AMSTERDAMS AKKOORD

AMSTERDAMS COALITIEAKKOORD 2022-2026

EERSTE ANALYSE V&OR

25 MEI 2022

PVDA GROEN LINKS D66

Disclaimer

Deze slides zijn de weergave van een overleg tussen 5.1,2,e 5.1,2,e 5.1,2,e 5.1,2,e en 5.1,2,e waar binnen een paar uur een eerste analyse is gedaan van het coalitieakkoord. We hebben een aantal thema's verkend, hier en daar vast kort door de bocht en niet met de pretentie van volledigheid. Maar hopelijk biedt dit document wel een aanzet voor een eerste gesprek.

Desgewenst kunnen we het document op 30 mei al aanvullen en verrijken voor behandeling op het BreedMT of voor de bijeenkomst met de hele directie.

Portefeuilleverdeling

Waar V&OR tot nu toe voor meerdere bestuurders werkte, wordt dit nu **één bestuurder** voor zowel Verkeer als Openbare Ruimte en Groen. We denken dat dit een vooruitgang is, waarbij het eenvoudiger wordt om belangen af te wegen. Wel een aandachtspunt dat er nog wel portefeuilles van andere wethouders binnen programma 2 zullen blijven vallen, waardoor deze wethouder niet verantwoordelijk wordt voor het gehele programma.

Financiën

Er wordt flink bezuinigd ("kaalslag"), en dit komt nog bovenop taakstellingen uit de 4maandsrapportage. De problemen die door invoeren van het investeringsplafond ontstaan zijn worden niet opgelost – het is niet eens mogelijk om onze vervangingsopgave hieruit te financieren.

Er wordt wel een **bestuursopdracht** voor het investeringsprogramma aangekondigd. Hier zijn in het verleden al meerdere andere bestuursopdrachten over uitgevoerd, met onvoldoende opbrengsten. Het is de vraag hoe een nieuwe bestuursopdracht opeens een andere opbrengst zou opleveren. Een bestuursopdracht heeft een grote workload.

Er gaat € 25 miljoen naar **PBK**, maar het bedrag is slechts een kwart van het laagste scenario en alleen voldoende voor de exploitatie. Los daarvan gaat er 100 miljoen naar beheer en onderhoud. We nemen aan dat dit bedrag naar Stedelijk Beheer gaat, maar dit staat er niet expliciet in.

In 2023 wordt het Stedelijk Mobiliteitsfonds opgeheven en worden de budgetten gealloceerd aan de verschillende programma's. Het is (ons) nu nog niet duidelijk hoe dit gaat gebeuren en hoe de bestedingsvoorstellen geactualiseerd gaan worden. We raden aan om hier vanuit V&OR actief een voorstel voor te doen.

V&OR kan profiteren van extra geld dat naar Handhaving, Aanpak Binnenstad, Reiniging en Luchtkwaliteit gaat.

Beleidambities

Er wordt op ons domein weinig nieuw beleid aangekondigd. Dat is gezien het gebrek aan geld verstandig. Dat betekent dus ook dat er wellicht beleidscapaciteit beschikbaar komt om aan slimme realisatie te werken.

Sommige thema's uit het vorige college komen er bekaaid vanaf.

Er is nauwelijks aandacht voor **voetgangers** – en overlast is de enige reden die genoemd wordt om tijdelijke (corona)terrassen weg te halen – dus niet gebrekkige voetgangersruimte.

Over **mobiliteitsarmoede** wordt weinig gezegd, en de **onbezorgde stad** komt helemaal niet terug. Ook de **mobiliteitsvisie** wordt niet genoemd.

Er is wel een brede behoefte aan uitvoeringsbeleid. Zowel wat de **groenambities** als wat **klimaatadaptatie** (was in laagste scenario 8 mln gevraagd, 7 mln gekregen) betreft moeten we gaan kijken wat waar in de stad prioriteit heeft. Bij groen is bovendien onduidelijk of V&OR of R&D nu beleid zou moeten maken. We stellen voor dat daar door V&OR verder over wordt nagedacht.

Overige thema's die niet of nauwelijks terugkomen:

Zwemmen, varen, intelligente toegang, fietsparkeren, logistiek, overlastgevende dieren (het huidige programma wordt dus beëindigd), LEV's.

Voetnoot

Gebiedsontwikkeling

Het streefcijfers van **7.500 woningen** is zeer ambitieus – en veel hoger dan wat ambtelijk aangeraden werd.

Het lijkt er op dat deze wijken soberder uitgevoerd zullen gaan worden, gezien het combineren van groen- en sportnormen ("dat betekent dus kunstgrasvelden in parken"). Er wordt niet gesproken over mobiliteitsinvesteringen. We vrezen voor een verminderd bereikbare nieuwe stad. De tekst over het flexibel maken van de **parkeernorm** bij nieuwbouw roept vragen op – een risico is dat er toch weer van alles op de openbare ruimte afgewenteld gaat worden. En er is onduidelijkheid over de tekst over fietsparkeren en afvalinzameling in de nieuwe stad. We vrezen voor een openbare ruimte vol objecten.

Schuif Stadsverbetering naar beheer

Er gaat 80 miljoen incidenteel en 20 miljoen structureel vanuit het SMF naar het programma Stadsbehoud. Dit betekent dat er minder stadsverbeteringsprojecten uitgevoerd kunnen gaan worden.

We zullen minder herinrichtingen gaan doen. We raden aan om te verkennen of er*groot onderhoud plus* kan worden ontwikkeld waarbij 'kleine' ambities wel kunnen worden meegenomen omdat de groen- duurzaamheids en energietransitieambities op één of andere manier wel gerealiseerd zullen moeten worden. We moeten kijken of onze processen nu voldoende op kleine maatregelen ingericht zijn, want ook voor km30/u, verduurzamen en opheffen van plekken zal dit nodig zijn.

We hebben wel de vraag of minder investeringen in herinrichtingen niet op termijn tot een stijging van de beheerkosten zal leiden.

Taakstelling IB/PMB

De taakstelling op IB/PMB komt via een omweg weer bij V&OR terecht. Waarschijnlijk gaan de interne tarieven verhoogd worden. Dit betekent dat projecten versoberd zullen moeten gaan worden.

Het streven om minder geld te steken in stadsverbetering en meer in stadsbehoud maakt het mogelijk om sommige inhuur te verminderen. Daarnaast is dit een mooie gelegenheid om verder te sturen op het gebruik van Puccini.

Er wordt gesproken over procesoptimalisatie in participatie. We hebben bij PBK ervaring opgedaan met het standaardiseren van inspraak en denken dat dit een heel goed idee is. We zien dat dit wel op gespannen voet kan staan met de alinea over**participatie** in de begroting. We raden aan om V&OR breed te verkondigen dat standaardiseren van participatie noodzakelijk is.

Parkeren

Op parkeren ligt een grote implementatieopgave. De voorgestelde maatregelen sluiten gelukkig goed aan bij het ambtelijke voorwerk. Aandachtspunt is wel dat in de tekst staat dat we , terwijl de onderliggende opbrengsten in de financiële paragraaf gebaseerd zijn op uitrollen van betaald parkeren in bijna geheel Nieuw-West en Zuidoost.

Er worden geen verdere ambities rondom **P+R** genoemd. Het kostendekkend maken uit de financiële paragraaf past wel bij de huidige beleidslijn.

Opvallend is dat **hubs** nergens in het akkoord terugkomen. Wel is aangegeven dat Amsterdam al haar investeringen in nieuwe garages gaat herijken. Het is ons nog onduidelijk of dit vooral op de Willibrordusgarage slaat of dat deze zin ook op andere garages slaat. De vraag of garages beter door de markt kunnen worden **geëxploiteerd** is net een andere dan die nu al door Parkeren wordt uitgewerkt, hier zal een nieuwe opdracht voor gegeven moeten worden.

De koppeling tussen de belasting van kades en bruggen en het onderzoeken om bezoekers te weren hiervan is niet logisch: voertuigen van bezoekers zijn niet zwaarder dan die van bewoners, en bezoekers staan er vooral overdag, op het moment dat bewoners niet aanwezig zijn.

Uitbreiding van de **bezoekersregeling** kan al snel tot een grote vermindering van inkomsten leiden. Het bedrag aan verminderde inkomsten dat begroot is (5 miljoen) is beperkt, dus daar kan de regeling op aangepast worden.

In de onderwijsparagraaf wordt aangegeven dat **parkeervergunningen voor leraren** ook de komende jaren geboden blijven worden.

Voetnoot

OV Schaalsprong

De grote schaalspronginvesteringen worden niet genoemd:

We sluiten daarom aan bij de doelstellingen van het Rijk dat schaalspronginvesteringen voorrang krijgen als deze leiden tot het versnellen van de woningbouw. In nauw overleg met het Rijk gaat Amsterdam haar schaalspronginvesteringen prioriteren en langs dit criterium leggen.

Deze zin laat veel beweegruimte over in de onderhandelingen met het Rijk voor investeringen. Er staat geen directe ambitie wat gerealiseerd moet worden, maar ook niet of we grote schaalsprongen expliciet niet gaan uitvoeren.