

Gemeenteraden en Colleges van B&W van de  
gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam

Datum 15 april 2021  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk 2021/15523/RS

Onderwerp Kaderbrief 2022

Inlichtingen

[Redacted]

Bijlagen

Geachte heer/mevrouw,

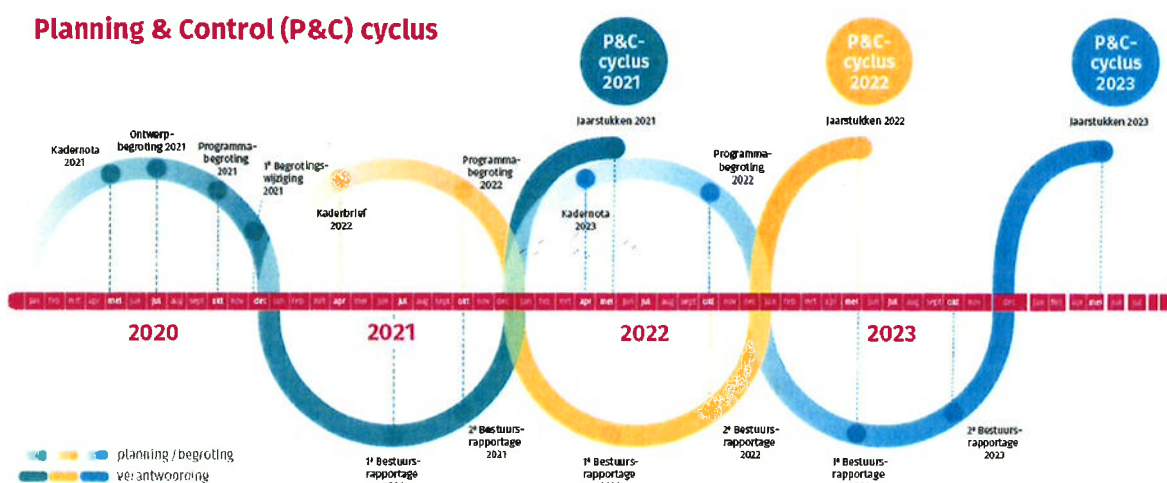
Met het volgende citaat van voorzitter Egbert de Vries schetsen wij de huidige context waarin de Vervoerregio de Begroting 2022-2025 moet opstellen:

“Het openbaar vervoer in het hele land heeft het moeilijk. We hebben allemaal dezelfde problematiek. Iedereen moet volgend jaar snijden in het aanbod. Maar de situatie in Amsterdam steekt hier wel bovenuit. In onze regio vervoeren we een derde van de dagelijkse instappers in het stad- en streekvervoer, het merendeel in Amsterdam. Vervoerder GVB is volledig afhankelijk van de opbrengsten daarvan. Die zijn grotendeels weggevallen door corona. Het gaat om zulke hoge bedragen, dat we dat zonder hulp van het Rijk niet kunnen oplossen.”

Zonder bijdrage van het Rijk vrezen wij dat het OV-systeem zodanig moet worden afgeschaald, dat het snel opbouwen niet meer kan als het nodig is, bijvoorbeeld als in de Metropoolregio Amsterdam 250.000 extra woningen komen of als de COVID-19 pandemie voorbij is en onze inwoners bus, tram en metro weer opzoeken. In deze realiteit staan wij voor de opgave om de kaders voor de toekomstige begroting aan te geven.

Afgelopen week heeft het Rijk toegezegd de beschikbaarheidsvergoeding 2021 ook voor het 4<sup>e</sup> kwartaal te willen verstrekken en voor de periode daarna te willen werken aan een regeling om toe te werken naar een nieuw financieel evenwicht binnen de concessies, rekening houdend met de ontwikkeling rond COVID-19 en de beperkende maatregelen. Deze toezegging verlicht de opgave op korte termijn en geeft ons meer tijd om aan een structurele oplossing te werken. Daarnaast is ook afgelopen week bekend geworden dat het Rijk € 1,5 miljard uit het Groeifonds bijdraagt voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroring.

Het is een jaarlijkse afspraak vastgelegd in de 'Gemeenschappelijke regeling Vervoerregio Amsterdam' om uiterlijk 15 april de kaders voor de begroting van het jaar daarop aan te geven. Voorheen werd deze afspraak ingevuld met een Kadernota. Daarmee is de Kadernota de start van een nieuwe cyclus voor de P&C producties (begroting, bestuursrapportages en jaarstukken):



#### Aanleiding voor deze kaderbrief in plaats van een Kadernota

Zoals in de eerste alinea's van deze brief is geschetst, zijn de maatregelen die noodzakelijk zijn om het OV in deze tijden van COVID-19 af te stemmen op de beschikbare middelen zodanig onzeker en deels zeer onlangs bekend geworden, dat het opstellen van een Kadernota met concrete financiële kaders nog niet opportuun is. Daarom willen wij u in deze kaderbrief voorleggen op welke wijze wij van het financieel perspectief van het bestaand, door de regio raad vastgesteld beleid en financiële kaders willen komen tot de definitieve Begroting 2022 (met de verplichte meerjarenraming tot en met 2025) die in het najaar door de regio raad kan worden vastgesteld. Deze bestaande kaders zijn opgenomen in de door de regio raad vastgestelde Begroting 2021 en 1<sup>e</sup> Begrotingswijziging 2021.

#### Huidige meerjarenraming als uitgangspunt

In deze kaderbrief wordt ingegaan op welke wijze de beleidsontwikkelingen worden uitgewerkt als vervolg op de eind 2020 aan de Regio raad gepresenteerde ambities voor het jaar 2021 en verder. De meerjarenraming zoals die in de 1<sup>e</sup> Begrotingswijziging 2021 is vastgesteld, geeft daarbij de startpositie voor de financiële kaders weer. In de volgende tabel zijn de begrotingen voor de jaren 2020 tot en met 2025 weergegeven zoals deze zijn opgenomen in de door de regio raad op 15 december 2020 vastgestelde 1<sup>e</sup> Begrotingswijziging 2021:

**Tabel 1 Begroting tot en met 2025 (x € 1.000)**

(Sub-)Programma	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020 (BURAP-2)	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
<b>LASTEN</b>								
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>691</b>	<b>691</b>	<b>566</b>	<b>622</b>	<b>458</b>	<b>404</b>
<b>Overhead</b>	<b>0.048</b>	<b>0.950</b>	<b>9.663</b>	<b>10.298</b>	<b>0.853</b>	<b>0.903</b>	<b>0.803</b>	<b>0.803</b>
Investeringsagenda mobiliteit	123.797	156.590	126.943	158.683	101.561	101.220	97.939	107.720
Bijdrage aanleg verlenging Noord/Zuidlijn en sluiten metroring					10.000	10.000	25.000	30.000
Amsteltram	120.313	97.817	26.486	26.486	79.133	5.601	4.057	0
Concessies	100.622	235.639	98.821	111.356	89.375	85.795	80.179	77.179
BORI/MVP	110.596	138.040	116.955	108.915	111.360	109.657	112.920	122.525
Activa GVB	4.453	29.368	12.106	20.806	28.064	22.884	28.747	41.224
Duurzaam en slim	1.161	5.109	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	6.410	10.654	9.398	9.448	8.443	8.285	8.285	7.835
Apparaatskosten	7.147	8.025	8.554	9.554	8.474	8.474	8.474	8.474
<b>Vervoer en Vervoer</b>	<b>474.089</b>	<b>681.241</b>	<b>399.262</b>	<b>448.247</b>	<b>436.411</b>	<b>381.817</b>	<b>365.402</b>	<b>384.997</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>483.819</b>	<b>691.192</b>	<b>409.617</b>	<b>458.237</b>	<b>446.830</b>	<b>382.242</b>	<b>375.863</b>	<b>405.184</b>
<b>BATEN</b>								
BDU jaarbijdrage	418.668	415.065	414.203	416.698	416.698	416.698	416.698	416.698
BDU saldo voorgaande jaren	28.204	102.050	-12.483	29.709	-4.633	-65.557	-48.808	-17.753
rentebaten	1.110	1.765	691	1.891	1.766	1.722	1.658	404
overige baten	-55	0	0	0	0	0	0	0
<b>Algemene dekkingsmiddelen</b>	<b>447.927</b>	<b>518.881</b>	<b>402.411</b>	<b>448.298</b>	<b>413.830</b>	<b>382.863</b>	<b>389.548</b>	<b>399.350</b>
<b>Overhead</b>	<b>312</b>	<b>280</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Investeringsagenda mobiliteit	919	15.521	0	0	0	0	0	0
Amsteltram	26.192	15.976	0	0	26.626	3.064	0	0
Concessies	7.738	137.253	5.127	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300
BORI/MVP	0	0	0	0	0	0	0	0
Activa GVB	0	0	0	0	0	0	0	0
Duurzaam en slim	229	0	0	0	0	0	0	0
Onderzoek, Studie en Samenwerking	1.102	1.995	1.998	1.998	993	935	935	435
Apparaatskosten	47	206	140	140	140	140	140	140
<b>Vervoer en Vervoer</b>	<b>16.227</b>	<b>170.851</b>	<b>7.288</b>	<b>7.438</b>	<b>33.060</b>	<b>0.438</b>	<b>6.175</b>	<b>6.875</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>484.466</b>	<b>690.112</b>	<b>409.677</b>	<b>458.737</b>	<b>446.890</b>	<b>382.302</b>	<b>375.923</b>	<b>405.224</b>
<b>RESULTAAT VOOR BESTEMMING</b>	<b>847</b>	<b>-1.080</b>	<b>60</b>	<b>-500</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
<b>MUTATIES RESERVES</b>								
Toevoeging aan reserves	-1.460	-60	-60	-60	-60	-60	-60	-60
Onttrekking van reserves	613	1.140	0	560	0	0	0	0
<b>TOTAAL MUTATIES RESERVES</b>	<b>-847</b>	<b>1.080</b>	<b>-60</b>	<b>500</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>	<b>-60</b>
<b>RESULTAAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>

\*) Het begrote bedrag van de concessies in 2020 ad € 235 mln is inclusief de beschikbaarheidsvergoeding ad € 130 mln.

\*\*) Na 2023 ontstaat ruimte omdat de Amsteltram slechts geringe uitgaven meer vergt. Deze vrijvallende middelen worden 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.

De ontwikkeling van het saldo BDU resulterend uit bovenstaande begroting is als volgt:

**Tabel 2 Ontwikkeling Saldo BDU tot en met 2025 (x € 1.000)**

Ontwikkeling BDU-fonds	Jaarrekening 2019	Gewijzigde begroting 2020 (Burap-2)	Primitieve begroting 2021	Gewijzigde begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
<i>Beginstand</i>	207.450	177.702	75.841	75.652	45.942	50.576	116.132	164.941
<i>Beschikte jaarbijdrage</i>	418.668	415.065	414.203	416.698	416.698	416.698	416.698	416.698
<i>Totaal Beschikbare BDU</i>	626.118	592.767	490.043	492.350	462.640	467.274	532.831	581.639
<i>Inzet BDU</i>	-446.872	-517.116	-401.720	-446.407	-412.064	-351.141	-367.890	-398.946
<i>Eindstand fonds BDU</i>	179.246	75.652	88.323	45.942	50.576	116.132	164.941	182.693



### Ontwikkelingen op te nemen in de Begroting 2022-2025

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

- Structurele effecten van veranderend reizigersgedrag op de reizigersopbrengsten bij vervoerders. Primair zijn de vervoerders verantwoordelijk om tot een financieel sluitend vervoersaanbod te komen en via de transitieplannen hun begrotingen bij te stellen. De Vervoerregio wil daarbij gezamenlijk met Rijk, vervoerders en aandeelhouders naar oplossingen zoeken om de gevolgen voor het aanbod van het OV acceptabel te houden.
- Bij de financiële opgave wordt rekening gehouden met de positieve effecten van de herijking van de concessie Amsterdam over 2019, die nog niet eerder in de meerjarenbegroting waren verwerkt.
- De mogelijke verlenging na 2021 van de beschikbaarheidsvergoeding OV die het Rijk afgelopen week tot en met het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 heeft toegezegd. Het Rijk heeft op 9 april aangegeven in 2022 'iets' te willen doen als bijdrage aan de tekorten door terug gelopen reizigersopbrengsten;
- De effecten van de vaststellen van de Jaarstukken 2020, waaronder het doorschuiven van begrotingsposten die in 2020 niet zijn besteed maar wel noodzakelijk blijven voor de uitvoering van de geplande projecten en voltooiing van nog af te rekenen posten;
- Noodzakelijke indexatie van begrotingsposten aan de opbrengstenkant (BDU) en aan de kostenkant (met name concessies, BORI/MVP, Investeringsagenda mobiliteit en de CAO-gevolgen op personele kosten);
- De gevolgen van de voorgenomen aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland en van de voorgenomen inbesteding van de concessie Amsterdam;
- Gevolgen van de implementatie van het nieuwe model voor de governance van de strategische activa van de concessie Amsterdam en de daaruit voortvloeiende begrotingseffecten;
- Gevolgen van ontwikkelingen rond de gewenste verlenging van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de metroring. Op 9 april 2021 is bekend geworden dat het Rijk € 1,5 mrd uit het Groeifonds beschikbaar stelt.
- Gevolgen van toenemende druk op de beschikbare middelen zowel door bovenstaande ontwikkelingen als door de groei van de omvang van ingediende mobiliteitsprojecten, afgezet tegen de zeer beperkte ruimte in de jaren tot en met 2022;
- De noodzaak van de opbouw dan wel in stand houding van een voldoende grote buffer als weerstandsvermogen voor de toegenomen en toenemende financiële risico's, onder meer als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen. Naast het treffen van afdoende beheersmaatregelen heeft de Vervoerregio het saldo van de niet-bestede BDU als buffer voor onvoorziene ontwikkelingen (zie ook tabel 2). Rekening moet daarbij worden gehouden dat de meerjarenbegroting structureel sluitend moet zijn, dat wil zeggen dat de structurele inkomsten en uitgaven vanaf 2025 in evenwicht moeten zijn dan wel een positief saldo moeten hebben. In de tussenliggende jaren (2022 tot en met 2024) is het toegestaan dat de structurele lasten deels zijn gedekt door incidentele baten, bijvoorbeeld door de inzet van het saldo BDU uit eerdere jaren.

Ook in 2022 zal de Vervoerregio geen gemeentelijke bijdrage ontvangen.

#### Proces vanaf heden tot de vaststelling van de begroting 2022

Het proces om te komen tot vaststelling van de begroting 2022 zal in grote lijnen vergelijkbaar zijn met het proces zoals dit in 2020 is gevolgd.

Op 6 juli 2021 zal de regiораad de Ontwerpbegroting 2022 vaststellen op basis van de dan bekende ontwikkelingen, waarna de Ontwerpbegroting 2022 aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten wordt verstuurd voor de zienswijze procedure. De reacties worden gebundeld en verwerkt t.b.v. de op 26 oktober vast te stellen begroting.

Op 26 oktober 2021 zal de regiораad de Begroting 2022-2025 vaststellen. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) dient de begroting van de Vervoerregio vóór 1 augustus ingediend te worden bij de Provincie Noord-Holland. Volgend op het aangevraagde uitstel in voorgaande jaren zal de Vervoerregio ook voor komend jaar uitstel vragen voor het indienen van de begroting. Zoals ook in 2020 is gerealiseerd, is de Investeringsagenda Mobiliteit één van de onderdelen die gelijktijdig met de begroting en de jaarstukken aan de regiораad wordt aangeboden.

Desgewenst, afhankelijk van de ontwikkelingen rond COVID-19, is het mogelijk een Eerste Begrotingswijziging 2022 op te stellen ter vaststelling in de Regiораad van december 2021, analoog aan het proces zoals dit eind 2020 is gevolgd.

#### Flexibiliteit van beide kanten in het proces en rond zienswijzen

De ontwikkelingen rond COVID-19, de gevolgen voor 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 onvoorspelbaar. Niet alleen in de uitkomst, maar ook in het moment waarop duidelijkheid zal ontstaan. 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 hopen 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.

Hoogachtend,



Portefeuillehouder Financiën  
Lid Dagelijks Bestuur

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



Digitally signed by Zynyo B.V.  
Date: 2021.04.15 11:17:00 CEST  
Document ID:  
b85d5dbb-06ed-4715-aeb6-  
7464d68fa306