Vervoerregio Amsterdam

Reactienota op 1e Begrotingswijziging 2023

Tot en met 3 februari 2023 hebben de 14 Vervoerregio-gemeenten de mogelijkheid gehad een inhoudelijke zienswijze te geven op de 1e Begrotingswijziging 2023, die op 16 november 2022 aan de griffies van de gemeenten is aangeboden.

7 gemeenten (Amsterdam, Purmerend, Waterland, Oostzaan, Wormerland, Haarlemmermeer en Edam-Volendam) hebben een reactie met suggesties, opmerkingen en/of vragen gegeven, 5 gemeenten (Aalsmeer, Amstelveen, Landsmeer, Zaanstad en Diemen) hebben aangegeven geen zienswijze in te dienen, en 2 gemeenten (Ouder-Amstel, Uithoorn) hebben niet expliciet gereageerd.

De ingekomen zienswijzen bestaan uit enkele bijkomende vragen op de 1e Begrotingswijziging 2023 en bevatten tevens enkele aanbevelingen. In onze reactie proberen wij de vragen zo duidelijk mogelijk te beantwoorden. Bij de aanbevelingen geven wij aan hoe we met opmerkingen, vragen en aanbevelingen zijn omgegaan.

	Zienswijze van gemeente	Vraag of aanbeveling gemeente	Reactie Vervoerregio
1	Amsterdam	Het college heeft met belangstelling kennisgenomen van uw 1e Begrotingswijziging. We zijn verheugd om te constateren dat het Bestuursakkoord 2022 in de 1e Begrotingswijziging verwerkt is, en de begroting daarmee een breed gedragen inhoudelijk fundament heeft. Daarnaast biedt het comfort dat u de VRA-bijdragen aan de afspraken die in het BO MIRT van 11 november 2022 met het Rijk zijn gemaakt nu al volledig in de meerjarenbegroting kunt dekken. Daarnaast complimenteren we u voor de aangename leesbaarheid van de begroting, de heldere toelichting op de ontwikkeling van baten, lasten en (BDU-)saldo, waarbij u ook open aangeeft waar nog onzekerheden of uitdagingen liggen. Dank ook voor het creëren van draagvlak met deze zienswijzeprocedure voor de uitvoering van uw plannen.	Het is erg prettig om deze positieve reactie van u te mogen vernemen. Graag blijven we deze goede samenwerking voortzetten.
		Ter dekking van de (extreme) inflatie heeft u het investeringsbudget in 2023 met € 6 miljoen verhoogd; en in 2024 met nog eens € 5 miljoen.	In de begrotingswijziging is opgenomen wat de Vervoerregio dit moment juridisch verplicht is te vergoeden. Dat betekent niet dat op andere projecten per definitie geen compensatie mogelijk is. Het is

		Voor 2022 is rekening gehouden met ophoging van de budgetten als gevolg van prijsstijging met 3,85% op de Investeringsagenda (€ 4,8 miljoen). De verhoging van het investeringsbedrag 2023 (van € 140 miljoen) voor inflatie lijkt hiermee ver achter te blijven bij de feitelijke inflatie/ontwikkeling van de GWW-prijsindex (Grond-, Weg en Waterbouw). Ter vergelijking, de gemeente Amsterdam heeft haar budgetten voor projecten opgehoogd met 11,6% voor 2022 en 5% voor 2023. In 2023 wordt bekeken wat er dan nog nodig is. Dit betekent dat de deelnemende gemeenten door de inflatie niet alleen hun eigen bijdrage aan investeringsprojecten moeten verhogen, maar ook het deel van de Vervoerregio moeten betalen dat de Vervoerregio niet vergoedt. Deze beweging zien wij in de praktijk ook bij individuele projecten. Dit kan per project verschillend zijn op basis van de gemaakte afspraken voor vergoeding van de prijsstijgingen. Wij achten dit ongewenst. Vervoerregio en gemeente verkeren in dezelfde positie. Beide krijgen minder compensatie dan de feitelijke inflatie, dus we zullen samen moeten kiezen en prioriteren. De tegenvaller door de inflatie willen we samen eerlijk verdelen.	gemeenten altijd toegestaan om een aanvullende aanvraag in te dienen. Wel wordt in de beoordeling rekening gehouden met de subsidievoorwaarden (in veel gevallen is de eerder verwachte indexatie opgenomen in het beschikte bedrag, waarmee het risico formeel bij de gemeenten ligt. In andere gevallen is de IBOI van toepassing verklaard, deze index wordt in maart/april 2023 bekend). Voor projecten waar de Vervoerregio opdrachtgever is, zoals uitvoering van werken door het GVB, draagt de Vervoerregio het prijsrisico. Het is nog niet bekend hoe groot dat effect is. Voorts is nog onduidelijk welke indexatievergoeding de Vervoerregio in 2023 uitgekeerd krijgt over de BDU. De berekening en toekenning van de index vindt met een jaar vertraging plaats. De indexatie over maart 2022- maart 2023 wordt in juni 2023 bekend. Dan wordt ook bekend met welke aanvullende ruimte de begrotingspost Investeringsagenda over 2023 wordt verhoogd. Tot slot: elke toekenning van inflatie die hoger is dan de indexatie die de Vervoerregio over de BDU ontvangt, betekent een lagere beschikbaarheid voor overige projecten. Anders

			gezegd: het moet uit de lengte of breedte komen.
		Indexatie door het Rijk genereert extra ruimte voor de uitvoering van het AMRI-contract voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur (voorheen BORI/MVP). Het lijkt waarschijnlijk dat indexatie door het Rijk lager is dan de inflatie, waardoor een tekort ontstaat op het budget voor beheer en onderhoud voor railinfrastructuur. In de 1e Begrotingswijziging 2023 is niet vermeld wat de gevolgen van dit waarschijnlijke tekort zijn.	De BDU-indexatie voor 2023 is nog niet bekend en zal een deel van de prijsstijgingen in 2022 omvatten. De impact hiervan is dus nog niet duidelijk. Of er gevolgen zijn moet nog blijken. Mocht er hierdoor inderdaad een tekort zijn dan is het op dat moment aan de assetmanager (GVB RIB) om voorstellen te doen, waarbij de Vervoerregio als assetowner beslissingen neemt over de optimale keuze in het licht van de driehoek prestaties, kosten en risico`s.
		Op dit moment is er in het meerjaren beeld enige vrije, nog te verdelen ruimte. Daartegenover staan forse ambities, stijgende prijzen en openbaar vervoer dat op zoek is naar een nieuw vervoerkundig en financieel evenwicht. Als er nieuw beleid wordt gemaakt, zal dat door fasering of herprioritering van bestaande programmering moeten komen.	Op blz. 16 is het meerjarenoverzicht t/m 2033 opgenomen. Daarin is een vrije ruimte van gemiddeld € 20 mln per jaar (4% van de jaarlijkse BDU) te zien. Wij achten deze vrije ruimte minimaal gezien de huidige onzekerheden. Daarmee delen wij uw conclusie.
		Vervoerders worden geholpen bij het zoeken naar een goede balans tussen financiële mogelijkheden en het zoveel mogelijk gelijk houden van het openbaar vervoer aanbod. In 2023 gebeurt dit door het omzetten van de bestaande Beschikbaarheidsvergoeding OV	De verwachtingen voor de hoeveelheid reizigers en de daaraan gekoppelde financiële bijdrage voor 2025 en verder worden meegenomen in het proces van de inbesteding van de concessie. Dit proces start begin 2023. De door u genoemde € 15 miljoen is extra budget voor alle

		(BVOV) naar een Transitievergoeding OV (TVOV). Vanaf 2024 vervalt deze vergoeding waarschijnlijk. Daarom wordt in 2024 een bedrag van € 15 miljoen met daarna een jaarlijks afnemend bedrag als herstelbudget opgenomen, om in te zetten indien dit noodzakelijk is. De Vervoerregio is met de vervoerders overeengekomen dat zij maandelijks de reizigersontwikkelingen in relatie tot het aanbod met de Vervoerregio delen. Iedere vier maanden wordt daarnaast gekeken of het vervoeraanbod moet worden bijgesteld. Bij groei wordt opgeschaald. De concessie-eisen zoals vervoerplicht gelden ook onder de TVOV. Hiermee houdt de Vervoerregio vast aan de lange termijn resultaatverbetering van het GVB, alsof corona geen structureel effect heeft op de vraag. Dat ziet Amsterdam als financieel risico (de geplande verlaging van het budget voor de concessie GVB is niet haalbaar) of als risico voor de dienstverlening (lagere frequenties of minder fijnmazig).	concessies om zorgvuldig tot een nieuw evenwicht te komen. Daarom daalt dit bedrag elk jaar. Dit staat los van eventuele afspraken binnen de concessie Amsterdam. Wij delen uw beeld dat er een financieel risico is als reizigersopbrengsten achter blijven bij de gehanteerde verwachtingen.
		Het Multimodaal Toekomstbeeld schetst de woningbouwopgave, waarbij tot 2030 maar liefst 175.000 woningen worden bijgebouwd in de MRA. Dit vraagt om een passende planning van investeringen richting de gebieden die in ontwikkeling zijn, zodat daar	Het is evident dat Vervoerregio en gemeente(n) in gezamenlijkheid besluiten welke investeringen we doen in het kader van bereikbaarheid. Daartoe continueren wij graag de afstemming zoals deze nu al plaatsvindt.

		bij de oplevering van de eerste woningen OV, naast fiets en verplaatsing te voet, al een aantrekkelijk middel zijn voor de dagelijkse verplaatsingen. Een onvoldoende aanbod van deze modaliteiten in deze gebieden zal ertoe leiden dat bewoners terugvallen op het gebruik van de auto. Wij vinden het dus belangrijk dat we samen overeenstemming bereiken over welke investeringen we wel of niet doen.	Overigens richten wij ons ook tot het Rijk om aanvullende middelen voor mobiliteit beschikbaar te stellen met het oog op de uitbreiding door de woningbouwopgave. Dat vergt echter enige adem.
		Zoals u schrijft in de brief aan de Regioraad zijn bij het BO MIRT successen geboekt, maar zijn niet alle aanvragen toegekend. U meldt dat de toegekende rijksbijdragen voor de woningbouwversnelling relatief laag zijn én taakstellend. Het risico bij overschrijdingen ligt dus volledig bij de regio (Vervoerregio, gemeenten en provincie). Beide zaken maken dat we komend voorjaar keuzes moeten maken tussen projecten, en/of in de fasering. Niet alle projecten kunnen in voorbereiding blijven (met bijbehorende kosten). Ambtelijk werken Vervoerregio en gemeente Amsterdam al nauw samen om deze keuzes aan beide besturen voor te leggen.	Het is evident dat Vervoerregio en gemeente(n) in gezamenlijkheid besluiten welke investeringen we doen in het kader van bereikbaarheid. Daartoe continueren wij graag de afstemming zoals deze nu al plaatsvindt. Overigens richten wij ons ook tot het Rijk om aanvullende middelen voor mobiliteit beschikbaar te stellen met het oog op de uitbreiding door de woningbouwopgave. Dat vergt echter enige adem.
		Niveau van beleidssuggesties duurzaamheid: De Vervoerregio besteedt veel aandacht aan het thema duurzaamheid, zoals biodiversiteit, circulair en innovatief materiaalgebruik en	We verwachten in de loop van 2023 meer kwantitatieve beleidsdoelstellingen omtrent biodiversiteit, klimaatadaptatie en circulariteit te hebben.

		klimaat adaptief. In het huidige Bestuursakkoord worden beleidsdoelen op dit gebied benoemd, zonder dat deze nader uitgewerkt zijn of een grote aanwezigheid hebben in de begroting. Het is wenselijk dat de 1e Begrotingswijziging gebaseerd is op concrete (cijfermatig onderbouwde) ambities op het gebied van duurzaamheid die doorvertaald worden naar begrotingsposten. De vraag is om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid concreet te benoemen in de begrotingstoelichting en deze cijfermatig onderbouwd terug te laten komen in de begroting. De Vervoerregio verwacht in de loop van 2023 meer kwantitatieve beleidsdoelstellingen omtrent biodiversiteit, klimaatadaptatie en circulariteit te hebben. Het zou mooi zijn als deze dan ook financieel navolgbaar en qua prioriteit van betreffende projecten, vertaald worden in de begroting.	De overige doelstellingen rondom CO2 reductie zijn al in 2020 vastgesteld. Omdat de beleidsdoelstellingen een integraal onderdeel van de afwegingen bij het door laten gaan van projecten zijn, is het weinig zeggend om in de begroting deze effecten per beleidsdoelstelling afzonderlijk financieel af te splitsen. Wij zullen wel een inhoudelijk toelichting op deze thema's verstrekken.
		In de begroting is voor 2023 een investeringsbedrag van € 140 miljoen opgenomen. Voor 2023 staat voor € 169 miljoen aan projecten geprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De overprogrammering op begrotingsbasis in 2023 bedraagt dus 21% (169/140). In 2022 bedroeg dit percentage 23%. Dit percentage is inclusief planstudies, verkenningen en initiatieven. Er wordt voor € 71 miljoen aan	De conclusie klopt in grote lijnen. Daarbij wel twee opmerkingen: (1) In het totaal van het Uitvoeringsprogramma is ook voor € 23 mln aan initiatieven opgenomen. Deze leiden lang niet altijd tot honorering. De werkelijke sturing die wij intern voor overprogrammering hanteren is op basis van afgegeven beschikkingen, samenwerkingsovereenkomsten en bestuursovereenkomsten. Dus exclusief

		opgaven en projecten doorgeschoven van 2022 naar 2023. Overprogrammering als instrument om de begrotingsdoelstellingen te halen is een goed instrument. Het percentage kan eventueel nog verhoogd worden. Voor 2022 werd een percentage van 23% verwacht dat zou doorschuiven naar 2023 terwijl dit 47% geworden is (71/152). De Vervoerregio kan samen met de gemeente Amsterdam kijken of projecten binnen de programmering eerder uitgevoerd kunnen worden.	planstudies, verkenningen en initiatieven. Met die definitie hanteren we een maximale overprogrammering van 15% als sturing. (2) de bedragen fluctueren gedurende het hele jaar, dus deze overprogrammering is een momentopname. Bij het vaststellen van de Begroting 2022 in oktober 2021 werd in het UPM € 188 mln geprogrammeerd, waar een begrotingspost van € 153 mln tegenover stond. De in de zienswijze gehanteerde definitie met uitkomst van 21% voor 2023 kan dus worden afgezet tegen 23% bij het vaststellen van de begroting 2022. Indien projecten eerder uitgevoerd kunnen worden, staan wij altijd open om hierin constructief mee te denken en de financiering daarop binnen onze mogelijkheden aan te passen.
		Het in de begroting beschreven risicoprofiel van de Vervoerregio is stabiel ten opzichte van de vorige begroting. De inschatting van de benodigde weerstandscapaciteit in 2023 is nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van 2022. Wij zouden graag een wat uitgebreidere analyse over de ontwikkeling van het risicoprofiel zien. Wij vragen om een paragraafje met een update van het	In de definitieve versie van de 1e Begrotingswijziging 2023 zullen wij een geactualiseerd risicoprofiel opnemen en het bijbehorend niveau van gewenst weerstandsvermogen afzetten tegen de beschikbare buffer, zijnde het vrij besteedbaar saldo BDU.

		risicoprofiel van de Vervoerregio t.o.v. de eerder ingediende begroting 2022.	
		Bovenstaande punten laten zien dat bij de hoge inflatie, de afgenomen reizigersvraag, de wens om het OV-netwerk in stand te houden en de groeiende stad (mobiliteitsinvesteringen) zowel de gemeente Amsterdam als de Vervoerregio voor uitdagingen staan. Wij roepen op om in dit kader samen te werken en te prioriteren.	U geeft een realistische ontwikkeling aan, waar de Vervoerregio in overleg met de gemeente Amsterdam keuzes wil maken over de projecten een beleidsintensiveringen die mogelijk geschrapt moeten gaan worden. Graag trekken we gezamenlijk met betrekking tot het maken van de noodzakelijke keuzes.
2	Haarlemmermeer	Ten eerste valt te lezen dat de vervoerregio het in 2020 beschikbaar gestelde budget voor extra personele capaciteit structureel wenst te maken. Wij ondersteunen dit indien dit leidt tot meer uitvoering van lokale projecten of het begeleiden van initiatieven in de gemeente, zoals bijvoorbeeld het opstarten van een doorfietsroute of het begeleiden van initiatieven van deelvervoeraanbieders. Als meer personele capaciteit bij de vervoerregio leidt tot meer beleid verwachten wij juist vertraging in de uitvoering. Wij hebben, waarschijnlijk niet als enige gemeente in de regio, nu al moeite om alle projecten uitgevoerd te krijgen en hebben onvoldoende capaciteit voor een gemeentelijke bijdrage aan en uitvoering van extra regionaal beleid.	De Vervoerregio herkent het beeld dat de realisatie van projecten onder druk staat, o.a. door gebrek aan capaciteit. Dit speelt bij meerdere gemeenten. De Vervoerregio begrijpt dan ook de oproep van de gemeente om de extra capaciteit vooral te richten op realisatie van projecten. Vanuit het in maart vastgestelde Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes wordt oa extra capaciteit geleverd om meer Doorfietsroutes naar uitvoering te brengen. Extra personele capaciteit is nodig om regionaal belangrijke opgaven en projecten te trekken, zoals de MRA Doorfietsroutes en knooppunten, zoals Duivendrecht en Hoofddorp. Daarnaast plegen we inzet om samen met gemeenten landelijke subsidies als Verkeersveiligheidsmaatregelen binnen te halen en te verantwoorden.

		Ten tweede valt te lezen dat de vervoerregio verwacht dat het Programma Signalling & Control (S&C) van de gemeente Amsterdam in 2023 wordt overgedragen en onder het Asset Management Rail Infra (AMRI) zal komen te vallen. De vervoerregio geeft daarbij aan dat daar nu nog geen afspraken over gemaakt zijn, maar dat dat mogelijk kan leiden tot een begrotingswijziging. Voor de gemeente Haarlemmermeer is het van belang dat een dergelijke wijziging budgetneutraal overgedragen wordt.	Het Programma Signalling & Control (S&C) bevat meerdere componenten en moet ook beheerd worden door de Vervoerregio en GVB. Hieraan zijn na overname wellicht extra kosten aan verbonden. Om dit budgetneutraal te doen kan het betekenen dat er op andere onderdelen bespaard moet worden. Deze keuze ligt op dat moment bij de Regioraad. Daarbij zullen wij ook aangeven wat het standpunt van de gemeente Haarlemmermeer is.
		Als derde zien wij dat de afgelopen jaren de prijzen van onder andere grondstoffen en bouwmaterialen zijn gestegen. Dit speelt een grote rol op de geraamde investeringen. De vervoerregio houdt rekening met een prijs- en indexatiestijging van 3,85%. Wij vragen ons af hoe dit indexatiecijfer zich verhoudt tot de gemiddelde CPI-inflatie van 10% voor 2022. Daarnaast gaan wij ervanuit dat gemeenten alleen rekening moeten houden met het ophogen van hun eigen bijdrage aan investeringsprojecten en dat de vervoerregio voor het gat dat mogelijk ontstaat door hogere prijsstijgingen (bovenop de 3,85%) voor eigen rekening neemt. We verwachten dat gemeenten gaandeweg niet ook nog eens	In de begrotingswijziging is opgenomen wat de Vervoerregio dit moment juridisch verplicht is te vergoeden. Dat betekent niet dat op andere projecten per definitie geen compensatie mogelijk is. Het is gemeenten altijd toegestaan om een aanvullende aanvraag in te dienen. Wel wordt in de beoordeling rekening gehouden met de subsidievoorwaarden (in veel gevallen is de eerder verwachte indexatie opgenomen in het beschikte bedrag, waarmee het risico formeel bij de gemeenten ligt. In andere gevallen is de IBOI van toepassing verklaard, deze index wordt in maart/april 2023 bekend).

		met tegenvallende kosten geconfronteerd zullen worden. Mocht een en ander hiervoor gecorrigeerd moeten worden, dan zien wij dat graag terugkomen in een eventuele volgende begrotingswijziging voor 2023.	Voor projecten waar de Vervoerregio opdrachtgever is, zoals uitvoering van werken door het GVB, draagt de Vervoerregio het prijsrisico. Het is nog niet bekend hoe groot dat effect is. Voorts is nog onduidelijk welke indexatievergoeding de Vervoerregio in 2023 uitgekeerd krijgt over de BDU. De berekening en toekenning van de index vindt met een jaar vertraging plaats. De indexatie over maart 2022- maart 2023 wordt in juni 2023 bekend. Dan wordt ook bekend met welke aanvullende ruimte de begrotingspost Investeringsagenda over 2023 wordt verhoogd. Tot slot: elke toekenning van inflatie die hoger is dan de indexatie die de Vervoerregio over de BDU ontvangt, betekent een lagere beschikbaarheid voor overige projecten. Anders gezegd: het moet uit de lengte of breedte komen.
		Ten vierde vragen wij aandacht voor het risico op budgetoverschrijdingen en de gevolgen hiervan voor de begroting. Het nieuwe bestuursakkoord en de projectplannen van de Vervoerregio (VRA), gericht op het bereikbaar houden van de metropool regio Amsterdam, zijn ambitieus. De omvang en veelheid aan projecten neemt toe en daarmee ook het	Wij delen uw mening dat onze plannen ambitieus zijn en de vrije financiële ruimte marginaal is. Dat vergt een stringente risicobeheersing en actieve sturing. Wij hebben in de definitieve versie van de 1e Begrotingswijziging 2023 de geactualiseerde risico-inventarisatie toegevoegd, waaruit blijkt

		risico op budgetoverschrijdingen. Tegelijkertijd wordt in deze eerste begrotingswijziging zichtbaar dat de vrije financiële ruimte in de Brede Doelen Uitkering (BDU) tot en met 2033 marginaal is. Het opnemen van een risicoparagraaf over eventuele budgetoverschrijdingen en de gevolgen hiervan voor het BDU verbetert de informatiewaarde en is behulpzaam bij de integrale beoordeling van begrotingen en begrotingswijzigingen van de VRA. Wij stellen het dan ook op prijs als een dergelijke paragraaf vanaf heden wordt toegevoegd.	dat de financiële ruimte voldoende is om ingeschatte financiële gevolgen van optredende risico's te kunnen dekken.
		Tenslotte is het voor Haarlemmermeer van belang dat er aandacht blijft voor de aansluitingen op de ontwikkelingen in de Duin en Bollenstreek.	Vervoerregio en gemeente besluiten in gezamenlijkheid over aanpak in het kader van bereikbaarheid. Daartoe blijven wij graag in overleg om aansluiting te houden met de ontwikkelingen in de Duin en Bollenstreek.
3	Purmerend	De gemeente Purmerend is tevreden dat de doelen uit het bestuursakkoord en de laatste ontwikkelingen rondom het BO-MIRT kunnen worden verwerkt in de begroting. Binnen de regio zijn veel aanvragen binnen het kader van de BO-MIRT gehonoreerd door het Rijk. De bedragen die daarbij horen zijn indrukwekkend. Daarmee kunnen een aantal grote projecten een stap verder worden gebracht.	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen.

		Ook als gemeente hebben we middelen gekregen voor een aantal mobiliteitsopgaven in de gemeente, daar zijn we uiteraard blij mee. Toch willen we met het oog op de toekomst ook een zorg uitspreken. De woningbouwambitie ten noorden van Amsterdam is groot. Dat betekent dat veel investeringen nodig zullen blijven in de mobiliteit in de regio Zaanstreek-Waterland. Dit vraagt om een balans in de mobiliteitsinvesteringen in het gehele grondgebied van de Vervoerregio Amsterdam en daarmee om significantere mobiliteitsinvesteringen ten noorden van Amsterdam. Deze investeringen zijn essentieel om de woningvoorraad in Zaanstreek-Waterland voldoende te vergroten.	Het is evident dat Vervoerregio en gemeente(n) in gezamenlijkheid besluiten welke investeringen we doen in het kader van bereikbaarheid. Daartoe continueren wij graag de afstemming zoals deze nu al plaatsvindt. Overigens richten wij ons ook tot het Rijk om aanvullende middelen voor mobiliteit beschikbaar te stellen met het oog op de uitbreiding door de woningbouwopgave. Dat vergt echter enige adem.
		We zijn content met de extra opgenomen middelen om het openbaar vervoer in onze regio op peil te kunnen blijven houden. Een goed (R-NET) bus netwerk is voor Purmerend van groot belang een tijdelijk verschraling van het aanbod verminderd voor een langere tijd de aantrekkelijkheid van de bus. Dat kan weer leiden tot minder vraag. Nog steeds is er een tijdelijke vraagafname door Covidmaatregel effecten. Daarmee is de ondersteuning van de VRA van groot belang. We hopen dat de terugkeer van de	De Vervoerregio blijft monitoren hoe de opbrengsten van de vervoerders zich ontwikkelen en streeft er uiteindelijk naar weer terug te keren naar de originele contract afspraken tussen de concessieverlener en concessiehouder. Voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland die ingaat in december 2023 en waar Purmerend onder valt zijn afspraken gemaakt over het vervoeraanbod. Voor deze concessie lijkt, als de

		busreizigers de stijgende lijn vasthoud zodat er met ingang van het volgende begrotingsjaar geen extra steun meer nodig is.	reizigersontwikkeling zich voortzet, geen extra steun nodig van de Vervoerregio in 2024.
4	Waterland	Het bestuursakkoord 2022-2026 benoemt de opgaven waar de regio de komende jaren gezamenlijk mee aan de slag moet en geeft richting aan de uitvoering van beleidsambities. De gemeente Waterland onderschrijft de genoemde opgaven en ambities en erkent het belang van een regionale inzet hierop. In de eerste begrotingswijziging 2023 worden financiële middelen beschikbaar gesteld voor het kwalitatief in stand houden van het OV-netwerk, de verlenging van de Noord-Zuid lijn en andere belangrijke regionale mobiliteits-projecten. De gemeente Waterland onderschrijft het belang van deze projecten, zowel vanuit lokaal als regionaal perspectief. Gelet op bovenstaande geven wij een positieve zienswijze op het Bestuursakkoord 2022-2026 en de eerste begrotingswijziging van de Vervoerregio Amsterdam.	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen. Wij zijn verheugd dat u ons beleid en de doelstellingen met deze reactie stevig ondersteunt.

5	Wormerland	Het bestuursakkoord 2022-2026 benoemt de opgaven waar de regio de komende jaren gezamenlijk mee aan de slag moet en geeft richting aan de uitvoering van beleidsambities. De gemeente Wormerland onderschrijft de genoemde opgaven en ambities en erkent het belang van een regionale inzet hierop. In de eerste begrotingswijziging 2023 worden financiële middelen beschikbaar gesteld voor het kwalitatief in stand houden van het OV-netwerk, de verlenging van de Noord-Zuidlijn en andere belangrijke regionale mobiliteitsprojecten. De gemeente Wormerland onderschrijft het belang van deze projecten, zowel vanuit lokaal als regionaal perspectief. Gelet op bovenstaande geven wij een positieve zienswijze op het Bestuursakkoord 2022-2026 en de eerste begrotingswijziging van de Vervoerregio Amsterdam. Wel vinden wij het van belang dat de inzet op een kwalitatief volwaardig OV-netwerk ook bijdraagt aan (a) de knooppuntontwikkeling van het station Wormerveer (o.a. fietsenstallingsmogelijkheden, bewegwijzering, routering en treincapaciteit), (b) de aansluiting op het OV van nieuwe woongebieden in Zaanstad (Maak-Noord) en	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen. Wij zijn verheugd dat u ons beleid en de doelstellingen met deze reactie stevig ondersteunt. De Vervoerregio denkt graag mee met het zoeken naar oplossingen voor een goede ontsluiting van Wormer en kan daar in voorkomend geval bijdragen aan leveren. Wij zijn het eens dat de inzet op een kwalitatief hoogwaardig OV netwerk ook bij kan dragen aan de knooppuntontwikkeling van station Wormerveer, de aansluiting van het OV van nieuwe woongebieden zoals MAAK Noord en Wormer (Zaandriehoek) en het verbeteren van inclusief vervoer in Wormerland. In samenwerking met Wormerland en Zaanstad bekijkt de Vervoerregio graag naar de daadwerkelijke mogelijkheden in relatie tot de beschikbare budgetten en gemaakte afspraken met de vervoerders. Wij nemen aan dat met de zin over de verbeteringen op de ZaanIJ-corridor wordt gedoeld op de Zaanlijn ofwel Zaancorridor waar de Vervoerregio binnen MRA-verband werkt aan een hogere frequentie, mede met het oog op het Programma Hoogfrequent Spoor. De Vervoerregio vindt een extra Zaanbrug voor de fiets het onderzoeken waard, in samenhang met de rest van het mobiliteitsnetwerk. Ons advies is

		Wormer (Zaandriehoek en Zaanbocht), (c) bijdraagt aan het verbeteren van inclusief vervoer in Wormerland en (d) ingezet blijft worden op het verbeteren van het OV op de ZaanIJ-corridor. Tot slot vinden zowel Wormerland als Zaanstad een derde brug over de Zaan wenselijk waarbij een extra fiets- en voetgangersbrug over de Zaan het meest haalbaar lijkt. Hiermee wordt het voor de fietser en voetganger een stuk aantrekkelijker om de zaan over te steken en kan daarmee goed concurreren ten opzichte van de auto voor bepaalde bestemmingen. Als dit idee in de toekomst verder uitgewerkt gaat worden door de gemeenten Zaanstad en Wormerland, vinden wij betrokkenheid van de VRA daarbij vanzelfsprekend.	daarom om hiertoe een gezamenlijk mobiliteitsplan op te stellen.

6	Oostzaan	Het bestuursakkoord 2022-2026 benoemt de opgaven waar de regio de komende jaren gezamenlijk mee aan de slag moet en geeft richting aan de uitvoering van beleidsambities. De gemeente Oostzaan onderschrijft de genoemde opgaven en ambities en erkent het belang van een regionale inzet hierop. In de eerste begrotingswijziging 2023 worden financiële middelen beschikbaar gesteld voor het kwalitatief in stand houden van het OV-netwerk, de verlenging van de Noord-Zuidlijn en andere belangrijke regionale mobiliteitsprojecten. De gemeente Oostzaan onderschrijft het belang van deze projecten, zowel vanuit lokaal als regionaal perspectief.	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen. Wij zijn verheugd dat u ons beleid en de doelstellingen met deze reactie stevig ondersteunt.
		De gemeenteraad van Oostzaan zou het Algemeen Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam wel willen verzoeken in de toekomst, bij eventuele herzieningen van het OV-netwerk, extra aandacht te leggen bij kleinere kernen en gemeentes. Dit omdat eventuele toekomstige frequentieverlagingen of het schrappen van lijnen een relatief grotere impact op de OV mogelijkheden van de gemeenschap hebben, of zelfs er voor zorgen dat kernen en gemeentes volledig niet meer op het OV netwerk zijn aangehaakt. Hiernaast verzoeken wij u zorg te blijven	In het programma van eisen van de concessie Zaanstreek-Waterland zijn minimale eisen vastgesteld waaraan het openbaar vervoer moet voldoen. Ook is in het PvE opgenomen welke kernen verbonden dienen te worden. Deze eisen zijn leidend bij nieuwe voorstellen van de vervoerder. De Vervoerregio start binnenkort een onderzoek of er mogelijkheden zijn om het tariefsysteem te wijzigen en/of tariefdifferentiatie in te voeren. Hierbij worden de doelstellingen van het in ontwikkeling zijnde beleidskader meegenomen.

		dragen voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, om het OV bereikbaar te houden voor alle mensen die hierop aangewezen zijn.	Betaalbaarheid wordt meegenomen in dit onderzoek.
7	Landsmeer	Bij brief van 16 november 2022 stuurde u de Eerste begrotingswijziging 2023 voor een zienswijze toe. De stukken zijn behandeld in onze vergadering van 26januari 2023. Wij hebben geen aanvullende opmerkingen en hebben besloten geen aanvullende zienswijze in te dienen.	Wij waarderen het dat u ons hiervan op de hoogte stelt en zien het als een ondersteuning van onze inzet.
8	Edam-Volendam	U geeft aan dat de gevolgen van de ambities van het Bestuursakkoord en de afspraken die in het BO MIRT zijn gemaakt substantieel zijn en meerdere jaren bestrijken en dat daarom waarde wordt gehecht aan de opinie van gemeenteraden en colleges. Dit strookt helaas niet met de krap gestelde deadline voor deze zienswijze, waardoor in het geval van de gemeente Edam-Volendam de gemeenteraad alleen geïnformeerd kan worden via een Raadsinformatiebrief.	Wij zijn ervan uitgegaan dat een zienswijze procedure van 12 weken zou volstaan. Het is daarom spijtig dat u de gemeenteraad slechts via een Raadsinformatiebrief heeft kunnen informeren. Wij staan – ook in de toekomst - altijd open om in overleg met u naar alternatieve oplossingen te zoeken.
		Wat betreft de begroting willen wij onze zorgen uiten over de hogere kosten vanwege inflatie over de uit te voeren projecten van de gemeente waar al een bijdrage vanuit de Vervoerregio aan toegekend is. Wij vragen ons af of de Vervoerregio binnen zijn	Wij nodigen gemeenten uit om met ons in overleg te treden of een aanvullende aanvraag in te dienen indien projectbudgetten door indexatie onder druk komen te staan.

		begroting rekening houdt met een verhoging van de bijdrage aan projecten die mogelijk verdergaat dan de indexatie over de BDU-inkomsten. Daarnaast is er de vraag of de referentiebedragen die gelden voor bijdragen aan projecten jaarlijks geïndexeerd worden.	Het is nog onduidelijk welke indexatievergoeding de Vervoerregio in 2023 uitgekeerd krijgt over de BDU. De berekening en toekenning van de index vindt met een jaar vertraging plaats. De indexatie over maart 2022- maart 2023 wordt in juni 2023 bekend. Dan wordt ook bekend met welke aanvullende ruimte de begrotingspost Investeringsagenda over 2023 wordt verhoogd. Voor de calculatie bij nieuwe bijdragen aan projecten worden de referentiebedragen jaarlijks geïndexeerd met de GWW-indexcijfers.
		Hoewel de Vervoerregio aangeeft dat de kans op een bijdrage aan projecten niet wijzigt en de aanvraagprocedure in principe hetzelfde blijft, horen wij graag of de Vervoerregio voldoende financiële ruimte reserveert voor projecten die de gemeentegrenzen overstijgen en van belang zijn voor de bereikbaarheid van de regio. Een voorbeeld is de Onderdoorgang Broek in Waterland.	Het is evident dat Vervoerregio en gemeente(n) in gezamenlijkheid besluiten welke investeringen we doen in het kader van bereikbaarheid. Daartoe continueren wij graag de afstemming zoals deze nu al plaatsvindt. Bij de toekenning van bijdragen aan projecten staat het regionale bereikbaarheidsbelang centraal, ongeacht of het project wel of niet "gemeentegrenzen overstijgend" is.
		Tot slot wordt qua apparaatskosten eenmalig €1,5 miljoen beschikbaar gesteld in de begroting voor extra capaciteit van de organisatie van de Vervoerregio. Er wordt hierbij aangegeven dat dit onder andere nodig is vanwege de gewijzigde rol van de Vervoerregio (meer eigen projecten). Als gemeente worden wij graag geïnformeerd	Extra personele capaciteit is nodig om regionaal belangrijke opgaven en projecten te trekken, zoals de MRA Doorfietsroutes en knooppunten, zoals Duivendrecht en Hoofddorp. Daarnaast plegen we inzet om samen met gemeenten landelijke subsidies als Verkeersveiligheidsmaatregelen binnen te halen en te verantwoorden.

		over deze gewijzigde rol en in hoeverre wij als gemeente daar een beroep op kunnen doen.	

9	Aalsmeer	In het Bestuurlijk Overleg MIRT1 worden (financiële) afspraken gemaakt tussen het Rijk ende landsdelen. Voor onze regio zijn in het laatste BO MIRT onder andere afspraken gemaakt over het project Zuidasdok en het op termijn doortrekken van de Noord-Zuidlijnnaar Schiphol en Hoofddorp. Voor Aalsmeer zijn de afspraken over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn van belang, bijvoorbeeld voor het verbeteren van de OV verbinding met Amsterdam. De MIRT-afspraken zijn door de VRA doorvertaald in de 1e Begrotingswijzigingen hebben meerjarige consequenties. Wat ons betreft zijn de regionale afspraken financieel op een juiste manier verwerkt en derhalve zien wij geen noodzaak om een zienswijzein te dienen. De gemeente Aalsmeer levert zelf geen financiële bijdrage aan de VRA, deVRA wordt gefinancierd vanuit de brede doeluitkering (BDU), dit is een financieringsprogramma voor regionale verkeer- en vervoersprojecten en wordt gefinancierd door de rijksoverheid. Hiernaast wordt de VRA incidenteel vanuit projecten gefinancierd door de rijksoverheid en Europa. Wij vragen de VRA-Regioraadsleden uit de Raad wel om de komende tijd bij de VRA	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen. Wij zijn verheugd dat u ons beleid en de doelstellingen met deze reactie stevig ondersteunt. Wij waarderen het dat u ons hiervan op de hoogte stelt en zien het als een ondersteuning van onze inzet. Wij gaan graag in de regioraad het gesprek aan met uw raadsleden.

		extraaandacht te (blijven) vragen voor de bereikbaarheid via de N-wegen, de fiets en het OV(bus).Vanuit de AA organisatie wordt aan een brede regionale lobby gewerkt richting de provin-cie aangaande de bereikbaarheid over de N-wegen, hier wordt ook de VRA bij betrokken.1 MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en TransportDatum1 februari 2023 Pagina2 van 2De fiets wordt, mede door de opkomst van de elektrische fiets, steeds belangrijker in detotale mobiliteit in de VRA en dit biedt kansen, maar ook bedreigingen. We zien namelijk,mede door allerlei nieuwe (snellere) vormen van fietsen, dat het drukker wordt op defietspaden en er ook nieuwe verkeersveiligheidsvraagstukken opkomen. Het gaat dus omén voldoende capaciteit/infrastructuur én aandacht voor verkeersveiligheid. De fiets heeftwel een belangrijke plek in het VRA-Bestuursakkoord waar het als "uitgangspunt" benoemdis, dat is positief. Ook in de MIRT-afspraken is het volgende over de fiets genoemd: "Voorhet Nationaal Toekomstbeeld Fiets is afgesproken dat we in 2023 een meerjarige uitvoe-ringsagenda opstellen, waar we het Rijk vragen om daar in het volgende BO MIRT ookmiddelen aan te verbinden." Het is wel van belang om deze afspraak de komende tijd	

		con-creet te maken en wij vragen de Regioraadsleden om hier scherp op te zijn. Daarnaast is het ondanks de nabijheid vooralsnog ook een hele onderneming om met hetOV vanuit Aalsmeer naar Amsterdam te reizen, ons verzoek aan de raadsleden is om hierook in de Regioraad aandacht aan te besteden en na te gaan of hier ook op korte termijneen verbetering in aangebracht kan worden. Naast deze verbetering op korte termijn bie-den de doortrekking van de Noord-Zuidlijn en de mogelijke halte en P+R van de Amstel-tram bij het BTAZ (Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid) ook kansen voor de verbetering vande bereikbaarheid van de gemeente Aalsmeer.	

10	Amstelveen	In het Bestuurlijk Overleg MIRT worden (financiële) afspraken gemaakt tussen het Rijk en de landsdelen. Voor onze regio zijn in het laatste BO MIRT onder andere afspraken gemaakt over het project Zuidasdok en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp. Voor Amstelveen zijn de afspraken over Zuidasdok van belang, bijvoorbeeld vanwege de aansluiting van de Amsteltram bij Station Zuid. De MIRT-afspraken zijn door de VRA doorvertaald in de 1e Begrotingswijziging en hebben meerjarige consequenties. Wat ons betreft zijn de regionale afspraken financieel op een juiste manier verwerkt en derhalve zien wij geen noodzaak om een zienswijze in te dienen. Wij vragen de VRA-Regioraadsleden uit de Raad wel om de komende tijd bij de VRA extra aandacht te (blijven) vragen voor de fiets. De fiets wordt, mede door de opkomst van de elektrische fiets, steeds belangrijker in de totale mobiliteit in de VRA en dit biedt kansen, maar ook bedreigingen. We zien namelijk, mede door allerlei nieuwe (snellere) vormen van fietsen, dat het drukker wordt op de fietspaden en er ook nieuwe verkeersveiligheidsvraagstukken opkomen. Het gaat dus om én voldoende capaciteit/infrastructuur én aandacht voor verkeersveiligheid.	Het is prettig deze positieve reactie van u te vernemen. Wij zijn verheugd dat u ons beleid en de doelstellingen met deze reactie stevig ondersteunt. Wij waarderen het dat u ons hiervan op de hoogte stelt en zien het als een ondersteuning van onze inzet. Wij gaan graag in de regioraad het gesprek aan met uw raadsleden.

		De fiets heeft wel een belangrijke plek in het VRA-Bestuursakkoord waar het als “uitgangspunt” benoemd is, dat is positief. Ook in de MIRT-afspraken is het volgende over de fiets genoemd: “Voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is afgesproken dat we in 2023 een meerjarige uitvoeringsagenda opstellen, waar we het Rijk vragen om daar in het volgende BO MIRT ook middelen aan te verbinden.” Het is wel van belang om deze afspraak de komende tijd concreet te maken en wij vragen de Regioraadsleden om hier scherp op te zijn.	