Gemeente Amsterdam

Vraag 5.40 uitsplitsing bovenplanse projecten en IJveren

Naar aanleiding van de Nota Investeringen willen we graag een uitsplitsing van de 230 incidenteel voor bovenplanse projecten en IJveren

Antwoord (max. 1 A4)

Op pag. 28 van de Nota Investeringen wordt het bedrag van € 230 miljoen toegelicht:

Het dekkingstekort in het domein ORM is ongeveer 230 miljoen, wat in de periode 2030-2035 neerkomt op € 39,5 miljoen per jaar voor bovenplans plus € 6,0 miljoen voor de IJveren; totaal derhalve 6 x € 45,5 miljoen.

Ter verduidelijking: Het dekkingstekort van ruim € 230 mln (6 x 39,5 mln) betreft alleen de bovenplanse investeringen, dus exclusief de IJ-veren.

Voor de groei van de stad heeft de gemeenteraad mobiliteitsplannen vastgesteld. Deze plannen beschrijven de zogenaamde bovenplanse investeringen die nodig zijn om de groeiende stad bereikbaar te houden en te zorgen dat we een 'complete stad' bouwen. De belangrijkste bovenplanse projecten zijn Cruciale Mijl inclusief Tramstalling, Van Hasseltzone, HOV ZaanIJ en Stationsgebied BijlmerArena. De Cruciale Mijl en Tramstalling zijn noodzakelijk voor al genomen woningbouwbesluiten (investeringsbesluiten Grondexploitaties). Tot de woningbouw die van de Hasseltzone en HOV ZaanIJ noodzakelijk maakt, is ook gedeeltelijk al besloten. Het grootste deel van deze investeringen wordt gedekt uit andere bron dan Investeringsdomein ORM. Het leeuwendeel van de kosten heeft betrekking op de periode 2030-2035. Die periode is niet vrijblijvend aangezien de bijdrage van het Rijk aan deze projecten als voorwaarde heeft dat de projecten voor een deel in 2035 (Cruciale Mijl en Tramstalling) en voor de overige projecten in onderstaande tabel in 2038 worden opgeleverd.

De zogenaamde schaalspronginvesteringen, die nodig zijn om het stedelijke en regionale verkeerssysteem als geheel robuuster te maken, zijn niet opgenomen in de volgende tabel. Het gaat dan om Sprong over het IJ, doortrekken metrolijnen en de bijdrage aan het 3e perron Station Zuid.

bedragen € mln	**kostenraming periode 2030-2035***	**bijdrage niet ORM bronnen (rijk, VRA, VEF) 2030-2035**	**benodigde dekking invORM** 2030-2035**	**status raming**
HOV ZaanIJ	428	345	83	P75 raming 2025 (PBI fase 2)
Van Hasseltzone	255	170	85	P85 raming 2025 (PBI fase 2)
Cruciale Mijl	254	180	74	P85 raming 2023 (PBI fase 3)
Tramstalling Zeeburgereiland	131	102	29	P50 raming 2023 (PBI fase 3)
Stationsgebied BijlmerArena	101	83	18	P50 raming 2025 (PBI fase 2)
Totaal portfolio	**1.170**	**881**	**289**	
dekking portfolio bovenplans inv ORM***			-57	
totaal tekort			**232**	

**Het totale investeringsbedrag van deze vijf projecten bedraagt ongeveer € 1,3 miljard. Circa 90% valt volgens verwachting dus in de periode 2030-2035. De resterende 10% buiten deze periode is wel ingepast.*
*** De kosten van bovenplanse projecten worden op dit moment normaal gesproken verdeeld tussen ORM, VEF en VRA (na aftrek van een eventuele bijdrage van het rijk), waarbij het ambtelijke vertrekpunt een historische bepaalde verhouding van 3 x33% is. Deze verhouding wordt - afhankelijk van de doelstellingen van het project - in meer detail ingevuld, naarmate het project verder wordt uitgewerkt (PBI-fases). Het in de tabel vermelde tekort betreft alleen het tekort in het ORM-investeringsdomein o.b.v. dit proces en het huidige uitwerkingsniveau van de projecten. Bij de huidige scope van de portfolio van bovenplanse projecten kunnen VEF en VRA hun bijdrage ook niet volledig dekken (in het gewenste tempo). De totale dekkingsopgave is hier dus groter dan alleen de dekkingsopgave in het investeringsdomein en vraagt om een gezamenlijke aanpak vanuit de verschillende dekkingsbronnen (VRA, VEF en invORM). Het opheffen van het stedelijk mobiliteitsfonds in de vorige collegeperiode betekent dat een belangrijke dekkingsbron voor bovenplanse projecten is weggevallen. In dat perspectief is het passend de historische afspraken opnieuw tegen het licht te houden en nieuw bestuurlijke afspraken over dekking van bovenplanse infrastructuurprojecten te maken.*
*** Gezien de hoogte van het investeringsplafond en de andere opgaven binnen Investeringsdomein ORM is € 9,5

miljoen per jaar (in de periode 2030-2035) het maximale bedrag dat kan worden ingepast voor bovenplanse investeringen.

Recent heeft de Vervoerregio een subsidie toegekend voor uitbreiding en verduurzaming van de IJ-Veren van € 63 mln. Hierdoor is het tekort in de periode 2030-2035 op de Veren teruggebracht naar ca. € 10 mln voor de hele periode 2026-2035. Dit bedrag is 'zacht', omdat een grote aanbesteding nog moet plaatsvinden (uitvoeringsbesluit Q3 2026) en de verhuizing of renovatie van de ponthaven nog verder uitwerkt moet worden.

Financiële en personele gevolgen

Geef hier aan wat eventuele financiële consequenties zijn qua investeringen en/of exploitatie.

Breng daarbij, waar van toepassing, apparaatslasten (incl. overhead) en implementatiekosten in beeld.

Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030	structureel

Als er sprake is van een toe-of afname van personeel, geef dan aan hoeveel FTE het betreft.

Personele consequenties	2026	2027	2028	2029	2030	structureel
Aantal FTE* dat samenhangt met stoppen met intensivering of beleid						
Aantal FTE* dat samenhangt met starten met intensivering of beleid						
Incidenteel**?						
Zo ja, tot wanneer?						

* Dit betreft het totale aantal te verwachten fte's, ambtelijk en inhuur.

**Incidenteel houdt in dat er een link is tussen de tijdelijke impuls met incidentele middelen. En heeft daarmee een expliciete einddatum.