

Gemeenteraden en wethouders van de Vervoerregio
Amsterdam

Datum	26 april 2022	Onderwerp	Kaderbrief 2023
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2022/16635/RS		
Inlichtingen	Jan Wijma, 020 – 5273646 , j.wijma@vervoerregio.nl	Bijlagen	-

Geachte heer/mevrouw,

Vorig jaar startten wij de Kaderbrief 2022 met de weggevallen opbrengsten bij het openbaar vervoer. Langzamerhand keren we weer terug naar de pandemieloze maatschappij. Ook het openbaar vervoer verwacht dat daarmee een herstel van het aantal reizigers optreedt, maar op korte termijn blijven de reizigersopbrengsten nog achter bij de verwachtingen van voor de pandemie. De huidige scenario's gaan er van uit dat pas in 2025 het aantal reizigers weer op het oude niveau van 2019 ligt. Onzeker is nog wat de werkelijke effecten op de mobiliteitsbehoefte van het toegenomen thuiswerken op middellange en lange termijn zijn. Daarom hebben we bij het Rijk aangedrongen op een vangnet regeling die doorloopt tot 2024 waarmee het aanbod in ieder geval op het huidige niveau van 90% kan worden gehandhaafd. Helaas is er, gegeven de berichtgeving van 14 april, geen zicht op een regeling ná 2022 en verder.

De afgelopen maanden zijn er nieuwe ontwikkelingen bij gekomen. Prijzen van energie en van bouwmaterialen stijgen flink en deze stijging lijkt nog niet ten einde gekomen. Daarmee stijgen de kosten van projecten fors.

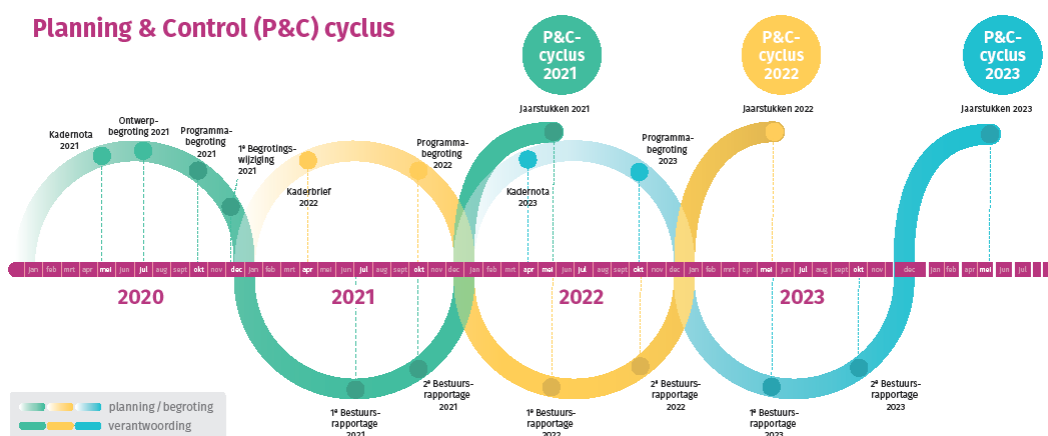
Op iets langere termijn speelt dat de ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties en de verwachting dat het Rijk in de Metropoolregio Amsterdam 250.000 nieuwe woningen wil laten bouwen.

Wij willen graag in samenspraak met de gemeenten onderzoeken hoe we de middelen zo effectief mogelijk in kunnen zetten. Zowel voor de Vervoerregio als voor de gemeenten brengen deze ontwikkelingen keuzes met zich mee. De huidige financiële ruimte is onvoldoende om al onze ambities te verwezenlijken gelet op de financiële impact van de hierboven genoemde ontwikkelingen.

Na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2022 krijgt de Vervoerregio een nieuwe regioraad en een nieuw dagelijks bestuur. Dit dagelijks bestuur zal rond de zomer accenten leggen bij de verschillende

dossiers en realistische ambities opstellen. Het nieuwe dagelijks bestuur zal deze vast willen leggen in een bestuursakkoord dat voor de jaren 2022 tot en met 2026 geldt.

In de 'Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam' is vastgelegd de Vervoerregio uiterlijk 15 april de kaders voor de begroting van het jaar daarop aangeeft. Daarmee is deze kaderbrief de start van een nieuwe cyclus voor de P&C producties (begroting, bestuursrapportages en jaarstukken):



De maatregelen die noodzakelijk zijn om het OV en de infrastructuur en railinfraprojecten af te stemmen op de beschikbare middelen voor de komende begrotingsjaren zijn nog niet genomen. De komende tijd moet de Vervoerregio keuzes maken in een snel veranderende omgeving. Daarom willen wij u in deze kaderbrief voorleggen op welke wijze wij van het financieel perspectief van het bestaand, door de regioraad vastgesteld beleid en financiële kaders willen komen tot de definitieve Begroting 2023-2026 die de regioraad in het najaar vaststelt.

Huidige meerjarenraming als uitgangspunt

In deze kaderbrief gaan wij in op welke wijze het nieuwe dagelijks bestuur de beleidsontwikkelingen uit zal werken. De Begroting 2022-2025 geeft daarbij de startpositie voor de financiële kaders weer. In de volgende tabel zijn de begrotingen voor de jaren 2021 tot en met 2026 weergegeven zoals deze zijn opgenomen in de door de regioraad op 26 oktober 2021 vastgestelde Begroting 2022-2025:

Tabel 1 Begroting tot en met 2026 (x € 1.000)

(Sub-)Programma	Gewijzigde begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
LASTEN						
Algemene dekkingsmiddelen	0	566	522	458	404	404
Overhead	11.214	10.700	10.820	10.820	10.820	10.775
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	148.250	152.851	103.577	100.211	110.227	110.177
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring Amsteltram **)	0	10.000	10.000	25.000	30.000	30.000
Concessies *)	31.484	47.388	33.640	21.301	0	0
BORI/MVP	308.536	117.371	90.256	77.460	75.860	72.860
Acitva GVB	138.872	144.611	114.455	125.228	116.596	113.721
Onderzoek, Studie en Samenwerking	40.044	30.673	19.503	24.929	37.570	45.131
Apparaatskosten	8.746	8.999	8.940	8.940	8.940	8.490
Totaal Verkeer & Vervoer	685.369	522.871	390.874	393.572	389.696	390.882
TOTAAL LASTEN 5)	696.584	534.137	402.216	404.850	400.920	402.061
BATEN						
Algemene dekkingsmiddelen:						
BDU jaarbijdrage	425.600	426.749	426.750	426.750	426.750	426.750
BDU saldo voorgaande jaren	36.224	69.820	-37.809	-32.007	-35.084	-31.972
Rentebaten	2.111	2.036	1.992	1.928	1.874	404
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal Algemene dekkingsmiddelen	463.935	498.605	390.933	396.670	393.540	395.181
Overhead	140	140	140	140	140	140
Verkeer & Vervoer:						
Investeringsagenda Mobiliteit	12.212	0	0	0	0	0
Amsteltram **)	587	27.293	3.104	0	0	0
Concessies *)	216.209	6.100	6.100	6.100	5.300	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0
Acitva GVB	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	2.246	1.999	1.940	1.940	1.940	1.440
Apparaatskosten	95	0	0	0	0	0
Totaal Verkeer & Vervoer	231.348	35.392	11.143	8.040	7.240	6.740
TOTAAL BATEN 5)	695.424	534.137	402.216	404.850	400.920	402.061
RESULTAAT VOOR BESTEMMING	-1.160	0	0	0	0	0
MUTATIES RESERVES						
Toevoeging aan reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking van reserves	1.160	0	0	0	0	0
TOTAAL MUTATIES RESERVES	1.160	0	0	0	0	0
RESULTAAT	0	0	0	0	0	0

*) Het begrote bedrag van de concessies in 2021 ad € 308 mln is inclusief de beschikbaarheidsvergoeding ad € 210 mln.

**) Na 2023 vergt de Amsteltram slechts geringe uitgaven. Deze vrijvallende middelen zijn voor een deel in de meerjarenbegroting opgenomen als beoogde bijdrage vanuit de Vervoerregio voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroring.

Ook in 2023 vraagt de Vervoerregio geen bijdrage van de veertien deelnemende gemeenten.

De Vervoerregio heeft in voorgaande jaren een buffer opgebouwd uit BDU-inkomsten. Dit is het saldo BDU en kan de Vervoerregio in een begrotingsjaar inzetten om meer uit te voeren dan met alleen de jaarlijkse BDU-ontvangsten. Andersom kan niet uitgegeven BDU dit saldo weer aanvullen. De ontwikkeling van het saldo BDU resulterend uit bovenstaande begroting is als volgt:

Tabel 2 Ontwikkeling Saldo BDU tot en met 2026 (x € 1.000)

Ontwikkeling saldo BDU	Gewijzigde begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Beginstand saldo BDU	159.979	123.754	53.934	91.743	123.751	158.834
Beschikte jaarbijdrage	425.600	426.749	426.750	426.750	426.750	426.750
Totaal Beschikbare BDU begin van het jaar	585.578	550.504	480.684	518.493	550.500	585.584
Inzet BDU in begrotingsjaar	-461.824	-496.569	-388.941	-394.742	-391.666	-394.777
Stand saldo BDU ultimo jaar	123.754	53.934	91.743	123.751	158.834	190.807
Hiervan beklemd:						
Beklemd als gevolg van overheveling van budgetten naar latere jaren	69.820	0	0	0	0	0
Benodigde buffer voor risico's	35.000	42.500	50.000	57.500	65.000	72.500
Risico niet behalen taakstelling concessie	0	7.565	15.131	22.696	30.262	37.827
Deel BDU beklemd	104.820	50.065	65.131	80.196	95.262	110.327
Deel BDU niet beklemd	18.934	3.869	26.612	43.554	63.573	80.479

Ontwikkelingen op te nemen in de Begroting 2023-2026

Hoewel niet alle ontwikkelingen kwantificeerbaar zijn, willen we u wel aangeven welke belangrijke ontwikkelingen met een mogelijk substantieel financieel effect wij in het begrotingsproces meenemen:

- **Ontwikkeling reizigersopbrengsten** → Voor de pandemie ging de Vervoerregio in de meerjarenraming uit van een jaarlijkse groei van 2% van de reizigersopbrengsten, waardoor de kosten voor concessies in de meerjarenbegroting van jaar op jaar afnemen. Het basisscenario dat de vervoerders nu landelijk hanteren voor de reizigersaantallen, gaat uit van een terugkeer van de reizigersaantallen die in 2025 op het niveau van 2019 liggen en daarna jaarlijks 2% groeien. Bij deze aannames treedt een nadelig verschil op van circa € 40 mln per jaar ten opzichte van de bestaande meerjarenraming. Tot en met augustus 2022 heeft het Rijk dit financieel gat opgevuld met de BVOV. Ook tot en met eind 2022 is er toezegging op steun maar vanaf 2023 is er nog geen zicht op een nieuwe regeling. De Vervoerregio wil daarom gezamenlijk met Rijk, vervoerders en aandeelhouders naar oplossingen zoeken om de gevolgen voor het aanbod van het OV acceptabel te houden. Naar huidig inzicht gaat deze regeling er niet, of in onvoldoende mate komen. Om het voorzieningenniveau in 2023 op 90% te houden, zal circa € 60 miljoen nodig zijn. Deze middelen zijn er niet. Oplossingsrichtingen hierin zijn onder andere afschaling van het vervoersaanbod, bezuinigingen op sociale veiligheid, inzetten van vrije ruimte, temporiseren van projecten, tariefverhogingen, enz... Voor alle mogelijke oplossingen gaat de Vervoerregio in gesprek met haar stakeholders.
- **Prijzontwikkelingen** → De afgelopen periode zijn we geconfronteerd met sterke stijgende prijzen: de indices IBOI (5,2% voor 2021) en GWW (11%) groeien aanzienlijk forser dan voorgaande jaren en de oorlog in de Oekraïne leidt tot een prijsexplosie van brandstofkosten en kosten van bouwmaterialen, die nog niet in deze indices zijn verwerkt. Dat zet de uitvoering van projecten,

het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, de investeringen in rollend materieel en de exploitatie van het openbaar vervoer onder druk. Wij onderzoeken momenteel welke effecten dat heeft en brengen deze in beeld, zodat het dagelijks bestuur goede afwegingen kan maken en een koers uit kan zetten. Eind juni berekent het ministerie van I&W de indexatie over de BDU. De Vervoerregio streeft er naar het totaal van de kostenstijgingen van beschikkingen en opdrachten binnen deze index te houden. Er is een kans dat de indexatie op de BDU onvoldoende is om de genoemde gevolgen volledig op te vangen.

- **Regionale mobiliteitsplannen en ontwikkelingen in de woningbouw** → De verwachting is dat het Rijk tot en met 2040 circa 250.000 nieuwe woningen in onze regio wil bouwen. Dat brengt nieuwe mobiliteitsbehoeften met zich mee, die nopen tot nieuwe investeringsprojecten en de exploitatie van nieuwe openbaar vervoerlijnen. De huidige dynamiek in de BDU voorziet niet in een groei van de BDU bij groei van het inwonertal en aantal woningen in de regio. Dat vindt het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio niet aanvaardbaar en daarom zijn wij met het Rijk in gesprek.
- **Doorschuivende budgetten van 2021 naar 2022** → In 2021 zijn niet alle budgetten besteed. Dit komt onder andere door het achterblijven van uitvoering in projecten en/of het officieel aanvragen van middelen door subsidieaanvragers. Zoals elk jaar hogen we de begroting van het nieuwe jaar op met deze bij de projecten behorende middelen.
- Net zoals vorige jaren dekt de Vervoerregio haar uitgaven uit voornamelijk BDU-inkomsten. Daarom wordt ook voor 2023 geen financiële bijdrage van deelnemende gemeenten gevraagd.

Proces vanaf heden tot de vaststelling van de begroting 2023

Het proces om te komen tot vaststelling van de Begroting 2023-2026 zal in grote lijnen vergelijkbaar zijn met het proces zoals dit in 2021 is gevolgd. De definitieve begroting wordt vooraf gegaan door de Ontwerpbegroting 2023.

Op 16 juni 2022 bespreekt het dagelijks bestuur de Ontwerpbegroting 2023 en stuurt deze daarna aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten voor de zienswijze procedure. De regioraad bespreekt de Ontwerpbegroting 2023 in zijn vergadering van 5 juli 2022. Voorafgaand aan de agendering in de Regioraad wordt de Rekeningencommissie ook betrokken in het proces.

De Vervoerregio bundelt de reacties van de gemeenten en verwerkt deze in de op 25 oktober vast te stellen Begroting 2023-2026. Net zoals vorige jaren valt deze periode (van 17 juni tot en met medio september) voor het indienen van een zienswijze ook (grotendeels) binnen het zomerreces. De Vervoerregio is op ambtelijk niveau in nauw overleg met de gemeenten ten aanzien van de begroting en is net zoals in vorige jaren bereid om aan de deelnemers van het financieel overleg (en andere geïnteresseerden) een presentatie te geven zodat eventuele zienswijzen in het juiste kader geplaatst kunnen worden.

Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) moet de Vervoerregio de begroting vóór 1 augustus indienen bij Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland. Net zoals in voorgaande jaren vraagt de Vervoerregio uitstel tot 15 november 2022 aan voor het indienen van de begroting. Zoals ook in 2021 is gerealiseerd, is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit één van de onderdelen die wij gelijktijdig met de begroting en de jaarstukken aan de regioraad aanbieden.

Desgewenst, afhankelijk van de ontwikkelingen rond de opvolging van de BVOV, is het mogelijk een 1e Begrotingswijziging 2023 op te stellen ter vaststelling in de Regioraad van december 2022, analoog aan het proces zoals dit eind 2020 is gevolgd.

Flexibiliteit van beide kanten in het proces en rond zienswijzen

De ontwikkelingen van het reisgedrag en daarmee voor het OV, de bereidheid van het rijk om financieel bij te dragen in oplossingen voortvloeiend uit de transitieplannen van vervoerders en om te compenseren voor de teruggelopen reizigersopbrengsten zijn momenteel onduidelijk.

Dat vereist flexibiliteit vanuit onze kant om te zoeken naar oplossingen en deze te implementeren, waarbij wij waarde hechten aan uw visie, om daarmee uw voorstellen en aanbevelingen tijdig mee te kunnen nemen in de besluitvorming.

Wij vertrouwen erop dat u als gemeenteraad begrip heeft voor de soms krappe termijnen en ook van uw kant waar mogelijk flexibiliteit kunt inzetten om met ons mee te kunnen denken, via uw inbreng in de Regioraad van de Vervoerregio of de zienswijzes vanuit uw gemeenten waar we uw inbreng enorm op waarde schatten.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

Drs. M. Ruigrok
Portefeuillehouder Financiën

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.