid – worden als afzonderlijke posten in de begroting opgenomen ter hoogte van onze bestuurlijke toezegde bijdragen.

- De concessies worden jaarlijks opgenomen voor de schattingen op basis van vervoerplannen en concessieafspraken. Het openbaar vervoer zit momenteel in zwaar weer: achterblijvende reizigersopbrengsten en energiekosten geeft financiële nood in het ov. Het is van belang dat het openbaar vervoer voor de reiziger in onze regio op een afdoende niveau in stand blijft en groei kan faciliteren. Daarom is voor de periode 2024 t/m 2028 extra budget beschikbaar om – waar nodig – de concessies te ondersteunen bij het financieel herstel naar de nieuwe 'post-Covid'- situatie. Voor 2023 zijn er bijdragen beschikt aan vervoerders uit dit herstelbudget en ook voor 2024 zijn we in gesprek met de vervoerders. In de begroting wordt uitgegaan van een taakstelling voor reizigersgroei, waarmee vanaf 2025 de jaarlijkse bijdrage aan de concessie Amsterdam daalt.
- Voor de uitvoering van het AMRI-contract is een totaalbedrag voor de periode 2022 t/m 2034 begroot, gemiddeld € 115 miljoen per jaar. Binnen die ruimte moet het beheer en onderhoud, inclusief vervangingsonderhoud, plaatsvinden. Bij areaalwijzigingen worden aanvullende afspraken gemaakt. In 2024 eindigt de transitieperiode naar de nieuwe governance, waarmee het opdrachtgeverschap is overgegaan van gemeente Amsterdam naar de Vervoerregio.
- De uitgaven binnen het onderdeel Activa GVB zijn de bijdragen voor de investeringen in de strategische activa, dat vooral uit het rollend materieel (metro's en trams) bestaat. Voor de investeringen waartoe vanaf 2019 is besloten, vergoedt de Vervoerregio jaarlijks de kapitaallasten.
- De uitgaven op het onderdeel Onderzoek, Studie en Samenwerking van € 7 miljoen jaarlijks vallen in twee grote brokken uiteen. De samenwerkingsprojecten in MRA-verband vallen hieronder. Daarnaast worden algemene onderzoeken en studies bekostigd, die niet direct aan individuele projecten zijn gerelateerd.
- De inzet van onze medewerkers zijn deels gerubriceerd onder de 'Apparaatskosten' van het programma Verkeer en Vervoer en deels onder de 'Apparaatskosten' van het programma Overhead. Ook de uitgaven voor ICT, communicatie, facilitair en huisvesting vallen onder Overhead. In totaal is circa € 23 miljoen jaarlijks beschikbaar voor de vaste formatie van 150 fte, voor inhuur van derden en voor de overige materiële overheadkosten. Dat is minder dan 5% van de jaarlijkse begroting.

III.c Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandsvermogen

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

Het weerstandsvermogen wordt bepaald door de omvang van de reserves en het saldo vooruitontvangen BDU waar geen bestemming op zit. Hiermee kunnen niet begrote uitgaven worden opgevangen. De omvang van het weerstandsvermogen bedraagt eind 2022 € 64,7 miljoen, zijnde het saldo van de BDU ad € 154,8 miljoen en het beklemde deel daarvan ad € 90,1 miljoen.

Dit weerstandsvermogen ad € 64,7 miljoen moet worden afgezet tegen de benodigde risicobuffer die eind 2022 op € 42 miljoen uitkomt (zie hierna onder het kopje Risicobeheersing). De echte vrije ruimte van het saldo BDU bedraagt daarmee iets meer dan € 20 miljoen, wat gering is: nog geen 5% van onze jaarlijkse begroting.

De Vervoerregio heeft geen algemene reserve.

Risicoinventarisatie en -beheersing

Uit een actualisatie van de risicoanalyse volgen een aantal risico's, die in het kort kunnen worden ondergebracht in de volgende vijf punten:

- Onrust op allerlei markten door de Oekraïne-oorlog (gevolg o.a. prijsstijgingen);
- Onvoldoende prijscompensatie in de BDU;
- Vervoerders zijn niet in staat om de kosten, opbrengsten en productieomvang naar een nieuwe balans te krijgen;
- Externe bedreigingen voor de ICT-infrastructuur zoals aanvallen of hacks;
- De toenemende opgave om goed personeel te werven en te binden.

Om de financiële impact van de risico's in te schatten is een analyse gemaakt waarin de financiële omvang van de risico's in risico-categorieën zijn ingedeeld. Vervolgens is de impact (effect) in euro's bepaald en gewogen met de risico-inschatting (kans). De som van de financiële risico's, rekening houdend met een incidenteel of structureel effect, telt voor de periode 2023-2026 op tot € 169 miljoen, dat is gemiddeld € 42 miljoen per jaar.

III.d De financiële kaders in cijfers en in beeld

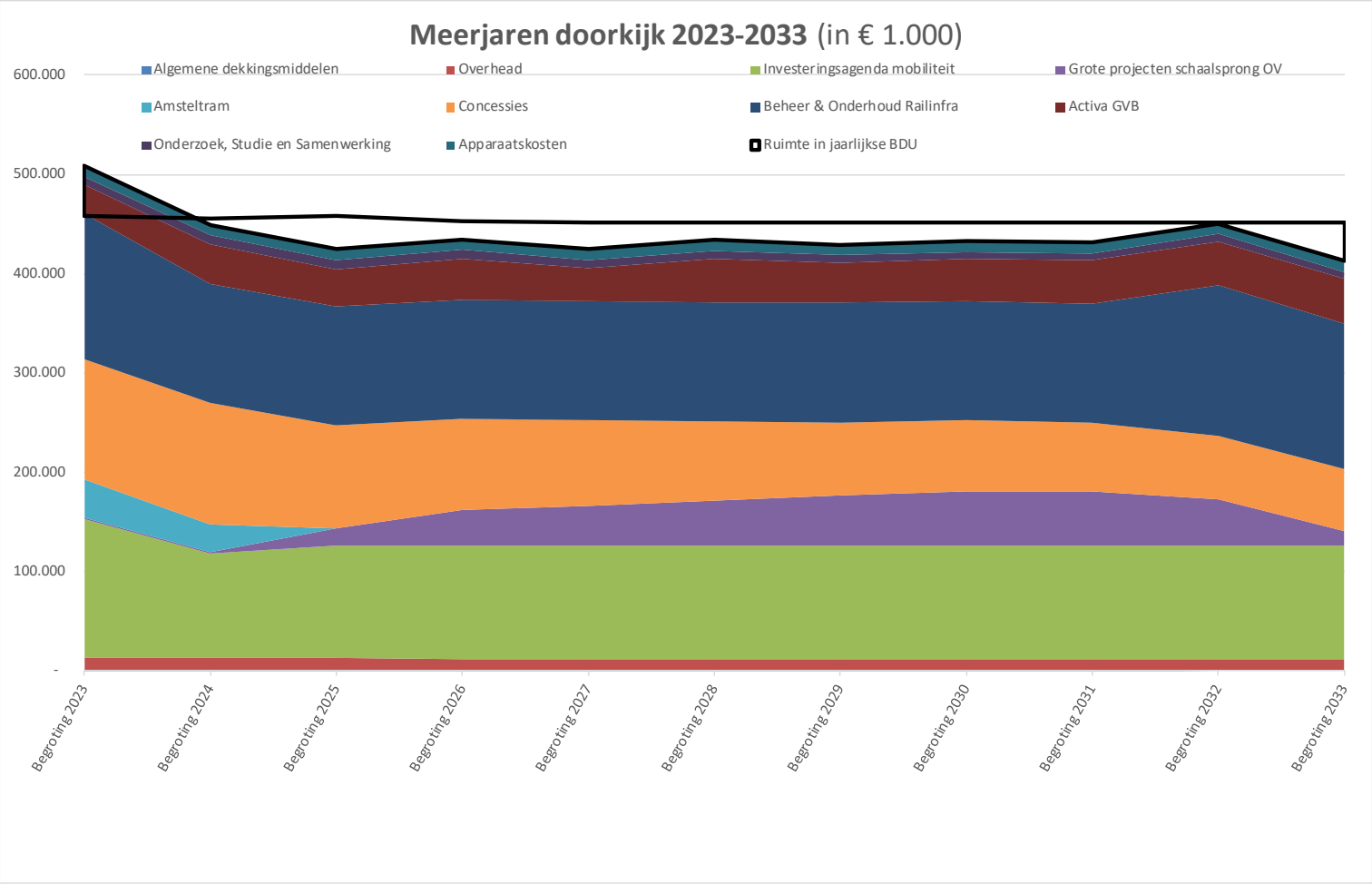
Tabel 1: Meerjarig financieel perspectief (2023-2033) (bedragen x € 1.000)

(Sub-)Programma													
LASTEN	Jaarrekening 2021	Begroting 2022 (na Burap-2)	Begroting 2023 (na 1e Begrotings-wijziging)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030	Begroting 2031	Begroting 2032	Begroting 2033
Algemene dekkingsmiddelen	-49	300	522	458	404	349	295	241	187	133	79	0	0
Overhead	10.409	12.373	11.486	11.486	11.536	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491	11.491
Investeringsagenda mobiliteit	124.648	152.344	140.469	105.573	114.475	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424	114.424
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring	0	500	1.000	1.000	16.500	35.000	40.000	45.000	50.000	55.000	55.000	46.000	15.000
Amsteltram	32.553	48.625	39.265	28.482	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessies	298.870	227.450	120.710	122.480	103.621	92.047	86.047	80.047	74.047	71.047	68.047	65.047	62.047
Assetmanagement Railinfrastructuur	126.204	140.015	146.167	120.405	119.805	120.205	120.205	120.205	120.205	120.205	120.205	151.351	146.980
Activa GVB	18.537	39.742	29.306	39.415	38.302	41.888	33.649	44.068	40.697	42.441	44.185	44.050	44.603
Duurzaam en slim	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	7.327	9.233	9.110	8.872	8.884	8.465	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260
Apparaatskosten	8.770	10.767	10.232	10.232	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782	10.782
TOTAAL LASTEN	**627.269**	**641.349**	**508.266**	**448.404**	**424.310**	**434.650**	**424.153**	**433.518**	**429.093**	**432.783**	**431.473**	**450.405**	**412.586**
BDU jaarbijdrage	425.600	443.265	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633
Overige baten	228.833	165.722	14.785	11.193	14.217	9.434	7.915	7.861	7.807	7.753	7.699	7.620	7.620
TOTAAL BATEN	**654.433**	**608.988**	**458.417**	**454.826**	**457.850**	**453.067**	**451.548**	**451.494**	**451.440**	**451.386**	**451.332**	**451.253**	**451.253**
SALDO OVER HET JAAR	**27.164**	**-32.362**	**-49.849**	**6.422**	**33.539**	**18.416**	**27.394**	**17.976**	**22.346**	**18.603**	**19.859**	**847**	**38.666**
SPAARSALDO BDU	**187.143**	**154.781**	**104.932**	**111.354**	**144.893**	**163.309**	**190.704**	**208.679**	**231.026**	**249.628**	**269.487**	**270.334**	**309.001**

De begrotingsbedragen in 2022 en 2023 voor de subprogramma's Investeringsagenda mobiliteit en Beheer & Onderhoud Infrastructuur (AMRI) zijn incidenteel hoger omdat budgetten uit voorgaande jaren zijn doorgeschoven.

Vervoerregio Amsterdam

Grafiek 1: Meerjarig perspectief in beeld



III.e Ontwikkeling BDU-saldo

In tabel 2 is de ontwikkeling van het BDU-saldo weergegeven, er van uitgaande dat de begrotingsruimte of het begrotingstekort wordt verrekend met het BDU-saldo en ruimte niet wordt ingezet voor extra uitgaven. Deze ruimte is niet geheel vrij inzetbaar. Een deel van dit saldo moet als weerstandsvermogen ofwel financiële buffer voor risico's worden aangehouden.

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

Ontwikkeling saldo BDU	Gewijzigde begroting 2022 (na 2e Bestuurs-rapportage 2022)	Begroting 2023 (na 1e Begrotings-wijziging 2023)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Beginstand saldo BDU	187.142	154.781	104.932	111.353	144.893	163.309
Beschikte jaarbijdrage	443.265	443.633	443.633	443.633	443.633	443.633
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	630.408	598.413	548.564	554.986	588.525	606.942
Inzet BDU in begrotingsjaar	-475.627	-493.482	-437.211	-410.093	-425.217	-416.238
Stand saldo BDU ultimo jaar	154.781	104.932	111.353	144.893	163.309	190.703
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	90.100	18.800	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	42.000	84.000	126.000	168.000	168.000	168.000
Deel BDU beklemd	132.100	102.800	126.000	168.000	168.000	168.000
Deel BDU niet beklemd	22.681	2.132	-14.647	-23.107	-4.691	22.703

Uit deze tabel blijkt dat het beschikbare saldo van de BDU tot en met 2026 nodig is als buffer voor de risico's.

Er van uit gaande dat de opgebouwde buffer eind 2025 voldoende is voor de risico's op lange termijn, ontstaat pas na 2026 inzetbare begrotingsruimte.

IV. BEGROTINGSPROCES 2024

Met de kaderbrief worden de uitgangspunten, kaders en voornemens gepresenteerd waarbinnen de begroting wordt opgesteld. We presenteren het financieel kader als de meerjarenbegroting zoals die na vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2023 geldt. Daarmee is in dat kader nog geen rekening gehouden met nieuwe voornemens of ontwikkelingen. De doelstellingen voor 2024 worden daarop aangepast en budgettair ingepast bij het opstellen van de Begroting 2024-2027.

Het DB wil met deze gegevens in juli 2023 het begrotingsvoorstel aan de regioraad voorleggen voor eerste bespreking. Ook wordt deze Ontwerpbegroting 2024 aan de gemeenten voorgelegd voor een zienswijze. Hierna wordt de definitieve begroting ter vaststelling aangeboden aan de regioraad in oktober 2023.

Zoals elk jaar gebruikelijk, vragen wij bij gedeputeerde staten uitstel aan op de in de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) genoemde datum 15 september 2023 voor indiening van de definitieve Begroting 2024. Daarbij is een belangrijk argument dat van de gemeenten geen deelnemersbijdrage wordt gevraagd waarmee zij in hun begroting rekening moeten houden.