

Sector/stafafdeling: BZM  
Portefeuillehouder: Wethouder Schoon

<b>Ter behandeling in de vergadering van:</b>	
de commissie	grondgebied d.d. 5 september 2017
de Raad	--

---

**Onderwerp:**

MRDH aanbidding audit BOV-kosten lokaalspoor vervoerregio's

---

**Samenvatting**

In gezamenlijke opdracht van het Ministerie van I&M en de vervoerregio's Amsterdam en MRDH is een audit gedaan naar de kostenontwikkeling van het beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen (BOV-kosten) aan het lokaalspoor (infrastructuur en voertuigen tram en metro) in de beide vervoerregio's. In het onderzoek zijn de BOV-kosten afgezet tegen de totale BDU-uitkering. De conclusie is dat er een snelle intering op de beleidsvrije ruimte is ontstaan, die de komende jaren verder op zal lopen. Die snelle intering is te wijten aan bezuinigingen op de BDU sinds 2010 en stijgende BOV-kosten. Bij ongewijzigd beleid dreigt de vrije ruimte voor investeringen tot vrijwel nul gereduceerd te worden. Dit kan grote gevolgen hebben voor de toekomstige bereikbaarheid van de regio, evenals voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie in het OV.

Daarom vragen de MRDH, vervoerregio Amsterdam en de G4 in het kader van de kabinetsformatie aan het Rijk om extra te investeren in het regionale OV, en om de financiële slagkracht van de vervoerregio's weer op peil te brengen.

---

**Gevraagde beslissing commissie:**

1. Kennisnemen van de Audit BOV-kosten lokaalspoor vervoerregio's;
2. kennisnemen van de inzet van de vervoerregio's en G4 t.b.v. kabinetsformatie.

---

**Gevraagde beslissing Raad:**

-

---

**Advies / besluit vanuit commissie** (in te vullen door griffier)

---

**Onderwerp:**

MRDH aanbidding audit BOV-kosten lokaalspoor vervoerregio's

---

## 1. Inleiding

In gezamenlijke opdracht van het Ministerie van I&M en de vervoerregio's Amsterdam en MRDH is een audit gedaan naar de kostenontwikkeling van het beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen (BOV-kosten) aan het lokaalspoor (infrastructuur en voertuigen tram en metro) in de beide vervoerregio's.

In het onderzoek over de periode 2005 tot 2027 zijn de BOV-kosten afgezet tegen de totale brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). De conclusie is dat er een snelle intoring op de beleidsvrije ruimte is ontstaan, die de komende jaren verder op zal lopen. In 2005 kon nog 38% als beleidsvrije ruimte worden geïnvesteerd, in 2016 was dit nog maar 13%. De verwachting is dat dit verder terug zal lopen.

Die snelle intoring is te wijten aan bezuinigingen op de BDU sinds 2010 en stijgende BOV-kosten. De kosten zijn gestegen door groei van het netwerk, intensiever gebruik van het netwerk en de tram- en metrovoertuigen, toegenomen complexiteit van de voertuigen, en kosten die samenhangen met beheer en onderhoud van eerdere investeringen zoals nieuwe beveiligingssystemen, extra reizigerscomfort zoals airco in de voertuigen, dynamische reizigersinformatie en de invoering van de OV-chipkaart.

Bij ongewijzigd beleid dreigt de vrije ruimte voor investeringen tot vrijwel nul gereduceerd te worden. Dat betekent dat de vervoerregio's niet langer in wederkerigheid kunnen investeren in nieuwe infrastructurele projecten (co-financiering). Dit kan grote gevolgen hebben voor de toekomstige bereikbaarheid van de regio. De MRDH kan dan als regionale partner niet mede investeren in slimme mobiliteitsoplossingen. Maar ook komen kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie in het OV onder druk te staan.

Daarom vragen de MRDH, vervoerregio Amsterdam en de G4 in het kader van de kabinetsformatie aan het Rijk om extra te investeren in het regionale OV, en om de financiële slagkracht van de vervoerregio's weer op peil te brengen.

In bijgaande factsheet wordt de inzet aangegeven. Het rijk wordt gevraagd:

- In de periode 2017 – 2021 € 500 miljoen bijdragen aan een investering van in totaal € 1 miljard in slimme bereikbaarheidsmaatregelen en kleinere netwerkinvesteringen in fiets, auto, OV en ketenmobiliteit in de G4-regio's;
- Het infrastructuurfonds v.a. 2020 jaarlijks te laten groeien met € 1 miljard structureel voor de schielsprong in het stedelijk-regionaal vervoersysteem en andere noodzakelijke bereikbaarheidsinvesteringen;
- Correctie van de korting op de BDU van 250 miljoen per jaar en opnieuw invoeren van de compensatie voor mobiliteitsgroei (2,1%) en prijsstijgingen.

## 2. Beoogd effect

Kennisnemen van de inzet vanuit o.a. MRDH richting rijk. Doel daarvan is behoud en versterking van vrije investeringsruimte in het regionale OV. En daarmee versterking van bereikbaarheid van de regio, en kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie van het OV.

**Bijlage(n):**

- Audit BOV-kosten vervoerregio's; factsheet inzet vervoerregio's en G4 tbv kabinetsformatie

bijlagen meezenden