

KADERNOTA 2021

Versie: Regioraad

Datum: 12 mei 2020

VOORWOORD

Het jaar 2020 is een jaar met grote onzekerheden; wereldwijd is het Coronavirus uitgebroken. Iedereen ervaart hiervan de gevolgen in het dagelijks leven. We leven niet alleen in angst voor het virus, onze bewegingsruimte is sterk ingeperkt om verdere verspreiding te voorkomen. Bedrijven, scholen en kantoren gaan tijdelijk dicht, we gaan thuiswerken, thuis leren en telewerken, landgrenzen worden gesloten. Dit alles heeft een enorme impact op ons doen en laten, en dat wereldwijd.

De genomen beheersmaatregelen treffen ook het werk van de Vervoerregio. Ook ons kantoor is gesloten en we werken vanuit de thuissituatie; gezondheid voorop. Het gebruik van het openbaar vervoer is per 16 maart 2020 plotsklaps fors afgenomen. Dit raakt onze vervoerspartners direct door de fors teruglopende reizigersaantallen en -opbrengsten. Naar verwachting zal er ook sprake zijn van een effect op de oplevering / programmering van mobiliteitsprojecten. Dit raakt de bouwsector in onze regio.

De omvang van de gevolgen van deze crisis en de mate waarin deze de taken van de Vervoerregio en partners raakt, is op het moment van opstellen van deze kadernota nog niet bekend. In het in deze kadernota opgenomen financieel perspectief is hiermee nog geen rekening gehouden. Het dagelijks bestuur realiseert zich dat in de komende tijd ook een beroep wordt gedaan op de Vervoerregio om bij te dragen aan het opvangen van de gevolgen van de crisis en het herstel. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd de ondersteuning van de OV-bedrijven en het steunen van de bouwsector door mobiliteitsprojecten te blijven stimuleren. Dit kan effecten hebben voor het financieel perspectief.

Voor het begrotingsproces betekent dit alles dat met de kadernota 2021 weliswaar een financieel perspectief wordt gepresenteerd, maar dat de crisis grote invloed gaat hebben op dit perspectief en op de invulling van de begroting van 2020 en latere jaren. De Vervoerregio is begin april gestart met het inventariseren van de mogelijke gevolgen van de crisis. Via het begrotingsproces wordt u hiervan op de hoogte gehouden.

INHOUDSOPGAVE

KADERNOTA 2021	1
Voorwoord	2
I. Inleiding	4
II. Beleidsuitgangspunten voor de begroting 2021	5
III. Financieel perspectief	7
IV. Begrotingsproces 2021	11
V. Bijlagen	12

I. INLEIDING

In 2020 is de wereld in de ban van de Corona-crisis. We leven in angst voor het virus en onze bewegingsruimte is sterk ingeperkt om verdere verspreiding te voorkomen. Bedrijven, scholen en kantoren gaan tijdelijk dicht, we gaan thuiswerken, thuis leren en telewerken, landgrenzen worden gesloten. Dit alles heeft een enorme impact op ons doen en laten, en dat wereldwijd.

De genomen beheersmaatregelen treffen ook het werk van de Vervoerregio. Het gebruik van het openbaar vervoer is per 16 maart 2020 plotsklaps fors afgenomen. Dit raakt onze vervoerspartners direct door de fors teruglopende reizigersaantallen en -opbrengsten. Naar verwachting zal er ook sprake zijn van een effect op de oplevering / programmering van mobiliteitsprojecten. Dit raakt de bouwsector in onze regio.

Inmiddels is de Vervoerregio gestart met het inventariseren van de gevolgen van de crisis. Daarbij wordt ingezet op het ondersteunen van de OV-bedrijven en de voortgang van mobiliteitsprojecten. Het is evident dat dit zijn weerslag zal hebben op de begroting van 2020 en latere jaren. Bij het aanbieden van de begroting 2021 zullen we u hierover informeren.

De crisis heeft ook gevolgen voor het P&C proces. Normaliter presenteren we met de kadernota de uitgangspunten/kaders en voornemens waarbinnen de volgende begroting wordt opgesteld. Op dit moment volstaan we met het presenteren van de kaders/uitgangspunten en het daarop gebaseerde financieel perspectief. Daarnaast is een toelichting opgenomen over het begrotingsproces 2021 die in het bijzonder ge-ent is op de maatregelen die we willen nemen om de OV-bedrijven te ondersteunen en de voortgang van de mobiliteitsprojecten te borgen.

We gaan achtereenvolgens in op:

- de uitgangspunten voor de begroting 2021 / meerjarenraming 2022-2024
- het financieel perspectief (2020-2030)
- het begrotingsproces 2021

II. BELEIDSUITGANGSPUNTEN VOOR DE BEGROTING 2021

Algemeen

De Vervoerregio ontvangt vanuit het rijk middelen via de Brede Doel Uitkering (BDU¹). De omvang van deze BDU-middelen bedraagt ca € 400 mln per jaar. Met deze structurele middelen (en aanvullende incidentele bijdragen) vervult de Vervoerregio haar wettelijke verplichtingen. Deze wettelijke verplichtingen zijn vastgelegd in de Wet lokaal spoor², Wet Personenvervoer en de Wet BDU verkeer en vervoer.

In de achter ons liggende jaren is een deel van de jaarlijks ontvangen middelen niet ingezet; de Vervoerregio heeft deze gelden gereserveerd. Deze gereserveerde middelen worden aangewend voor onder andere het project Amsteltram en voor bijdragen aan mobiliteitsprojecten. De ambitie op dit gebied is groter dan de hiervoor in de begroting opgenomen budgetten, niet alleen voor het begrotingsjaar, ook in de daarop volgende jaren. Dit zorgt samen met de verplichte uitgaven voor het beheer en onderhoud van railinfrastructuur en de beoogde uitgaven voor (Zero-Emissie) vervangingsinvesteringen voor de nodige uitdagingen.

De Vervoerregio werkt nauw samen met haar partners en is daar deels ook van afhankelijk. Zo zijn we recent geconfronteerd met het besluit van de Provincie Noord-Holland over het grotendeels schrappen van het Duinpolderwegproject en ligt er een advies over het project ZuidasDok (hogere kosten die later gaan plaatshebben). Andere grote projecten waar vertraging een reëel risico is zijn HOV Zeeburgereiland, Sprong over Het IJ (Javabrug en metrostation Sixhaven), Verbinding A8-A9, HOV Noordwijk-Schiphol en Multimodale Knoop Schiphol. Zodra er vertraging optreedt worden de voor deze projecten gereserveerde budgetten niet volgens planning aangewend; er treedt onderbesteding op. Samen met onze partners onderzoeken we hoe we tot een zo reëel mogelijke kostenprogrammering komen en welke maatregelen we kunnen nemen om onderbesteding te voorkomen in het geval dat nog vertraging optreedt.

In 2019 is begonnen met het verbeteren van de samenwerking en het vereenvoudigen van de aansturing van het openbaar vervoer in het concessiegebied Amsterdam. Onderdeel van de te maken afspraken is het uitgangspunt dat de Vervoerregio zal gaan optreden als risicodragend opdrachtgever voor het beheer & onderhoud van de railinfrastructuur materiaalaanschaf. Door het verminderen van het aantal managementlagen zal de directe sturing vanuit de Vervoerregio op het GVB voor de uitvoering van deze activiteiten worden versterkt. Als gevolg hiervan zal het risicoprofiel van de Vervoerregio wijzigen. Wat dit concreet betekent voor de organisatie, de werkzaamheden en op de wijze waarop het risicomanagement wordt ingericht, is nog onderwerp van onderzoek. Naar verwachting is hierover meer bekend bij de begroting 2021.

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio is voornemens om in het voorjaar 2020 een zogenaamde midterm-review te houden. Het is denkbaar dat uit deze review enkele maatregelen volgen die van invloed kunnen zijn op de begroting. Deze voorgenomen maatregelen worden bij de behandeling van de begroting 2021 (in oktober 2020) aan de Regioraad voorgelegd.

¹ 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.

² Wet lokaal spoor van 10 juli 2013

Financiële uitgangspunten 2021 (en volgende jaren)

De hieronder opgenomen uitgangspunten bevatten nog geen uitgewerkte maatregelen n.a.v. de huidige crisis. Deze (crisis)maatregelen worden in het komende begrotingsproces ontwikkeld. Het dagelijks bestuur gaat daarbij uit van de ondersteuning van de OV bedrijven en de voortgang van mobiliteitsprojecten waarmee ook de bouwsector wordt gesteund.

De gehanteerde financiële uitgangspunten voor de opgenomen begrotingsramingen zijn:

- a. De begroting 2021 is gebaseerd op het vastgesteld beleid, zoals opgenomen en financieel vertaald in de meerjarenraming van de begroting 2020. Dit financieel meerjarenperspectief (2020-2023) wordt aangepast naar aanleiding van diverse ontwikkelingen zoals daar zijn:
 1. doorwerkingen vanuit 2019, gemeld bij tweede bestuursrapportage 2019 en jaarstukken 2019;
 2. de indexering van de rijksbijdrage BDU, en
 3. de verwachte bijstellingen bij de 1e begrotingswijziging 2020.
- b. De begroting/meerjarenraming is structureel sluitend; dat wil zeggen dat in 2024 de structurele lasten volledig zijn gedekt door structurele baten. In de tussenliggende jaren (2021 tot en met 2023) is het toegestaan dat de structurele lasten deels zijn gedekt door incidentele baten, bijv. door de inzet van het BDU fonds.
- c. Voor de lasten(ontwikkeling) van de door de Regioraad vastgestelde formatie wordt de cao van de gemeente Amsterdam gevolgd. De loonkosten zijn opgenomen voor het maximum van de functieschaal. Deze sluiten goed aan bij de werkelijke loonkosten, zo leert de ervaring.
- d. De overige gehanteerde kostenindices zijn:
 1. voor infrastructurele projecten: de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI)
 2. voor budgetten gerelateerd aan OV-concessies: het gewogen gemiddelde van de Index Materiële Overheidsconsumptie (IMOC) en de loonvoetmarktsector prijsindex
 3. voor de Stadsconcessie: het gewogen gemiddelde van de Index Materiële Overheidsconsumptie (IMOC) en de loonvoetmarktsector prijsindex
 4. voor de streekconcessies: de Landelijke Bedrijfs Index (LBI)
 5. voor subsidies voor BORI/MVP: de index BDU
- e. Bij het opstellen van de begroting wordt er van uit gegaan dat de ontwikkeling van de lasten voor de posten genoemd onder c en d, worden gedekt door de ontwikkeling van de rijksbijdrage BDU van hetzelfde jaar.
- f. De bijdragen voor de GVB-concessie nemen jaarlijks af als gevolg van toenemende reizigersopbrengsten (in normale omstandigheden). Daarbij wordt er van uit gegaan dat de extra belasting van de infrastructuur als gevolg van de toegenomen reizigersaantallen mogelijk is door het adequaat beheer, onderhoud en omvang van deze infrastructuur.
- g. De Vervoerregio heeft, conform de BBV, het stelsel van baten en lasten als uitgangspunt: ramingen gaan uit van geleverde prestaties/uitgevoerde werkzaamheden aan het eind van het jaar.
- h. De Vervoerregio krijgt haar inkomsten via de Brede Doel Uitkering (BDU) en ontvangt geen gemeentelijke bijdragen.
- i. De Vervoerregio heeft, net als in voorgaande jaren, geen centrale post onvoorzien in de begroting opgenomen.

III. FINANCIËEL PERSPECTIEF

De begroting/meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het (nieuwe) begrotingsjaar 2021 en de drie opeenvolgende jaren 2022-2024. Omdat meerdere ontwikkelingen ook van invloed zijn op het lopende jaar is ook 2020 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 2020 en meerjarenraming 2021-2023. Dit houdt in dat de budgetomvang van de onderscheiden begrotingsprogramma's bestaat uit:

- Budget conform meerjarenbegroting 2020
- Bijstellingen vanwege technische aanpassingen, 2^e bestuursrapportage 2019, jaarrekening 2019, kostenindexatie, ontwikkelingen rijksbijdrage BDU en bijdrage tekort S&C.

De ontwikkeling van het begrotingsbeslag (-saldo) en de gevolgen daarvan voor het BDU-fonds voor de jaren 2020-2024 is in onderstaande tabel opgenomen. Onder begrotingssaldo wordt verstaan: het saldo van baten, lasten en mutatie van reserves, voor verrekening met het saldo van de Vooruit ontvangen BDU-bijdragen (lees: fonds BDU).

Tabel 1: Ontwikkeling begrotingssaldo (bedragen x € 1 mln)

	Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024
1	Stand begroting 2020	-84,5	-2,9	-0,8	22,0	-23,2
2	Technische aanpassingen	8,0	8,0	0,1	25,8	87,4
3	Bijstellingen vanuit 2 ^e Burap 2019	2,7	2,7	1,8	1,8	1,8
4	Bijstellingen vanuit jaarrekening 2019	-91,0	-0,5	7,4	0,1	0,1
5	Indexatie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Overige bijstellingen	-12,0	0,9	0,9	9,1	9,1
	Totaal begrotingssaldo	-176,8	8,2	9,4	58,8	75,2

NB: de samenstelling van de in tabel 1 opgenomen bedragen staat in bijlage 1.

Toelichting ontwikkeling begrotingssaldo (tabel 1)

Ad 1: Stand begroting 2020:

Dit is het saldo van de in oktober 2019 door de Regioraad vastgestelde begroting 2020.

Ad 2: Technische aanpassingen

Een deel van de lasten van de formatie voor het team Kennis & Onderzoek wordt doorbelast aan het samenwerkingsverband VENOM. Deze doorbelasting ad € 0,1 mln was niet in de begroting verwerkt. De lasten van de aanleg van de laadinfrastructuur voor de concessie ZAWA is in de begroting opgenomen als onderdeel van het budget van deze concessie. Het hiervoor in het subprogramma Duurzaam & Slim opgenomen bedrag ad € 15,8 mln kan hierdoor vrijvallen (€ 7,9 mln in 2020 en in 2021). In de begroting is vanaf 2023 een bedrag opgenomen voor Nog te programmeren kosten en maakt daar geen deel uit van het begrotingssaldo. Ten behoeve van het financieel meerjarenperspectief worden deze bedragen toegevoegd aan het begrotingssaldo.

Ad 3: Bijstellingen vanuit 2e bestuursrapportage 2019

De Vervoerregio wil als basishouding alle taken innovierend aanpakken. Om die reden kan een apart budget Innovatiefonds vervallen (€ 0,9 mln in 2020 en 2021).

In 2019 is een nieuwe gemeentelijke cao tot stand gekomen. Als gevolg hiervan stijgen de loonkosten vanaf 2019. Deze stijging was nog niet volledig in de begroting 2020 opgenomen (extra € 0,2 mln in 2020 en € 0,3 mln vanaf 2021). De verwachting is dat de loonkostenstijging wordt gecompenseerd vanuit de indexatie 2020 van de rijksbijdrage BDU (zie beleidsuitgangspunt e).

In 2019 bleek dat het budget van de Reizigersadviesraad nog moest worden toegevoegd aan de begroting. Samen met extra lasten van huisvesting en verzekeringen gaat het om een extra bedrag van € 0,1 mln dat aan de begroting wordt toegevoegd.

De indexatie 2019 van de rijksbijdrage BDU levert een extra jaarlijkse bijdrage op van € 1,9 mln.

Ad 4: Bijstellingen vanuit jaarstukken 2019

Geconstateerd is dat gemeenten de afgelopen jaren minder uitgeven aan Collectief Vraagafhankelijk Vervoer dan hiervoor gereserveerd is. In de begroting houden we nu rekening met dit lagere bedrag. Bij de tweede bestuursrapportage is voorgesteld om niet-bestede budgetten die projectgebonden zijn, vast te houden voor deze projecten. Het zijn geormerkte bedragen. Bij het opmaken van de jaarstukken is € 84,4 mln aangemerkt als geormerkte bedrag die wordt toegevoegd aan begroting 2020 en volgende jaren:

- Investeringsagenda Mobiliteit: € 14,5 mln, toevoegen aan begroting 2020
- Amstelveenlijn: € 7,3 mln onttrekken aan begroting 2022
- Uithoornlijn: € 0,5 mln toevoegen aan begroting 2020
- Concessies (bonus): € 2,4 mln toevoegen aan begroting 2020
- BORI/MVP: € 62,7 mln toevoegen aan begroting 2020
- Activa (aanschaf nieuw rijdend materieel): € 9,4 mln toevoegen aan begroting 2020
- Duurzaam & Slim: € 1,1 mln totaal toevoegen aan begroting 2020 en 2021
- Onderzoek, Studie & Samenwerking: € 1,1 mln toevoegen aan begroting 2020.

Ad 5: Indexatie

Het dagelijks bestuur heeft in november en december 2019 de subsidieverleningsbeschikkingen voor het jaar 2020 vastgesteld. Er is sprake van hogere lasten ad € 3,1 mln als gevolg van de kostenindexatie 2020. Deze hogere lasten zijn nog niet in de begroting 2020 opgenomen. Ook bij de convenanten voor het BORI/MVP is sprake van indexatie (€ 3,2 mln). Ten slotte, ook bij het subprogramma Investeringsagenda Mobiliteit is sprake van toegestane indexaties. De omvang daarvan wordt in kaart gebracht en betrokken bij de begroting 2021.

De verwachting is dat de hogere lasten als gevolg van de diverse indexaties wordt gecompenseerd vanuit de indexatie 2020 van de rijksbijdrage BDU (zie beleidsuitgangspunt e).

Ad 6: Overige bijstellingen

In december 2019 is van het Ministerie van I&W het actueel overzicht ontvangen van de BDU-bijdragen. Dat overzicht bevat de jaarlijkse BDU-bijdrage en de BDU-bijdrage die wordt verstrekt ten behoeve van enkele specifieke projecten. De begroting wordt hierop afgestemd. (het gedeeltelijk terugdraaien van een eerder opgelegde bezuiniging was nog niet volledig door de Vervoerregio verwerkt. Dit leidt tot een structureel voordeel van € 9 mln).

Voor de BDU-bijdrage die wordt ontvangen voor enkele specifieke projecten (waaronder AROV) wordt ook een bijdrage van de Vervoerregio en van overige regionale partijen/gemeenten verwacht (cofinanciering).

De bijdragen van de Vervoerregio zijn in de meerjarenraming opgenomen (subprogramma Investeringsagenda). Het rijk stelt over het algemeen eisen aan deze bijdragen, waaronder tijdige oplevering. Voor de AROV projecten is het duidelijk dat niet alle deelprojecten tijdig, conform de in de AROV vastgelegde termijn van eind 2020, worden opgeleverd. Met het Ministerie van I&W is contact over de opgelopen vertraging met de vraag om toestemming voor latere oplevering met behoud van de BDU-bijdrage. Het Ministerie heeft laten weten bereid te zijn mee te denken aan een oplossing. Op het moment van opstellen van deze Kadernota is er nog geen duidelijkheid of dit gaat lukken; richting het BO Mirt in najaar 2020 moet daar duidelijkheid over zijn.

Het project Signalling & Control (S&C), onderdeel van Amsterdam Metro Systeem (AMSYS) heeft, zoals eerder gecommuniceerd³, te maken met vertraging en budgetoverschrijdingen. Dit is het gevolg van de complexiteit van het implementeren van een nieuw systeem in een in operatie zijnde situatie en op basis van de ervaring met de Noord/Zuidlijn. Ook blijken (toekomstige) wijzigingen in het systeem duurder dan eerder was aangenomen. Er is een financieringsbehoefte geconstateerd van circa € 35 mln. Het is cruciaal dat dit systeem werkt om de bereikbaarheid van Amsterdam en regio op orde te houden. Er wordt daarom voorgesteld dat de Vervoerregio de extra lasten voor een werkend vervoersysteem (analoog aan de Noord/Zuidlijn), het extra beheer & onderhoud en de bijdrage aan lopende projecten met een S&C-component voor haar rekening neemt, totaal € 17,4 mln. In de uitgewerkte oplossing is voorzien dat de gemeente een vergelijkbaar bedrag bijdraagt. Van de bedragen die ten laste van de Vervoerregio komen is € 6,2 mln inpasbaar in de begroting 2020 (in de subprogramma's Investeringsagenda Mobiliteit en BORI/MVP). Het resterend bedrag (€ 11,2 mln) wordt aanvullend in de begroting opgenomen. De resultaten van de herijking GVB worden binnenkort aan het dagelijks bestuur voorgelegd. De resultaten worden met de begroting 2021 aan de regioraad aangeboden.

Resume financieel perspectief

In de jaren tot en met 2022 is er beperkt ruimte voor het doen van extra uitgaven. Het gaat om € 20 mln. Vanaf 2023 is er jaarlijks ruim € 60 mln beschikbaar voor extra uitgaven. Benadrukt zij dat het financieel perspectief is opgesteld zonder rekening te houden met maatregelen naar aanleiding van de Coronacrisis en/of toekennen extra budgetten aan bestaande begrotingsprogramma's als gevolg van beleidsontwikkelingen.

Door de extra toevoeging van projectbudgetten (doorschuiven vanuit 2019) aan de begroting 2020 stijgt het verwacht lastenniveau in dat jaar naar een omvang van ca € 600 mln om daarna af te nemen naar een niveau van ca € 400 mln. Ter vergelijking; het lastenniveau was in 2018 ca 400 mln en in 2019 € 480 mln.

Vanwege de grote fluctuaties over de jaren wordt in de voorbereiding van de begroting 2021 onderzocht of de programmering over de jaren kan worden bijgesteld om in de eerste jaren meer ruimte te creëren voor de maatregelen om de Corona-crisis op te vangen. Hierbij wordt ook het steunpakket dat door het rijk wordt aangeboden, betrokken.

Ontwikkeling BDU-saldo

³ Informatieve brief aan Regioraad 10 december 2019 over Kosten en dekking programma Signalling & Control.

De jaarlijkse begrotingsaldi worden verrekend met het saldo aan vooruit ontvangen BDU-bijdragen. Ultimo 2019 bedraagt dat BDU-saldo € 179,2 mln. Hierin is het resultaat van 2019 begrepen. Voor het jaar 2020 is voorzien dat € 84,5 mln van het BDU-saldo wordt toegevoegd aan de begroting 2020. Daaraan wordt een vergelijkbaar bedrag toegevoegd vanuit het resultaat 2019 (geormerkte bedragen). Samen met de andere gepresenteerde begrotingsaanpassingen leidt het tot een inzet van € 176,8 mln in 2020.

In tabel 2 is de ontwikkeling van het BDU-saldo weergegeven er van uitgaande dat de gepresenteerde begrotingsaldi worden verrekend met het BDU-saldi en niet worden ingezet voor extra uitgaven. De bedragen in regel c zijn “standen”; het zijn niet de jaarlijks beschikbare bedragen (die staan in regel b).

Tabel 2: Ontwikkeling BDU-saldo (bedragen x € 1 mln)

	Omschrijving	2020	2021	2022	2023	2024
a	Stand aanvang jaar	179,2	2,5	10,7	20,1	78,9
b	Effect begrotingsaldo (zie tabel 1)	-176,8	8,2	9,4	58,8	75,2
c	Stand ultimo jaar	2,5	10,7	20,1	78,9	154,1

Meerjarig financieel perspectief

Voor het financieel perspectief wordt aanvullend 6 jaren in beeld gebracht; dit komt neer op een financieel perspectief van de periode 2020-2030. Dit perspectief is in bijlage 1 opgenomen. Bijlage 2 bevat de meerjarige ontwikkeling van het BDU-saldo.

IV. BEGROTINGSPROCES 2021

Normaliter worden met de kadernota de uitgangspunten/kaders en voornemens gepresenteerd waarbinnen de begroting wordt opgesteld. Op dit moment is volstaan we met het presenteren van de kaders/uitgangspunten en het daarop gebaseerde financieel perspectief; het perspectief is daarmee gebaseerd op bestaand beleid en “beleidsarm”.

Het gepresenteerd financieel perspectief toont het begrotingsjaar 2020 met een lastenniveau van ca € 600 mln; in latere jaren is dit afgenomen tot € 400 mln. Het dagelijks bestuur realiseert zich dat dit geen realistisch beeld is en wil met de begroting wel een reële prognose aanbieden. Een onderzoek daartoe is gestart.

Eind maart is gestart met de inventarisatie van de gevolgen van de Corona-crisis. Het dagelijks bestuur wil met de Regioraad in gesprek over steunmaatregelen naast de maatregelen die door het rijk worden geboden. Deze maatregelen zijn gericht op de ondersteuning van de OV-bedrijven en de steun voor de bouwsector door het zo veel als mogelijk door laten gaan / versnellen van mobiliteitsprojecten.

Ook andere trajecten die van invloed zijn op de begroting zijn nog lopende, zoals de midterm-review van het dagelijks bestuur en het onderzoek naar de verbetering van de samenwerking en aansturing van het OV in het concessiegebied Amsterdam.

Het dagelijks bestuur wil op basis van deze gegevens in september 2020 een voorstel aan de Regioraad voorleggen voor eerste bespreking en op grond van deze bespreking ook verwerken / opnemen in de begroting.

Het is niet mogelijk om deze voorstellen tijdig, dat wil zeggen eind mei, gereed te hebben om in de ontwerpbegroting 2021 op te nemen (de raadsbehandeling van de ontwerpbegroting staat gepland op 30 juni 2020). Om die reden wordt de ontwerpbegroting een “beleidsarme” begroting die na behandeling op 30 juni aan de gemeenten wordt gestuurd. Vaststelling van deze begroting is voorzien medio oktober 2020.

Het dagelijks bestuur is van mening dat de huidige omstandigheden het rechtvaardigen dat de begroting 2021 stapsgewijs wordt opgebouwd met als basis het financieel meerjarenperspectief waarvoor u in deze kadernota de bouwstenen aantreft. Van de gemeenten wordt, net als in voorgaande jaren, geen deelnemersbijdrage gevraagd waarmee in de gemeentebegroting rekening moet worden gehouden.

V. BIJLAGEN

Bijlage 1: Meerjarig financieel perspectief (2020-2030)

(bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1: Stand begroting 2020	-84.522	-2.902	-844	22.043	-23.213	-60	-60	-59	-59	-60	-60
2: Techn aanpassing begroting	8.025	8.025	125	25.804	87.428	56.166	56.704	46.055	56.266	55.438	55.438
- Toerekening kosten aan Venom	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125	125
- Dubbele raming laadinfra Zawa	7.900	7.900									
- In begroting opgenomen post Nog te programmeren				25.679	87.303	56.041	56.579	45.930	56.141	55.313	55.313
3: Burap 2019-2	2.650	2.650	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
- Budget innovatiefonds vervalt	900	900									
- Doorwerking loonstijging	-200	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300	-300
- Compensatie door indexatie BDU-bijdrage	200	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
- Kosten huisvesting, verzekeringen, RAR	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150
- BDU-indexatie	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	1.900
4: Jaarrekening	-90.950	-450	7.450	150	150	150	150	150	150	150	150
- geoormerkte bedragen	-91.100	-600	7.300								
- structurele aanpassing (Bijdrage CVV/buurtbussen)	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
5: Indexatie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- indexatie concessie Amsterdam	-700	-700	-700	-700	-700	-700	-700	-700	-700	-700	-700
- indexatie A'dam, soc veiligheid	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500
- Amstelland - Meerlanden	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144	-1.144
- Zaanstreek	-286	-286	-286	-286	-286	-286	-286	-286	-286	-286	-286
- Waterland	-475	-475	-475	-475	-475	-475	-475	-475	-475	-475	-475
- Bori/MVP	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200	-3.200
- Compensatie door indexatie BDU-bijdrage	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305	6.305
6: Overige bijstellingen	-11.955	880	880	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063
- BDU (relatief) indexatie en terugdraai van bezuin	-755	880	880	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063	9.063
- Bijdrage S&C	-11.200										
- Herijking GVB-concessie	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Totaal begrotingssaldo (1 tem 6)	-176.752	8.203	9.361	58.810	75.178	67.069	67.607	56.959	67.170	66.341	66.341

Bijlage 2: Meerjarige ontwikkeling BDU-saldo

(bedragen x € 1.000)

BDU-saldo	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
stand 1-1	179.246	2.494	10.697	20.058	78.868	154.046	221.115	288.722	345.681	412.851	479.192
Stand 31-12	2.494	10.697	20.058	78.868	154.046	221.115	288.722	345.681	412.851	479.192	545.533

