Vervoerregio Amsterdam

KADERNOTA 2025

VOORWOORD

Hoe zorgen we ervoor dat we overal in onze regio een passend vervoersaanbod krijgen zoals we dat in ons nieuwe beleidskader voor ogen hebben? En waar moeten we en kunnen we nog iets extra's doen? Deze vragen werden onlangs uitgebreid besproken in het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio.

We spraken ook over twee ontwikkelingen die nu onze volle aandacht vragen. Allereerst het openbaar vervoer, dat het niet gemakkelijk heeft. Vervoerders kampen met grote personeelstekorten en dat merken de reizigers. Dat baart ons zorgen, want het openbaar vervoer is keihard nodig voor alle inwoners en bezoekers van onze regio en voor het behalen van onze beleidsdoelen. Zeker met de grote woningbouwopgave in onze regio. Voor de komende periode heeft het op koers houden van ons openbaar vervoer dan ook topprioriteit.

Dat geldt ook voor het verkeersveiliger maken van onze wegen. Helaas blijft het aantal ernstige verkeerslachtoffers onverminderd hoog. Van een trendbreuk is nog steeds geen sprake. Met extra inzet op snelheidsverlagingen, fietspaden, campagnes en handhaving willen we de negatieve trend breken. De Vervoerregio wil gemeenten en andere wegbeheerders met name helpen met de hoge kosten voor het verkeersveilig inrichten van onze wegen. Het rijk helpt ons daar gelukkig ook komend jaar bij.

De komende jaren wil het dagelijks bestuur daarom extra investeren en deze investeringen goed spreiden over de regio. Met de Bikker gelden willen we de belangrijke rol van het openbaar vervoer houden. Waar geen hoogwaardig ov is gaan we deelmobiliteit en flexvervoer ondersteunen als onderdeel van publieke mobiliteit. En vanuit het BDU-saldo willen we, naast de inspanningen voor verkeersveiligheid, ons extra richten op het metropolitane fietsnetwerk en gedragsmaatregelen gericht op modal shift en spreiden & mijden.

Met meer geld zullen niet alle problemen opgelost raken: steeds hebben we te maken met de beperkingen van een krappe arbeidsmarkt. Vooral de kleinere gemeenten hebben last van voldoende menskracht. Waar mogelijk probeert de Vervoerregio daarbij te helpen. Tenslotte kent ook het werken in de openbare ruimte z'n beperkingen: niet alles kan overal tegelijk.

Al deze opgaven vragen van ons dat we intensief samenwerken met al onze partners. Door samen aan projecten en programma's te werken. Zo kunnen we samen onze prioriteiten bepalen en elkaar helpen met personeel en kennis. Dat blijven we komend jaar doen en versterken we daar waar dat nodig is.

Gerard Slegers

Portefeuillehouder Financiën

Dagelijks bestuur Vervoerregio Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	**2**
1. Inleiding	**4**
2. Beleidsmatige uitgangspunten	**5**
3. Financiële uitgangspunten	**10**
4. Begrotingsproces 2025	**13**

1. INLEIDING

Met de kadernota presenteert het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio alle uitgangspunten, voornemens en kaders waarbinnen onze volgende begroting wordt opgesteld. Onze opdracht is om het Beleidskader *Verbinden in Verscheidenheid* in acties om te zetten, en dat is van invloed op de financiële keuzes die de Vervoerregio maakt. Keuzes over toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem, goed onderhoud en het gezond, betaalbaar en toegankelijkheid houden van ons openbaar vervoer. Met de Bikkergelden en enige ruimte in het saldo BDU, ziet het dagelijks bestuur daar ook kansen toe. Het komend jaar willen we vooral laten zien hoe we onze voornemens gaan uitvoeren.

De kadernota zet de lijnen vast uit en is daarmee een eerste stap in de richting van onze programmabegroting. Ook geven we een vooruitzicht van onze financiële positie op basis van de meest actuele inzichten. Door extra financiële steun vanuit het rijk ziet dat beeld er inmiddels weer wat beter uit.

Nieuw is dat we aan de slag gaan met een aantal nadrukkelijke wensen vanuit de regioraad, als uitwerking van de motie Moeskops. We willen de inzet van onze middelen beter meetbaar maken. Zo kunt u als raadslid beter bepalen of u tevreden bent, extra inzet wil of een bijstelling van ons beleid nodig is. Ook maken we de verschillende deelbudgetten beter inzichtelijk en voegen door een aantal begrotingsposten samen te voegen, zodat er eenvoudiger overzicht ontstaat. In de stukken die we tijdens het begrotingsjaar aan u voorleggen, zorgen we dat de voorgestelde wijzigingen tussen de begrotingsprogramma's en de subprogramma's beter zichtbaar en beter te begrijpen zijn. Met de (ontwerp) begroting 2025 presenteren we deze nieuwe opzet in de raad van 9 juli.

In deze kadernota gaan we achtereenvolgens in op:

- De beleidsmatige uitgangspunten
- De financiële uitgangspunten
- Het financieel vooruitzicht voor de komende jaren
- Het begrotingsproces 2025

2. BELEIDSMATIGE UITGANGSPUNTEN

A. Beleidskader Mobiliteit als leidraad voor ons handelen

Het Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid' is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken.

Een goed ingericht mobiliteitssysteem draagt bij aan een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Mobiliteit is een middel om brede welvaart te vergroten, zowel voor reizigers als voor niet-reizigers.

Vijf samenhangende doelen staan daarbij centraal:

- **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.
- **Inclusiviteit:** We willen dat iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt, genoeg kansen heeft om voorzieningen, sociale contacten, opleiding of werkplek te bereiken.
- **Duurzaamheid:** We werken aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstofuitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.
- **Verkeersveiligheid**: 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, willen we op korte termijn een trendbreuk realiseren en de stijging van ongevallen omzetten 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

Om deze doelen te bereiken, werken we volgens **vier principes:**

- **De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.** 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:** Met het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Ov – Mobiliteitsdiensten – Privéauto) moedigen we de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen, en passend zijn bij het gebied waar je reist.
- **Ieder gebied vraagt om een andere oplossing:** We hanteren vijf verschillende gebiedstypen met een andere invulling van mobiliteit volgens het STOMP-principe. We geven onze inwoners keuzemogelijkheden die passen bij de omgeving en aansluiten op onze doelen.
- **Mobiliteit en ruimte versterken elkaar:** 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.

Andere focus door het Beleidskader Mobiliteit

Met het beleidskader kijken wij anders naar de mobiliteitsopgave in onze regio dan voorheen:

- We denken minder vanuit het systeem en meer vanuit de mens en brede welvaart.
- Voor brede welvaart moeten we anders, breder en verder kijken dan alleen naar bereikbaarheid.
- Om brede welvaart te bereiken gaan we van infra als startpunt naar gedrag als startpunt.
- We gaan van beter maken wat al goed is (maximalisatie) naar overal de basis op orde.

Deze nieuwe blik leidt tot een andere mix van projecten, andere benodigde vaardigheden en kennis en om meer samenwerking, ook met andere, nieuwe partijen.

B. Belangrijkste opgaven vanuit het beleidskader voor de nieuwe begroting





Alhoewel het Beleidskader Mobiliteit pas kortgeleden is vastgesteld, zijn we al goed op weg om doelen ervan te realiseren. Bestaande investeringen via bijvoorbeeld het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en onze concessies dragen bij aan de doelen. Maar er zijn ook zaken in het beleidskader die we nog niet doen. En er zijn zaken waar intensivering of andere inzet nodig is. Dit is mede vanwege de grote woningbouwopgave in onze regio: we willen dat mensen juist daar duurzame, gezonde, veilige en inclusieve mobiliteitsopties hebben.

Concreet zien wij dat drie actuele opgaven, die verbonden zijn met het Beleidskader Mobiliteit, de komende tijd **extra (financiële) inzet vragen:**

1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP
2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen / doelgroepen
3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken.

Deze inzet en investeringen willen we bovendien goed spreiden over onze regio.

1. Waarborgen van de belangrijke rol van ov binnen STOMP

Het openbaar vervoer is noodzakelijk in het Beleidskader Mobiliteit: binnen het STOMP-principe vormt het ov hét (ruimte)efficiënte en duurzame vervoermiddel op de (middel)lange afstand. Maar het ov staat momenteel onder druk. Na Covid-19 zijn er nog steeds achterblijvende reizigersopbrengsten en is het reizigersgedrag blijvend veranderd. Daar is kwaliteitsvermindering (o.a. rituitval, drukke voertuigen etc.) in het regionale ov bijgekomen door personeelstekorten die hardnekkig en waarschijnlijk langdurig zijn. Het gevolg: een verslechterd aanbod van het openbaar vervoer. Het ov kan zo de beloften aan de reiziger moeilijker waarmaken.

We willen deze negatieve ontwikkeling zo snel mogelijk ombouwen, vanuit de nieuwe werkelijkheid: ander reizigersgedrag en minder personeel. Daarbij bouwen we aan publieke mobiliteit, waarin ov, flexvervoer en deelmobiliteit samen de reiziger optimaal bedienen.

Het jaarlijkse extra geld van de Motie Bikker levert in principe goede financiële mogelijkheden voor extra investeringen in ov / publieke mobiliteit. Maar hier moet nog wel over besloten worden. Voor de besteding van dit geld in de periode 2024-2026 worden momenteel voorstellen voorbereid.

Korte termijn

Op korte en mogelijk middellange termijn is het personeelstekort in het ov beperkend. Vervoerders werken er hard aan dit op te lossen en ook wij kijken welke maatregelen het tekort sneller kunnen oplossen. Tot die tijd kunnen we het beste inzetten op **kwaliteit**: zorgen dat meer reizigers makkelijker het ov kunnen gebruiken en dat ook positief ervaren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan meer haltes en reisinformatie versneld toegankelijk maken, fietsenrekken bij haltes, speciale tarieven voor specifieke doelgroepen die je vaker in het ov wilt krijgen en (gedrags)campagnes samen met bijv. werkgevers om mensen vaker en/of buiten de spits met het ov te laten reizen. Ook kunnen we op korte termijn experimenteren met deelmobiliteit en flexvervoer.

Middellange en lange termijn

Op middellange en lange termijn komt uitbreiding van het aanbod weer in beeld. Daar willen we klaar voor zijn door geld te reserveren voor investeringen in het ov van de toekomst, vaak gekoppeld aan grote ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de Noord/Zuidlijn, Zuidasdok en de kleine ring hebben we voor het zuiden en Amsterdam die reserveringen al gemaakt. Het ov in het noorden willen we ook verder versterken met investeringen in **BRT / Metrobus** op de ZaanIJ-corridor.

Na de experimenten op korte termijn rollen we op middellange termijn **deelmobiliteit en flexvervoer** verder uit, zeker in gebieden waar geen hoogwaardig ov is. Ook **corridorhubs** zijn daarin een belangrijke schakel: hubs langs snelwegen, in of buiten de vervoerregio, waar reizigers kunnen overstappen van auto naar ov of deelmobiliteit.

Ten slotte willen we verkennen wat het oplevert aan extra mogelijkheden, als we het budget in de begroting voor het ov niet meer stapsgewijs laten afnemen. Met andere woorden: kunnen we de stijgende reizigersopbrengsten weer investeren in ov / publieke mobiliteit, zodat de reiziger ervan profiteert.

2. Het STOMP-aanbod beter spreiden over de regio en de mensen / doelgroepen

Door te werken volgens het STOMP-principe willen we mensen meer mogelijkheden geven om te reizen met gezonde en duurzame manieren van vervoer die relatief weinig ruimte innemen. Met de e-bike zijn veel nieuwe mogelijkheden ontstaan. Toch zijn nog niet altijd en voor iedereen goede mogelijkheden voorhanden. Bijvoorbeeld omdat ov niet overal een aantrekkelijke oplossing biedt, of omdat de fietsinfrastructuur nog niet overal voldoet. Of omdat het een nieuwe woningbouwlocatie is, waar voorheen nog weinig mobiliteit was. Bovendien leidt gedrag ertoe dat reizigers, vooral op dinsdag en donderdag, tijdens de spits massaal in de file staan of in overvolle treinen zitten.
We willen ons daarom extra inspannen om overal en voor iedereen mobiliteitsopties in lijn met STOMP te krijgen. Verschillen in het STOMP-aanbod tussen gebieden, momenten én mensen zullen er altijd blijven, maar we willen in ieder geval meer opties bieden. En bij grote nieuwbouwlocaties willen we dat die opties goed zijn én er ook zo vroeg mogelijk zijn.

Naast de inzet op ov en publieke mobiliteit (zie 1.) willen we vooral extra inzetten op de fiets.

De fiets is voor heel veel mensen namelijk een goed vervoermiddel op de korte en middellange afstand. Ook in gebieden waar ov minder goed is. We willen de uitvoering van het metropolitane **doorfietsnet** versnellen. Het wegnemen van barrières is daarbij heel belangrijk, juist ook in de verbindingen tussen het noorden en zuiden, bijvoorbeeld met de Oostbrug over het IJ.

Deze inzet op infrastructuur willen we aanvullen met structurele doelgroepgerichte inzet op gedragsmaatregelen. Hiermee willen we mensen stimuleren de nieuwe STOMP-mogelijkheden van fiets, deelmobiliteit en ov ook daadwerkelijk echt te gaan gebruiken. Juist ook op verandermomenten zoals een verhuizing. Maar ook willen we ermee bereiken dat de verkeersdrukte (met name ov en auto) beter verspreid wordt over de week én over de dag. Zo benutten we de bestaande infrastructuur beter.

3. Een trendbreuk in de verkeersveiligheid bereiken

Verkeersveiligheid is voor ons een topprioriteit. We willen in 2050 geen verkeersdoden en ernstige slachtoffers meer. Om daar te komen mikken we nu op een trendbreuk. We krijgen steeds beter inzicht in verkeersonveilige locaties en aantallen verkeersongevallen. Daaruit blijkt helaas dat de trend de verkeerde kant op gaat: we zien meer verkeersslachtoffers, ook in onze regio. Het goede nieuws is: daar kunnen we iets aan doen. Want behalve inzicht in locaties en aantallen, hebben we ook steeds beter inzicht in de oorzaken en risico's. Zo zijn wegen waar auto's 50 km/u rijden het meest risicovol. En we zien dat fietsers de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers is.

Met een '**veiligheidsinvestering 50 km/u**' geven we een extra impuls aan het tegengaan van de risico's op ongevallen op de meest risicovolle wegen. Bijvoorbeeld door veilige inrichting en het stimuleren van het omzetten van 50 km/u naar 30 km/u. Naast de aanpak van onze infrastructuur, zetten we ons in voor **verkeersveilig gedrag**. Bij de doelgroep 18-35 jaar (de 'after school'-leeftijd) met een extra impuls. Deze groep vertoont het vaakst risicovol verkeersgedrag.

C. Doelen beleidskader zichtbaar maken in P&C-producten

We gaan onze middelen besteden op basis van ons nieuwe Beleidskader Mobiliteit. We willen ook laten zien dat onze bestedingen daadwerkelijk bijdragen aan de doelen van het beleidskader. Daarom zullen we in toekomstige P&C-producten laten zien hoe we ervoor staan met het bereiken van onze beleidsdoelen. In de brief over de uitwerking van de motie Moeskops hebben we deze aanpak al aangekondigd.

We stellen hiervoor dit jaar kpi's (kritische prestatie indicatoren) op. Dat zijn indicatoren die te koppelen zijn aan onze bestedingen en die zichtbaar maken of we de inhoudelijke doelen van het Beleidskader Mobiliteit halen. Op basis van deze voortgang kunnen vervolgens (financiële) keuzes worden gemaakt. Welke activiteiten zetten we door of versterken we? Welke zaken werken minder goed en bouwen we af? Waar richten we nieuwe activiteiten op? Op deze manier leggen we de relatie tussen de Plan Do Check Act cyclus van de P&C-producten en de inhoudelijke Plan Do Check Act cyclus van het Beleidskader Mobiliteit.

3. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

De Vervoerregio heeft, mede door de gelden vanuit de motie Bikker, de komende jaren een oplopend saldo BDU. Dankzij de motie Bikker is er meer financiële ruimte binnen onze begroting om in te zetten om de verschraling van het OV tegen te gaan. Door diverse factoren is het ook gebleken dat geprogrammeerde budgetten niet altijd op het geplande ritme worden besteed. Hiervoor is de Vervoerregio ook afhankelijk van de externe partijen zoals gemeenten en Provincies.

De begroting/meerjarenraming heeft een planningshorizon van vier jaar. Dit is het begrotingsjaar 2025 en de drie opeenvolgende jaren 2026-2028. Daarnaast kijken we ook 10 jaar vooruit om zo niet alleen inzicht te geven in de huidige bestuursperiode maar ook in de komende bestuursperiode.

Financiële uitgangspunten 2025 en volgende jaren

Voor het jaar 2025 wordt als startpunt uitgegaan van de jaarschijf 2025 zoals opgenomen in de vastgestelde begroting 2024 en daarbij het meerjarig financiële kader. De financiële uitgangspunten voor de begroting 2025 zijn:

1. De aanpassingen door het verwerken van de effecten van de jaarcijfers 2023;
2. De verwachte bijstellingen uit de 1e begrotingswijziging 2024 (1e Bestuursrapportage 2024);
3. Prijsontwikkeling/Indexeringen: Op dit moment is de definitieve indexering nog niet bekend, deze wordt indien bekend verwerkt in de (concept) begroting 2025. Dit gaat over zowel de indexeringen op de BDU (inkomsten) als de indexeringen op onze uitgaven;
4. We onderzoeken de opties voor een gelijkmatig verloop van de OV-middelen in de begroting en meerjarenraming
5. Voor het benodigde weerstandsvermogen wordt geen aparte reservering van BDU gelden aangelegd;
6. Er wordt uitgegaan van gelijkblijvende BDU met een structurele toename vanwege motie Bikker. BDU wordt geïndexeerd.

Financiering

Vervoerregio heeft leningen verstrekt voor het investeren in Zero Emissie (ZE) bussen. De middelen hiervoor zijn aangetrokken bij de Bank Nederlandse Gemeente (BNG). Daarom heeft de Vervoerregio ook leningen lopen en is het hebben van leningen in de toekomst ook mogelijk.

Overige uitgangspunten

1. De begroting is structureel sluitend. Dat wil zeggen dat in 2028 de structurele lasten volledig gedekt zijn door de structurele baten. In de jaren daartussen is het toegestaan dat de structurele lasten deels gedekt zijn door incidentele baten (bv. door de inzet van het saldo BDU);
2. De Vervoerregio neemt, net als in voorgaande jaren, geen centrale post onvoorzien op in de begroting, dit omdat dit niet toegelaten is vanuit de BDU-gelden
3. Van de 14 Gemeenten wordt geen bijdrage gevraagd, daarom zijn er geen financiële consequenties waar zij in hun begroting rekening mee moeten houden;

4. Vrije ruimte: Het saldo BDU geeft de beschikbare vrije ruimte weer. Eventuele programmering van deze vrije ruimte dient besloten te worden door de regioraad;
5. De volgende paragrafen maken integraal deel uit van de begroting 2025 : Verbonden partijen, weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering, bedrijfsvoering en onderhoud kapitaalsgoederen.

Belangrijkste financiële ontwikkelingen sinds vastgestelde begroting 2024 & de daarop volgende bestuursrapportages

Motie Bikker

De motie Bikker houdt voor de Vervoerregio in dat we extra geld krijgen, om verschraling van het ov mee te voorkomen. Dit doen we aan de ene kant door de ov tarieven níet te verhogen in 2024. Dit betreft +/-€ 52 miljoen van de toegezegde € 85 miljoen (prijspeil 2024). In de ontwerpbegroting komt dit onder het subprogramma Concessies. Het nog niet gelabelde geld (€ 33 miljoen) wordt de komende jaren besteed aan een pakket van maatregelen dat de verschraling van het OV tegengaat. In de eerste helft van 2024 werkt de Vervoerregio maatregelenpakketten uit waar het geld aan uitgegeven kan worden. In mei 2024 vergadert de regioraad over de pakketten en in juli vraagt het DB aan de Regioraad tijdens de behandeling van de ontwerpbegroting en het uitvoeringsprogramma om in te stemmen met het definitieve maatregelpakket. Het besluit over het maatregelpakket heeft invloed op de begroting omdat hier ook de verdeling van het geld over de verschillende programma's uit voortkomt.

Ontwikkelfonds OV (minderwerk concessies)

Tijdens covid-19 is er extra geld beschikbaar gesteld voor het op peil houden en herstellen van het ov. De daarin nog beschikbare middelen blijven we gebruiken om het ov te verbeteren. De projecten de we hiervan betalen worden elk jaar door het DB bijgewerkt. Dit wordt in de begroting 2025 inzichtelijk gemaakt.

Wijziging in opbouw BEGROTING 2025

In de begroting 2025 willen we afwijken van de indeling uit de begroting 2024. Dit komt door de voorgestelde wijzigingen ten aanzien van de concessie Amsterdam 2025, waarvan de inbesteding op dit moment loopt. De regioraad krijgt op het niveau van de sub-programma's meer inzicht en moet mee besluiten over eventuele verschuivingen over de sub-programma's heen.

Wat wijzigt er ?

- We benoemen een nieuw sub-programma *Concessie Amsterdam*
- Het bestaande sub-programma *Concessies* wordt *Concessies Streek*
- Het sub-programma *Activa GVB* gaat op in het nieuwe sub-programma *Concessie Amsterdam*

4. BEGROTINGSPROCES 2025

Met de kadernota worden de uitgangspunten, kaders en voornemens gepresenteerd waarbinnen de begroting van 2025 wordt opgesteld. We presenteren het financieel kader als de meerjarenbegroting zoals die na vaststelling van de 1e Begrotingswijziging 2024 geldt. Daarmee is in dat kader nog geen rekening gehouden met nieuwe voornemens of ontwikkelingen. De doelstellingen voor 2025 worden daarop aangepast en budgettair ingepast bij het opstellen van de Begroting 2025-2028.

Het DB wil met deze gegevens in juli 2024 het begrotingsvoorstel aan de regioraad voorleggen voor eerste bespreking. Ook wordt deze Ontwerpbegroting 2025 aan de gemeenten voorgelegd voor een zienswijze. Hierna wordt de definitieve begroting ter vaststelling aangeboden aan de regioraad in november 2024.

Zoals elk jaar, vragen wij bij gedeputeerde staten uitstel aan op de in de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) genoemde datum 15 september 2024 voor indiening van de definitieve Begroting 2025. Daarbij is een belangrijk argument dat van de gemeenten geen deelnemersbijdrage wordt gevraagd waarmee zij in hun begroting rekening moeten houden.