Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Wethouder van der Horst
Van	5.1.2,e
Datum	23 augustus 2022
Betreft	Voorbereiding Gesprek met Wethouder van Buren

Beste Melanie,

Hierbij ontvang je n.a.v. ter voorbereiding van het gesprek met wethouder van Buren op 31 augustus een memo met de voorgestelde gespreksonderwerpen. Het memo bestaat uit 2 delen. Het eerste deel bevat de analyse en oplossingsrichtingen voor het gesprek met de wethouder financiën. Het tweede deel bevat meer achtergrondinformatie voor jou, ter voorbereiding van het gesprek met de wethouder financiën en de bespreking in de retraite met het college en gaat vooral in op een aantal vraagstukken uit ons overleg van 20 juli over de investeringen.

Hartelijke groet,

5.1.2,e

Deel 1

Bespreekpunten met de wethouder voor de Financiën

A. Oplossingsvariant investeringsaanvragen domein Openbare Ruimte en Mobiliteit ("oud programma 2", "tariefdiensten" en "groen") in lijn te brengen met het investeringsplafond
B. Overleg 4 wethouders op 1 september: inzetbepaling voor rijksgelden stimulering woningbouw (€ 7,5 mld) en 'mandje' onderhandeling rijk
C. Opheffen SMF / intrekken verordening SMF \ Naijlende aanpassingen in bestedingsvoorstel
D. Ter info: Risico's met betrekking tot invoeren betaald parkeren in NW en ZO
E. Programmakosten Bruggen en Kades in 2023 en 2024
F. Onder voorbehoud: Verhoging leges WIOR
G. Conceptagenda bila wethouder van Buren / vd Horst (bijlage A)

Programma 2 is financieel gezien een omvangrijk programma, zowel op het gebied van reguliere exploitatie als investeringen.
Momenteel worden nu richting de retraite de laatste voorbereidingen getroffen om te komen tot de begroting 2023. Onderdeel van deze voorbereiding zijn het beslispunten document, wat zich richt op de financiële mutaties in de exploitatie, en het investeringsoverzicht wat zicht richt op de investeringen. In de retraite zijn dit 2 aparte documenten. Echter is er een grote samenhang tussen het investeringsportofolio en de exploitatie. Het uitstellen van herinrichtingen of groot onderhoud heeft zijn weerslag op de werkelijke bestedingen in het dagelijks beheer en –onderhoud.

Exploitatie
Het uitgangspunt ten aanzien van de exploitatie richtte zich op budget neutrale mutaties op bestaand beleid. Eventuele niet neutrale mutaties of mutaties die leiden tot hogere lasten en baten zijn opgenomen in het beslispuntendocument, voorzien van een nadere toelichting per mutatie en een advies van DMC. Goed om hierbij te weten is dat deze mutaties binnen de bestaande financiële kaders passen, maar dat dit niet betekent dat er geen financiële issues/uitdagingen zijn. Over de gehele breedte van programma 2 ontstaat steeds meer spanning tussen beleidsambitie en beschikbare middelen, met als gevolg afname van kwaliteit/kwantiteit van wat er geleverd kan worden. De uitdagingen op dit vlak worden momenteel nog vergroot door de huidige inflatieontwikkelingen en de krapte op de arbeidsmarkt. Voorbeelden hiervan betreffen:

- De druk op het dagelijks onderhoud, door achterstallig onderhoud van de openbare ruimte. Hierbij ook een link naar de voorjaarsrapportage Stadsbehoud in de gemeenteraad van 20 april 2022.
- De uitvoering van brug en sluis bediening, wegens ICT issues waarvoor geen korte termijn oplossing is.
- Het opheffen van het SMF waardoor de ambitie van huidige programma's herijkt dienen te worden.

Dergelijke punten maken nu in de begroting geen onderdeel uit van de begrotingsretrate, omdat de focus ligt op begroting bij ongewijzigd beleid + uitwerking Programakkoord.

Investeringen
Naast de exploitatie heeft programma 2 een fors investeringsportfolio, dat zich richt op opgaven in de openbare ruimte. De investeringsopgave, die zich richt op het stad zijn, stad verbeteren en stad maken is groter dan er middelen beschikbaar zijn (het plafond). Op dit moment is het gat bijna € 400 mln, waarbij er al diverse keuzes gemaakt zijn, zoals bij PBK, geen nieuwe projecten voor stad verbeteren en groei van de stad (stad maken), het niet invullen van vervangingsinvestering vanaf 2024. In het investeringsportfolio is nu bewust tranche 2026 niet

opgenomen, waardoor het risico bestaat dat benodigde investeringen voor het behoud van de bestaande stad (=stad zijn) niet volledig onderdeel uitmaken van de totale investeringsportfolio. Dit brengt het risico met zich mee dat de achterstalligheid toeneemt, dan wel het niveau van onderhoud onder druk komt te staan. Het vraagstuk wordt als het ware in de tijd naar voren geschoven, waardoor de oplossing in de toekomst alsnog gevonden moet worden, indien we de bestaande infrastructuur en inrichting van de openbare ruimte op het gewenste dan wel huidige niveau willen houden. Verder maken conform de nota investeringen de schaalspronginvesteringen geen onderdeel uit van het investeringsplafond ORM.

Ad A. Plafond investeringen versus investeringsaanvragen (analyse)
De investeringsaanvragen vanuit begrotingsprogramma's 1 en 2 maken samen onderdeel uit van het domein Openbaar Ruimte & Mobiliteit (ORM). Voor ieder domein wordt er gewerkt met een investeringsplafond, waarbinnen de investeringsaanvragen moeten worden ingepast.

Het domein ORM is opgebouwd uit verschillende sub-domeinen, namelijk a) openbare ruimte (oud programma 2), b) tariefdiensten (oud programma 9 Waternet en Afval & Grondstoffen), c) groen (oud programma 11) en d) overig. De investeringen in vastgoed zijn domein overstijgend. De ingediende, totale investeringsaanvraag is € 2.226 miljoen en het investeringsplafond is € 1.853 miljoen

Onderstaande tabel is een samenvattend overzicht van de investeringsaanvragen.

Investeringen (bestaand en aangevraagd) bedrag x € 1,0 miljoen	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	Plafond	<>
ORM - oud prog 2	321	308	281	230	218	1.357	1.179	-178
ORM – tariefdiensten	130	133	150	158	161	732	550	-182
ORM – Groen	14	22	21	14	13	83	81	-2
ORM – Overig	7	9	10	11	-19	18	43	25
ORM – Vastgoed	0	10	10	9	8	36	-	-36
	463	481	471	423	380	2.226	1.853	-373

Op bovenstaande tabel zijn diverse kanttekeningen te maken, namelijk:

1. Het plafond is niet geïndexeerd! Het niet indexeren van het plafond heeft als consequentie dat met het beschikbare budget minder kan worden gerealiseerd. De werkelijke indexering van kosten in de grond-, weg- en waterbouw bedraagt over de periode 1 januari 2021 tot 1 april 2022 22,6%. In de aangevraagde investeringen van voormalig programma 2 is deels wel rekening gehouden met de nominale prijsaanpassingen van circa € 100 miljoen. Daarbij is een aanname gedaan voor de indexering vanaf 2022, die naar het zich nu laat aanzien te laag is. Het Rijk heeft inmiddels een deel van de prijspeilaanpassingen vergoed. Deze komt neer op circa 10%. Het is van belang dat dit ook aan de investeringsplafonds wordt toegevoegd opdat niet het gehele nadeel op de portefeuille wordt afgewenteld met alle gevolgen van dien.
2. De investeringen Weesp moeten nog gedeeltelijk buiten scope worden geplaatst of in het plafond dient hier rekening mee te worden gehouden. Voor de lopende projecten in Weesp is nu rekening gehouden met een vergoeding in de periode 2022-2026 van € 11 miljoen, terwijl de kosten over dezelfde periode, inclusief vervangingsopgave, in de verschillende programma's circa € 40 miljoen bedragen.

3. In de centrale stelpost wordt rekening gehouden met overprogrammering van 25%. Afgelopen jaren was de onderbesteding ten opzichte van de begrote investeringen in oud programma 2 30-50%. Op grond hiervan is in de Begroting 2022 vanuit het domein Openbare Ruimte ook een aanvullende overprogrammering van ruim € 100 miljoen toegekend.
4. Investeringen wagenpark maakten afgelopen jaren onderdeel uit van het domein BOO. Onduidelijk is of er voldoende investeringsruimte is overgekomen vanuit het domein BOO voor de benodigde investeringen Wagenpark. Dit dient ook in het licht te worden bezien van het verduurzamingsvraagstuk.
5. De investeringen van oud programma 2 zijn door een programmeerteam al gewogen en teruggebracht tot het peil dat hierboven is opgenomen. De oorspronkelijk ingediende aanvragen waren 2x zo hoog. Gedeeltelijk is het teruggebracht door in de jaarschijven 2024-2026 slechts beperkt vervangingsinvesteringen op te nemen. De situatie ontstaat dat de vervangingsprogramma's 2024 volgend jaar bij de begroting 2024-2027 grotendeels worden gedekt uit de dan beschikbaar komende jaarschijf 2027. Programma bruggen en kademuren wordt getemporiseerd, waardoor het risico bestaat dat de achterstalligheid toeneemt.
   Daarnaast zijn de investeringen voor de groeiende stad in het geheel niet toegekend en is stadsverbetering slechts opgenomen als het niet anders kan.
6. De investeringen vanuit Vastgoed dienen integraal te worden gewogen en het voorstel is deze buiten scope te plaatsen van het investeringsplafond van domein ORM.
7. In het bovenstaande investeringsoverzicht wordt rekening gehouden met de Sprong over het IJ. Deze investering dient in een bredere context te worden gewogen en daarom wordt voorgesteld deze investering ad 19,2 miljoen conform de Nota Investeringen buiten de scope van het domein Openbare Ruimte & Mobiliteit te plaatsen.

Zie ook punt B "overleg 1 september over Schaalsprong". Als het college samen met het Rijk investeringen wil doen ten behoeve van de schaalsprong, dan past dit niet binnen het huidige investeringskader van de gemeente Amsterdam.

Op basis van bovenstaande is een oplossingsvariant gemaakt om de aanvragen en het kader in één lijn te brengen:

Voorstellen aanpassen INVESTERINGSPLAFOND

		TOTAALBEDRAGEN bedrag x € 1,0 miljoen
	Aanpassen plafond domein ORM	**1.853,0**
A	Indexering van het plafond (€ 1.853 miljoen) met 10% --> de totale indexering op materiele uitgaven in de begroting 2023 is 2,3% + 8,9% = 11,2%; de totale indexering op lonen is 3,6% + 2,3% = 5,9%. Aangezien de projecten de verhouding 80/20 hebben op materiele uitgaven en programmakosten is gerekend met 10%. De vraag is of de werkelijke prijsstijging niet hoger is? De CBS-index voor Grond-, Weg en Waterbouw bedroeg over de laatste 12 maanden ruim 18%.	185,3
B	Overprogrammering +5% van € 1.853 miljoen; In de systematiek wordt reeds centraal rekening gehouden met overprogrammering ad 25%. Hier wordt voorgesteld het percentage overprogrammering te verhogen van 25 naar 30%. Op basis van de ervaring van 2020 en 2021 kan dit percentage worden verhoogd met 5%.	74,1
C	Weesp: de investeringsaanvragen Weesp zijn hoger, dan nu is opgenomen in het plafond. De investeringsaanvragen betreffen € 40 miljoen en in het plafond is rekening gehouden met € 11,0 miljoen.	29,0
D	Domein BOO Wagenpark: vanuit het Domein BOO zijn de investeringen Wagenpark overgedragen naar domein ORM. Onduidelijk is of de volledige investeringsruimte is overgedragen.	37,5
	Subtotaal	*344,5*
	Plafond domein ORM inclusief bovenstaande aanpassingen (indexering, overprogrammering, Weesp en Wagenpark)	**2.178,9**

Het plafond zou inclusief bovenstaande aanpassingen uitkomen op € 2.178,9 miljoen.

Voorstel A en B sluit aan bij voorstel wethouder voor de Financien met betrekking tot het aanpassen van het investeringsplafonds, daarom zijn deze groen gearceerd.

Om het geheel sluitend te krijgen, is ook naar de investeringsaanvragen gekeken bij de verschillende onderdelen. Hieronder zijn de investeringsaanvragen die kunnen worden verlaagd of mogelijk kunnen vervallen.

Voorstellen aanpassen INVESTERINGSAANVRAGEN

		TOTAALBEDRAGEN bedrag x € 1,0 miljoen
	Aanpassingen investeringsaanvragen (aanvulling, dan wel correctie)	**2.226,0**
E	Indexering van alle investeringsaanvragen: Het percentage dat gehanteerd wordt, is gelijk aan het percentage dat bij het investeringsplafond wordt gehanteerd. 10% van het totale volume aan investeringsaanvraag € 2.226 miljoen ad € 223 miljoen, waarvan reeds € 100 miljoen is meegenomen in de investeringsaanvragen van oud-programma 2. Tezamen komt dit uit op € 123 miljoen. Hierbij kan kanttekening worden gemaakt of het percentage waarmee DMC rekent niet te laag is? De CBS-index voor Grond- Weg en Waterbouw bedraagt over de laatste 12 maanden ruim 18%.	123,0
F	Technische correctie: In de indiening zijn ten onrechte enkele negatieve investeringsbedragen opgenomen, samenhangende met de grex. Dit zou investeringsruimte creëren en is niet juist, omdat betreffende ruimte aangewend wordt voor betreffende grondexploitatie. Dit wordt gecorrigeerd.	27,9
	subtotaal	**+150,9**
	Maatregelen om aanvragen in lijn te brengen met investeringskader	
G	Er wordt gewerkt met jaarkredieten vanuit A&G voor de vervanging en aanschaf van ondergrondse containers. Dit betekent dat twee kredieten voor de ondergrondse containers ultimo 2022 wordt afgesloten. Het levert een vrijval op ultimo 2022; namelijk de jaarschijf 2021 en 2022. Deze vrijval hoeft zodoende geen onderdeel uit te maken van de investeringsaanvragen.	-12,5
H	De investering Ondergrondse Containers wordt verlaagd op basis wat realistisch is dat gedurende deze periode wordt gerealiseerd. De verschillende jaarkredieten worden met € 5,0 miljoen per jaar verlaagd.	-20,0
I	Begraafplaatsen: alleen lopende investering van de begraafplaats verhogen met nominale prijsaanpassing. Overige investeringen vooralsnog niet overnemen.	-5,9
J	Waternet: huidige prognose voor dit jaar (2022) is een onderbesteding van € 26 miljoen. Voor de jaren erna is, op basis van historisch perspectief, gekeken wat er daadwerkelijk wordt geïnvesteerd in een jaar. Op het totale investeringsvolume is de verwachting dat jaarlijks € 12,0 miljoen onderbesteding zich zal voordoen --> 4 x € 12,0 miljoen + € 26,0 miljoen = € 74,0 miljoen.	-74,0
K	SHP Groen: in de investeringsaanvraag wordt rekening gehouden met een aanvullende tranche SHP Groen in 2026 ad € 12,0 miljoen. De jaartranches 2021 en 2022 ad € 53,1 miljoen maakt onderdeel van het totale programma SHP. Deze investeringen zijn in drie verdeelbesluiten van het College aan projecten gekoppeld. Voor het eind van het jaar verwachten we nog kredietbesluiten te kunnen nemen voor meerdere projecten. De doorlooptijden van projecten zijn lang, omdat rekening moet worden gehouden met plantseizoenen, de bodem verbetert moet worden. Doel van het SHP is een continue stroom van investeringen in groen voor een groeiende en verdichtende stad. De aanvraag voor tranche 2026 maakt hier onderdeel van uit. In de huidige afweging wordt voorgesteld in de begroting 2023 vooralsnog geen nieuwe tranche op te nemen voor het SHP Groen. Dit is analoog aan de vervangingsprogramma's bij V&OR en PBK, waar de programma's vanaf 2024 ook niet (volledig) zijn opgenomen. Een afweging van een nieuwe jaartranche wordt betrokken bij de VJN 2023, wanneer een nieuwe tranche wordt toegevoegd aan het investeringskader.	-12,0

L	Brug over het IJ als additionele investering te zien en geen onderdeel te laten uitmaken van het investeringsplafond domein ORM.	-19,2
M	Investeringsaanvragen in gemeentelijk Vastgoed integraal te beoordelen en buiten beschouwing te laten in relatie tot het investeringsplafond domein ORM.	-37,0
	subtotaal	**-180,6**
	TOTAAL	**2.196,3**

Indien de aanvragen conform voorstel E-M worden aangepast, dan komt de totale investeringsvraag in het domein ORM uit op € 2.196,3 miljoen.

SLUITEND VOORSTEL:
De investeringsaanvraag inclusief voorstel E-K ad € 2.196,3 miljoen past binnen het investeringsplafond inclusief voorstel A-D ad € 2.178,9 miljoen. Als alle maatregelen zouden worden overgenomen, dan zou dit op € 18 miljoen na passen.

A. Bespreken voorstellen om het investeringsplafond voor domein ORM aan te passen (maatregel A-D). Voorstel A en B sluit aan bij voorstel wethouder voor de Financien met betrekking tot de investeringsplafonds.
B. Bespreken voorstellen om de investeringsaanvragen voor domein ORM aan te passen (maatregel E-M).

Aandachtspunt betreft de investering in de Arenatunnel. Op dit moment is een deel van de totale investering onderdeel van de investeringsaanvraag begroting 2023 , maar kan de uitvoering niet van start.

Ad B. Overleg 4 wethouders 1 september: inzetbepaling voor rijksgelden stimulering woningbouw (€ 7,5 mld) en 'mandje' onderhandeling Rijk'

Beoogd wordt dat tijdens het retraite ook wordt besloten over:
- De Amsterdamse inzet voor de rijksgelden ter stimulering van de woningbouw (€ 7,5 miljard)
- Een 'onderhandelingsmandje' met het rijk om samen enkele zogenaamde schaalspronginvesteringen (Zuidsasdok, doortrekken Noord-Zuidlijn, sluiten Ringlijn en Sprong over het IJ) en / of op kortere termijn noodzakelijke investeringen voor grote gebiedsontwikkelingen te dekken.

De voorstellen voor het retraite worden op 1 september met de vier betrokken wethouders besproken. Ter voorbereiding hiervan twee noties voor nu:
- Als Amsterdam (met het rijk) wil investeren in de zgn. schaalspronginvesteringen, dan is dat alleen mogelijk als deze investeringen naast het investeringsplafond worden gezet, dan wel dat het investeringsstelsel op een andere manier wordt aangepast. Dit is overigens in lijn met Nota Investeringen, waarin de schaalspronginvesteringen als PM-post naast / bovenop het gemeentelijke investeringsplafond zijn opgenomen.
- Omdat grote investeringen die over enkele jaren nodig zijn om de groeiende stad bereikbaar te houden niet konden worden ingepast onder het investeringsplafond (bijv. Cruciale Mijl IJburg en Van Hasseltknoop Noord), zijn hiervoor rijksbijdragen nodig. In het mandje is het balanceren. Als we teveel inzetten op de schaalspronginvesteringen die over zeg 20 jaar nodig zijn, riskeren we mis te grijpen voor de grote investeringen groeiende stad die binnen nu en 10 jaar hard nodig zijn.

Beslispunt:

Te besluiten om de schaalspronginvesteringen naast het investeringsplafond te plaatsen, dan wel een andere aanpassing van het investeringsstelsel.

Ad C. Opheffen SMF / intrekken verordening SMF
Als onderdeel van de begroting 2023 zal de Verordening SMF worden ingetrokken per 1/1/23. Alle meerjarige bestedingen in het SMF worden vanaf Begroting 2023 overgeheveld naar de desbetreffende begrotingsonderdelen. Richting de VJN 2023 wordt de overgangsregeling met betrekking tot stadsverbetering verder uitgewerkt, met als doel de samenhang tussen Stadsbehoud en Stadsverbetering zo goed mogelijk inzichtelijk te maken ten behoeve van de bestuursopdracht in het coalitieakkoord.

Conform de systematiek van het SMF is een bestedingsvoorstel SMF 2022 – 2026 opgesteld. Dit betreft de actualisering van de bestedingen binnen het Programma Stadsverbetering in de periode 2022 – 2026. Dit houdt in:

- Toevoeging extra jaarschijf 2026 aan parkeeropbrengsten
- Eenmalig schuif SMF naar AD in verband met nieuwe investeringsstelsel
- Inpassing schuif € 100 miljoen van SMF naar Stadsbehoud conform coalitieakkoord, waarvan incidenteel € 80 miljoen in 2022 – 2025 en structureel € 20 miljoen vanaf 2026
- Verwerking prognose derving parkeeropbrengsten in 2022 ad € 22 miljoen
- Verwerking prijscompensatie voor ruim € 40 miljoen
- Toekenning aanvragen voor projecten in uitvoering of besluitvorming aanstaande in 2022/2023
- Geen toekenning jaarschijf 2026 voor programma's (circa € 60 miljoen)
- Keuzes in latere jaren en bredere afweging over programma's schuiven door naar Voorjaarsnota 2023.

In het SMF bestaat na verwerking van alle goedgekeurde mutaties nog bestedingsruimte voor een bedrag van € 6,9 miljoen. We stellen voor dit aan te wenden voor de structurele besparing van € 0,6 miljoen per jaar ten behoeve van tranche 1 van de bezuinigingsopgave "Hervormen en besparen" (over vier jaar totaal € 2,4 miljoen). Dit correspondeert met een besparing die zal worden doorgevoerd in verschillende beleidsprogramma's die uit het SMF worden gedekt. Het resterende deel van 4,5 miljoen zal worden aangewend voor het compenseren van de exploitatie- en onderzoekskosten van het Programma Bruggen en Kademuren die nodig zijn om de aanpak te kunnen continueren. Hiervoor was in het bestedingsvoorstel SMF 2022 – 2025 al een bijdrage opgenomen die om een sluitend voorstel te krijgen in het bestedingsvoorstel 2023 - 2026 is geschrapt, maar absoluut noodzakelijk blijkt om de minimumvariant van de aanpak PBK, conform coalitieakkoord, te bekostigen.

Voor het opheffen van het SMF en de naijlende besteding wordt separaat een notitie opgesteld die ook in de retraite wordt behandeld. Een concept hiervan is als bijlage toegevoegd.
Voor een toelichting op de besteding ten behoeve van PBK zie ook punt E.

Kennis te nemen van de stand van zaken met betrekking tot het opheffen van het SMF en dat verder te behandelen aan de hand van de afzonderlijke notitie waarin ook de besteding van de ruimte van € 6,9 miljoen wordt ingevuld.

Ad D. Risico's met betrekking tot invoeren betaald parkeren in NW en ZO
Voor de uitbreidingen van betaald parkeren in Nieuw-West en Zuidoost die in het coalitie akkoord voorzien zijn vanaf 2024, zien wij risico's als gevolg van besluitvorming, inspraak en implementatie.
Als alles volgens plan verloopt dan kan de inspraakprocedure dit jaar (2022) rond komen. Daarna zal een Nota van Beantwoording moeten worden opgesteld en dit vergt de nodige doorlooptijd en

is afhankelijk van het aantal reacties op de inspraak (de verwachting is dat de inspraak duizenden reacties op zal leveren, dit is gebaseerd op recente inspraak rondes). Met een grote mate van onzekerheid krijgen we de besluitvorming (raadsbevoegdheid) rond in het eerste kwartaal van 2023. In dat geval heeft de directie Parkeren drie kwartalen om automaten aan te schaffen, aan te sluiten, vergunningverlening op te tuigen etc. Vanwege de omvang (circa 50.000 parkeerplaatsen) zal implementatie gefaseerd moeten plaatsvinden. Om die reden verwachten wij, dat in 2024 niet het gehele ingeboekte bedrag van € 17,4 miljoen gerealiseerd gaat worden. Ook hebben we vanaf 1 januari 2024 te maken met een nieuwe dienstverlener voor de handhaving (aanbesteding nieuw handhavingscontract start in de tweede helft 2022). Ook dit is een risico wat mogelijk voor vertraging gaat zorgen, waardoor de ingeboekte opbrengst voor 2024 verder onder druk komt te staan.

Kennis te nemen van de planningsrisico's van het uitrollen het betaald parkeren in Nieuw-West en Zuidoost.

Ad E. Programmakosten Bruggen en Kades in 2023 en 2024
Het Programma Bruggen & Kademuren (PBK) heeft de afgelopen jaren gebouwd aan een organisatie die in 2022 draait op een exploitatiebegroting van €65 mln. Gegeven de financiële positie van Amsterdam hebben de onderhandelaars van het Amsterdams Akkoord aan PBK gevraagd naar een minimumvariant voor de komende jaren. Deze variant is gepresenteerd en werd bepaald op €30 mln. per jaar. De variant vergt scherpe keuzes (bijvoorbeeld eerder afsluiten ipv versterken) en afbouw van personeel. In het Amsterdams Akkoord is structureel €25 mln. toegewezen. Aangezien er nog een reservering in het SMF van € 12 mln. was opgenomen en omdat over 2022 geld overbleef (de organisatie remt natuurlijk in 2022 al af) was dat voldoende om in deze bestuursperiode het minimum van € 30 mln. per jaar te realiseren. Het PBK ziet geen mogelijkheden om de aanpak de komende jaren succesvol door te zetten met een budget van minder dan € 30 mln. per jaar.
In het bestedingsvoorstel SMF 2023- 2026 moest € 162 miljoen worden ingepast (€ 100 miljoen stadsbehoud, € 22 miljoen derving parkeeropbrengsten en € 40 miljoen indexering). Dat is bijna het dubbele van de jaarlijkse toevoeging. Om het sluitend te maken is de reservering voor PBK van € 12 mln. vrijgevallen. Dat blijk dus niet mogelijk. Vanwege de korte tijd tot de retraite kan dit niet meer volledig hersteld worden. Er is nog ruimte gevonden voor € 5 mln. waarmee samen met het verwachte restantbudget van 2022 er genoeg middelen zijn voor 2023 en 2024. Voor de jaren er na zal vanuit Stadsverbetering en het PBK samen gekeken worden naar een oplossing maar gezien de druk op de financiële middelen valt een claim bij een van de volgende Voorjaarnota's niet uit te sluiten.

-In te stemmen dat PBK blijft koersen op de minimumvariant die is voorgelegd aan de onderhandelaars en is bepaald op € 30 miljoen per jaar;
-In lijn hiermee het SMF-bestedingsvoorstel nog aan te passen met € 4,5 – € 5,0 miljoen voor de programmakosten van PBK in 2023 en 2024, waarmee in deze jaren de benodigde € 30 miljoen is gedekt. Voor de jaren 2025 en 2026 moet nog een oplossing worden gevonden.

Ad F. Verhoging legestarieven 2023 WIOR

a. Via uw map van 19 juli jl. bent u vooralsnog niet akkoord gegaan met de voorgestelde verhoging van de legestarieven voor de vergunningen op grond van de verordening Werken in de openbare ruimte (WIOR) zoals die in hoofdstuk 5 van de legestabel zijn opgenomen. Uw opmerking daarbij: 1. *Ik vind de stijging wel heel groot. 2. En het argument van kostendekkendheid gaat niet helemaal op, want gemiddelde doelstelling is lager dan wat hier wordt gerealiseerd, waarbij er zelfs sprake is van 105%*

kostendekkendheid. 3. Is dit met de branche besproken? 4. Kan het ook trapsgewijs worden ingevoerd?
Dit voorstel tot verhoging is dus nu niet verwerkt in de legestabel 2023 die het college in de retraite behandelt als onderdeel van de begrotingsvoorstellen 2023. Hieronder het antwoord op uw vragen en het voorstel alsnog akkoord te gaan met de voorgestelde verhoging

b. U heeft zich in de map van 19 juli niet expliciet uitgelaten over het voorstel voor verhoging van de leges LBO's Taxi, dus V&OR gaat er vanuit dat u daar wel mee akkoord bent. De coördinerende directie (Dienstverlening) voor de legestabel heeft echter ook dit voorstel nu niet meegenomen. Dus bij deze graag ter bekrachtiging uw akkoord op deze verhoging.

Ad a. WIOR; reactie op uw opmerkingen:

1. De stijging van de WIOR-tarieven is inderdaad hoger dan de gemiddelde stijging van de legestarieven voor 2023. De kostendekkendheid voor de hele legestabel komt uit op 91%. Dat percentage valt binnen de bandbreedte die als doelstelling is opgenomen in het beleidskader leges 2021 (85%-95%).
2. Die stijging van de tarieven is het gevolg van de stelselwijziging van de WIOR in 2021. Vergunningaanvragen voor werkzaamheden worden, in tegenstelling tot het oude stelsel, beoordeeld vanuit impact op de omgeving (grote, middelgrote en kleine impact). Alle partijen (overheid én branche) waren het in de aanloop naar de stelselwijziging er over eens dat, al naar gelang de omvang en impact van de werkzaamheden en de noodzakelijke regie op de ondergrond, de beoordeling meer tijd en dus ambtelijke inzet vraagt.
3. In die zin is de branche er in het proces op voorbereid dat we volgens het nieuwe stelsel anders en intensiever met vergunningaanvragen om zullen gaan met als logisch gevolg dat we daarvoor meer kosten doorberekenen. De verhoging van de legestarieven is niet expliciet besproken met de branche.
4. In de aanloop naar de stelselwijziging én vanwege de impact van de Coronapandemie is er bestuurlijk voor gekozen de WIOR legestarieven vorig jaar alleen te indexeren en niet al (stapsgewijs) te verhogen. De financiële consequenties van het niet doorvoeren van de tariefsverhoging, afgaand op de aantallen aanvragen in 2021 circa € 600.000 per jaar, konden in 2021 en 2022 nog binnen de eigen begroting van programma 2 worden opgevangen. Voor niet of stapsgewijs doorvoeren van de verhoging biedt de begroting 2023 geen ruimte meer gezien de algemene financiële krapte. Zonder verhoging ontbreekt de capaciteit om deze taak uit te voeren met een (financieel) risico voor werkzaamheden en voor de kwaliteit van het toezicht op de inrichting en het gebruik van de ondergrond.

Nu het economisch verkeer weer op gang is gekomen, is het verdedigbaar om met ingang van 2023 de stijging door te voeren. De aanvragers zijn nuts-/telecommunicatiebedrijven én gemeentelijke opdrachtgevers. Die aanvragen vallen voor het grootste deel in de categorieën groot en middel waar de stijging van het tarief groot is.

Ad b. Taxi/Lijn- en Busbaanontheffing (LBO)
De LBO ontheffing (geldigheid 3 jaar) maakt voor TTO gebonden chauffeurs deel uit van de Taxxxivergunning. Niet TTO gebonden chauffeurs moeten deze apart aanvragen.
In 2019 zijn, na een aantal jaren!, de leges voor de Taxxxivergunning aangepast, kostendekkend gemaakt. De leges voor (zelfstandige) LBO zijn toen niet aangepast en dat heeft veel commentaar vanuit de branche/TTO's opgeleverd. Toen is toegezegd deze per 2021 aan te passen.

Voor 2023 wordt het tarief voor de LBO kostendekkend, van € 50 naar € 150. Het lijkt een forse verhoging maar omdat de ontheffing voor een periode van drie jaar wordt uitgegeven is het in de praktijk weinig kosten verhogend. Dit leidt tot verbetering van de dekking van de legeskosten van circa € 200.000 komend jaar.
Door de aanpassen van het stelsel volgend jaar zullen plusminus 2000 Taxxxivergunningen vervallen, waardoor waarschijnlijk al die chauffeurs een LBO zullen aanvragen. Dit betekent veel extra capaciteit vanuit Dienstverlening die door de verhoging van het tarief (voor een groot deel) wordt gedekt.

Beslispunt legestabel:
Gezien de uitslag van de map van 19 juli heeft de directie Dienstverlening de voorgestelde tariefsverhoging voor WIOR én Taxi niet meegenomen in de voorstellen die bij de retraite voor de legestabel 2023 op tafel liggen.
U wordt gevraagd om op grond van het bovenstaande:

1. Alsnog in te stemmen met de voorgestelde tariefsverhoging voor de vergunningaanvragen in het kader van de WIOR
2. Bij de behandeling van de legestabel 2023 tijdens de bespreking met de wethouder FIN en de retraite het college voor te stellen de tariefsverhogingen voor WIOR én Taxi/LBO's alsnog in de voorstellen voor de tabel 2023 op te nemen.

Deel 2

De hierna volgende punten geven handvatten voor het inhoudelijke gesprek met wethouder van Buuren.

A. Inzicht in investeringen in andere domeinen versus het investeringsplafond

- Waar zitten welke knelpunten en waar is ruimte?
  In alle domeinen is sprake van knelpunten, in geen enkel domein is ruimte (stand 29 juli 2022).

ORM	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Investeringsruimte		426	332	316	303	365	1.742
Bijtelling eindejaarsmarge 21		65	0	0	0	0	65
Bijtelling Weesp		4	5	2	0	0	11
Bijtelling wegstrepen taakstelling		35					
Bijtelling interne bijdragen		0	0	0	0	0	0
Investeringsruimte + bijtellingen		**530**	**337**	**318**	**303**	**365**	**1.853**
Investeringsprojecten		645	515	469	399	198	2.226
Correcties		-180	-35	0	20	180	-15
Totaal investeringsuitgaven		**465**	**480**	**469**	**419**	**378**	**2.211**
Resterende ruimte		**65**	**-143**	**-151**	**-116**	**-13**	**-358**

BOO	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Investeringsruimte	62	41	44	45	51	245
Bijtelling eindejaarsmarge 21	21					21
Bijtelling Weesp						0
Bijtelling interne bijdragen	0	0	0	0	0	0
Investeringsruimte + bijtellingen	**83**	**41**	**44**	**45**	**51**	**266**
Investeringsprojecten	90	104	82	72	53	400
Correcties	-10	-6	-2			-18
Totaal investeringsuitgaven	**80**	**98**	**79**	**72**	**53**	**382**
Resterende ruimte	**3**	**-57**	**-35**	**-27**	**-1**	**-116**

MV	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Investeringsruimte	195	251	238	239	223	1.147
Bijtelling eindejaarsmarge 21	26	0	0	0	0	26
Bijtelling Weesp	6	5	0	0	0	11
Bijtelling interne bijdragen	0	0	0	0	0	0
Investeringsruimte + bijtellingen	**227**	**256**	**238**	**239**	**223**	**1.184**
Investeringsprojecten	219	349	362	364	369	1.663
Correcties	-40	-102	-61	-14	30	-187
Totaal investeringsuitgaven	**179**	**248**	**301**	**350**	**399**	**1.476**
Resterende ruimte	**49**	**8**	**-63**	**-112**	**-175**	**-292**

Voor alle domeinen tezamen is het beeld als volgt (stand 29 juli 2022).

Alle domeinen	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal
Investeringsruimte	684	624	599	587	640	3.133
Bijtelling eindejaarsmarge 21	112	0	0	0	0	112
Bijtelling Weesp	10	10	2	0	0	22
Bijtelling wegstrepen taakstelling	35					
Bijtelling interne bijdragen	0	0	0	0	0	0
Investeringsruimte + bijtellingen	**841**	**634**	**601**	**587**	**640**	**3.302**
Investeringsprojecten	954	968	913	835	619	4.289
Correcties domeinen	-230	-143	-64	6	210	-220
Totaal investeringsuitgaven	**724**	**825**	**849**	**842**	**829**	**4.069**
Resterende ruimte	**117**	**-191**	**-248**	**-255**	**-190**	**-767**

B. Inzicht welke investeringsaanvragen in onderdeel "oud programma 2" niet zijn opgenomen als aanvraag / voorbeelden van geschrapte en mogelijk te schrappen projecten.

Niet opgenomen investeringen oud programma 2

Bij de begroting 2022 zijn de aanvragen ingepast onder het plafond, door:

- Alle aanvragen 'stad maken / groeiende stad' te schrappen. Voorbereidingskosten zijn vaak wel nog even gedekt in het SMF (t/m 2023). De geschrapte investeringen zijn wel opgenomen in de door de raad vastgestelde mobiliteitsplannen voor de groeiende stad.
- Aanvragen 'stad verbeteringen' zijn geschrapt, bijv. verbreding spoortunnel en brug Kattenburgerstraat (t.b.v. autoluw).
- De aanvragen 'stad zijn / stadsbehoud' inclusief bruggen en kades alleen toe te kennen voor de eerste jaren. Voor de periode 2021-2025 was zo alle ruimte verbruikt, maar waren de vervangingsinvesteringen 2024 en 2025 nog niet ingepast.
- Bovenop de centrale post voor overprogrammering een extra decentrale correctie voor overprogrammeren toe te passen. Achteraf blijkt die voor 2021 perfect ingeschat (besteding in 2021 oud programma 2 was 63%).

Bij begroting 2023 deze lijn doorgezet:

- Inflatie tot prijspeil 1 januari 2022 opgevangen binnen plafond (ca. € 100 mln)
- Voor Programma Bruggen en Kades uitgaan van minimumscenario (-/- € 300 mln t.o.v. oorspronkelijk planning)
- Vervangingsprogramma's assets: Nu alleen kredietronde 2023. Kredieten 2024 e.v. nog niet opgenomen.
- Planningsoptimisme filteren (bijv. IJtunnel, voor € 30 miljoen buiten periode, Arenatunnel nog geen uitvoeringsbudget van circa € 21 miljoen)
- Geen projecten toegekend voor groeiende stad / uit mobiliteitsplannen (nodig ca. € 150 mln t/m 2026, exclusief schaalsprong). Nauwelijks stadsverbetering toegekend, tenzij noodzakelijk.
- Bovenop centrale post voor overprogrammering een kleine extra decentrale correctie van 5% voor overprogrammeren, waarmee de totale overprogrammering incl. de centrale stelpost 30% bedraagt. Dit lijkt zeer veilig; over 2021 bedroeg de overprogrammering 59%, waarmee we uiteindelijk vrijwel op nul uitkwamen.

Dus: vervangingsinvesteringen vooruit schuiven en geen investeringen groeiende stad en een kleine extra correctie op de centrale post voor overprogrammering.

Eventueel aanvullend niet op te nemen investeringen

Als het sluitende investeringsvoorstel in deel 1A niet wordt overgenomen, en aanvullende schrappen nodig is, dan komen de volgende ingrepen in beeld:

Oud programma 2

- *Stad verbeteren:* Stoppen met resterende, nog niet in uitvoering zijnde investeringen: met name Middenveldse Akerpolder (€ 12,8 mln)
- *Stad zijn:* De besteding van de jaarkredieten van de vervangingsprogramma's duurt enkele jaren. Het krediet 2023 wordt bijv. besteed in 2023, 2024 en 2025. De bedragen kunnen verder verlaagd worden, zodat we bij de volgende begroting de jaren 2024 en 2025 dekken uit de investeringsruimte uit de nieuwe jaarschijf 2027.
- *Stad zijn:* Sluiten Arenatunnel en afzien van renovatie

Waternet:

- De programma's 2025 en 2026 nog niet toekennen in het investeringsporfolio 2023-2026 (analoog aan de vervangingsprogramma's bij V&OR).

C. Voorbeelden van infrastructuur ihkv groeiende stad die nu niet of later gerealiseerd kan worden

De grote investeringen voor de groeiende stad komen pas over een paar jaar tot uitvoering. De investeringen in bereikbaarheid hebben een achterstand opgelopen ten opzichte van de (deels al gerealiseerde) groei van de stad en woningbouw. In deze bestuursperiode zijn de benodigde investeringsbedragen uit SMF en Investeringsplafond ORM daarom nog relatief laag (orde grootte € 50 mln per jaar, veelal voorbereidingskosten). Slechts een klein deel daarvan is nu in de aanvragen opgenomen. Voor IJburg zijn enkele investeringen gedekt (verlengen IJtram, tijdelijke pont en HOV naar Bijlmer en Weesp). Van de zgn. schaalspronginvesteringen is de Oostbrug over het IJ (zonder OV) grotendeels gedekt. Van de overige mobiliteitsplannen zijn vaak vrijwel alleen de voorbereidingskosten t/m 2023 gedekt. Als ervoor gekozen wordt de voorbereiding voort te zetten, zijn bij de Voorjaarsnota 2023 aanvullende budgetten (en verhoging van het plafond) nodig.
Met de ingediende investeringsaanvragen 2022-2026 en het SMF-bestedingsvoorstel 2022-2026 kan het grootste deel van de mobiliteitsplannen dus niet worden uitgevoerd. De financiële ruimte bij de Vervoerregio en G&O (Vereveningsfonds) staat ook onder druk, zodat zij niet extra kunnen bijspringen. De inzet bij het rijk op een deel van 'de € 7,5 miljard' kan in enige mate soelaas bieden. Het risico bestaat dat deze bron teveel wordt ingezet voor de schaalspronginvesteringen op de langere termijn, waardoor de noodzakelijke investeringen voor de kortere termijn (met vooral een Amsterdams belang) buiten de boot vallen.

Het knelt bij de groeiende stad dan op vele punten, maar in het bijzonder noemen we:

Kantelpuntinvesteringen korte termijn: cruciale mijl IJburg + van Hasseltknoop Noord
Deze grote investeringen zijn in 2028 nodig om IJburg en Noord bereikbaar te houden. Het verkeer loopt hier nu al vast, en de gebieden groeien door.
Voor de cruciale mijl gaat het om een cluster van investeringen van samen orde grootte € 400 - 600 mln. Een bestuursopdracht is uitgezet, met als doel om ook eenvoudigere / goedkopere varianten in beeld te brengen. Bij de Van Hasseltknoop gaat het om ca. € 200 mln.

Hubs / parkeergarages
De lopende gebiedsontwikkelingen worden veelal gekenmerkt door een hoge dichtheid in combinatie met een lage parkeernorm. Nieuwe parkeergarages of hubs zijn dan vaak noodzakelijk voor bijvoorbeeld deelmobiliteit of bezoekersparkeren. In de meeste plannen voor gebiedsontwikkeling zijn ze al opgenomen.

Deze hubs zijn deels of geheel rendabel (exploitatieresultaat nul of winstgevend). Het onrendabele deel (onrendabele top) wordt gedekt uit de grondexploitatie. Het rendabele deel verdient zich zelf terug via de parkeeropbrengsten. De hubs zijn veelal een onlosmakelijk onderdeel van winstgevende grondexploitaties ; gestapelde voorzieningen voor parkeren zorgen immers voor meer ruimte voor woningbouw.
Voorheen vonden activering en exploitatie van dergelijke hubs / garages plaats bij en door de directie Parkeren. Betaalbaarheid was geen probleem. Door het nieuwe investeringsstelsel per 2022 is de financierbaarheid een probleem geworden. Het investeringsplafond van programma 2 is namelijk meer dan belegd; activering / eigendom is niet meer mogelijk.
De consequentie van een rigide toepassing van het plafond voor deze rendabele investeringen leidt ertoe dat winstgevende grondexploitaties niet gerealiseerd kunnen worden, waardoor voor de gemeente als geheel een financieel verliesgevende situatie wordt gecreëerd.
Op 9 september overlegt u hierover met drie andere wethouders.

Een grote, urgente casus is de Smart Mobility Hub bij de JC Arena (ruim € 100 mln). Zonder het nieuwe investeringsstelsel zou de aanbesteding van deze winstgevende garage al gestart zijn. Eigendom en exploitatie door de markt is de oplossingsrichting, maar dit is op jaarbasis doorgaans aanzienlijk duurder. Marktpartijen betalen een hoger rentepercentage en moeten sneller afschrijven dan de gemeente. Rendabele business case slaan daardoor om naar onrendabele. Voor de SMH wordt nu onderzocht of niet gemeentelijk eigendom mogelijk is zonder de kosten teveel te verhogen. Een zeer complex proces, ook juridisch en wat betreft governance.

Onderdoorgang Sciencepark (ca. € 70 mln)
Het investeringsbesluit stond gepland voor 2023. Mede door een kostenstijging is het niet gelukt om de kosten te dekken (in het SMF 2022-2026). Naast bijdragen van VRA en G&O is ook een al een rijkssubsidie is ontvangen van € 9 mln. Deze investering zal dus niet plaatsvinden, tenzij bij de VJN 2023 besloten wordt om een deel van de nieuwe jaarschijf 2027 hiervoor in te zetten.
Het gaat hier trouwens meer om stadsverbetering (autoluw) dan om *stad maken.*

Over de gevolgen van niet doorgaan van de investeringen groeiende stad zijn als voorbeeld hieronder de knelpuntanalyses van de mobiliteitsplannen Noord en Zuid-Oost opgenomen:

Noord

Zonder treffende maatregelen, zullen dit op hoofdlijnen de gevolgen zijn voor het stadsdeel:
• De sterke toename van verplaatsingen levert capaciteitsproblemen op in het autonetwerk (met name aansluitingen op de A10 en de Johan van Hasseltknoop), het OV langs de Noordelijke IJ-oever, de oostwest fietsverbindingen over de historische dijklinten en de langzaam verkeerverbindingen over het IJ.
• De ontevredenheid over het openbaar vervoer zal hoog blijven. Doordat de autobereikbaarheid vanuit veel plekken beter is dan de OV-verbindingen, zal het gebruik van de auto zeker niet afnemen.
• Het verschil in bereikbaarheid tussen de stadsdelen neemt verder toe. Delen van Noord blijven slecht bereikbaar met het OV - met uitzondering van gebieden rondom metrostations - en het autogebruik blijft hoog. Terwijl andere stadsdelen goed bereikbaar zijn per OV en het OV en fiets de hoofdmodaliteiten zijn. Zeker met een autoluwe stad wordt het voor de inwoners van Noord steeds meer een uitdaging om met hun auto andere delen van de stad te bereiken.

Zuidoostflank

Auto
De Zuidoostflank is op dit moment nog goed te bereiken met de auto. Het huidige wegennet kan het groeiende autoverkeer niet verwerken. Nu al is een aantal kruispunten in de Zuidoostflank in de spits zwaar belast. Dat geldt met name voor de aansluitingen op de snelwegen A2, A9 en A10. Met de verwachte groei zal de druk op deze kruispunten en de infrastructuur aan de west- en noordzijde van het gebied verder toenemen.
De uitbreidingsmogelijkheden van de infrastructuur zijn met name bij de aansluitingen van de snelwegen beperkt.

Openbaar vervoer
In de Zuidoostflank is het aanbod aan openbaar vervoer groot, en er is veel hoogwaardig openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kan met de huidige lijnvoering, haltes en stations echter niet onbeperkt groeien. De metro vanuit het centrum naar station Amsterdam Bijlmer ArenA loopt in de piekmomenten tegen zijn capaciteitsgrenzen aan, en op het busstation Bijlmer ArenA is een tekort aan halteplaatsen en bufferruimte. Het huidige OV-aanbod (trein, metro, bus) is onvoldoende om de groei op te kunnen vangen, en daarbij vormen de steeds voller wordende bussen, metro's en treinen geen aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Leefbaarheid
Door de groei van het autoverkeer komt de leefbaarheid van de Zuidoostflank onder druk te staan. De auto legt steeds meer beslag op de openbare ruimte, terwijl tegelijk ook een groter beslag op die ruimte wordt gelegd door wonen, werken en verblijven.
Als we de groei van het autogebruik niet weten te beperken, komen de groei en de doorontwikkeling van de Zuidoostflank naar een aantrekkelijke en bereikbare stad in gevaar.

D. Voorbeelden projecten die van investeringen naar SMF of andere financiering zijn gegaan (van 5.1,2,e)

<u>Frans Hals buurt</u>
Voor dit project is de scope iets aangepast waardoor het projecten onder de 5 miljoen is gebracht en daarmee niet meer valt onder het investeringsplafond. Een deel van het budget is overgegaan naar Gebiedsprogramma Oude Pijp.
De straten in de buurt zijn toe aan onderhoud. Daarnaast zijn alle parkeerplaatsen opgeheven waardoor er een herinrichting plaats moet vinden. Het doel is om de buurt groener, veiliger en klimaatadaptief (o.a rainproof) in te richten.

<u>Haarlemmer Houttuinen (scopewijziging)</u>
Het realiseren van een fietsroute via de Haarlemmerhouttuinen komt te vervallen. Wel zal de huidige autovrije situatie van de Haarlemmerstraat worden bestendigd. Ook zullen bus/tramhaltes op het Haarlemmerplein worden aangepast om deze beter toegankelijk te maken en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Met hetzelfde doel zal ook de taxistandplaats worden verplaatst.

<u>Knippen algemeen</u>
Om onder de activeringsgrens van 5 mln te blijven worden projecten in sommige gevallen opgeknipt om financiering vanuit SMF mogelijk te blijven maken, bijvoorbeeld door:

- Alleen budget op te nemen voor PBI fase 1-2 als het project zich nog in de voorbereidende fase bevind
- Het project op te knippen in deelprojecten (zowel thematisch als geografisch) die wel een samenhang hebben maar wel afzonderlijk kunnen worden uitgevoerd

E. Onderzoek riolering binnen GREX richting VJN 2023

Dit onderwerp wordt nu uitgezocht en de uitkomsten worden betrokken bij de VJN 2023.

F. Voorbeelden van investeringen in infrastructuur met sociaal rendement

In overleg met het vorige college zijn de volgende vijf doelstellingen voor stadsverbetering als afwegingscriterium opgenomen:

1. Meer ruimte voor leven, spelen en groen op straat
2. Duurzame bereikbaarheid van Amsterdam
3. Klimaatadaptatie en verbetering van de luchtkwaliteit
4. Verbetering van de verkeersveiligheid
5. Specifieke lokale doelen uit de gebiedscyclus

Daarbij hebben vooral de eerste en de laatste een sociale component. In een aantal stadsdelen (Nieuw-West, Noord, Centrum, Zuid) stond de doelstelling om meer verblijfsruimte te creëren de afgelopen collegeperiode centraal. De stad als ontmoetingsplaats met een nadruk op het verbeteren en ontwikkelen van parkjes en parken (Weteringpark, Noorderpark, taludzone spoor, natuurspeeltuin Sarphatipark), pleinen (pleinenaanpak Nieuw-West) en speelplaatsen (speelplaatsenprogramma hele stad). Deze opgave wordt in de stadsdelen samen met bewoners opgepakt. Vaak wordt hiermee ook invulling gegeven aan lokale doelen. Het aspect sociale veiligheid speelt daarbij een rol (te verbeteren door bijvoorbeeld andere verlichting of juist minder groen), maar bijvoorbeeld ook een lokale wens in stadsdeel Oost om meer zwemgelegenheid in open water te creëren. In de openbare ruimte zijn veel mogelijkheden om te investeren met een sociale component. Gezien de afnemende middelen voor stadsverbetering (het SMF) wordt het een uitdaging daarvan de meest gewenste onderdelen te behouden.

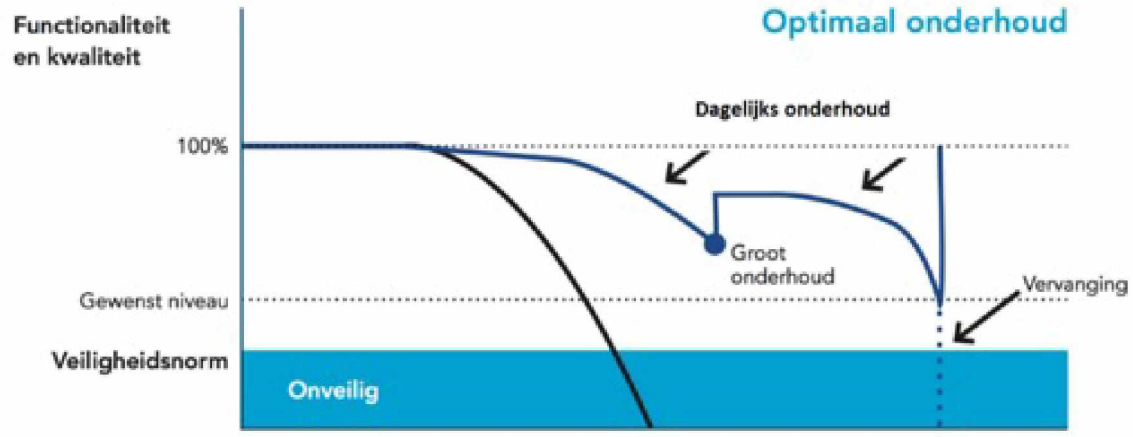
Voor de zogenaamde Ontwikkelbuurten (in Noord, Nieuw-West en Zuid-Oost) zijn de opgaven in het sociale en fysieke domein in beeld gebracht. Het is goed synergie te realiseren tussen de fysieke en sociale opgave in de verschillende masterplangebieden.

H. Inzicht in wat er mis gaat als je investeringen in groot onderhoud en vervanging uitstelt; welke extra risico's en lasten voor beheer brengt zich met dit mee?

Assetmanagement

Assetmanagement is erop gebaseerd dat er, uitgaande van een vastgesteld kwaliteitsniveau (op dit moment "sober") en ervan uitgaande dat de bestaande assets in stand dienen te worden gehouden, een optimale mix is van dagelijks onderhoud, groot onderhoud en vervanging, zodat de structurele lasten zo laag mogelijk zijn. Uitstel van vervangingen zorgt er dan voor dat deze optimale mix wordt verstoord. Het brengt weliswaar aan de ene kant lagere lasten met zich mee (kapitaallasten), maar aan de andere kant stijgen de kosten van dagelijks en groot onderhoud veel meer. Het gaat daarbij ook om kosten van storingsonderhoud en omdat veiligheidsrisico's toenemen, de kosten van verzekeringen en aansprakelijkheidsclaims. Per saldo zullen dan ook de kosten over de gehele levenscyclus van de assets stijgen.

Visueel weergegeven:



In het uiterste geval leidt uitstel van vervanging tot het uit functie nemen van een asset (brug, weg etc.), omdat ze niet meer aan de wettelijke verplichtingen (de gemeente heeft als beheerder op grond van onder andere de Wegenwet en het Burgerlijk Wetboek een wettelijk zorgplicht om de openbare ruimte gedurende langere termijn 'schoon, heel en veilig' te houden) voldoet. Het zal bv. voorkomen dat een beweegbare brug uit gebruik wordt genomen omdat de veiligheid bij bediening niet gegarandeerd kan worden. Dit leidt dan tot stremming voor vaarverkeer of wegverkeer.

Het toegenomen veiligheidsrisico, dat nu nog meer speelt door de al bestaande achterstalligheid, leidt tot onvoorspelbare hinder voor burgers en gebruikers, met als gevolg meldingen, klachten en incidenten en onverwachte kosten.

Uitvoeringsorganisatie en vertrouwen markt
Tenslotte heeft uitstel van vervanging negatieve effecten voor de bedrijfsvoering. De organisatie werkt sinds de start van het Programma Stadsbehoud aan vergroting, bestendiging en daarmee het voorspelbaar maken van de uitvoering. Dit is ook noodzakelijk om met de markt langdurige afspraken te maken zodat deze partner kan investeren in een productieproces dat geoptimaliseerd is op de Amsterdamse context. Als er gebrek is aan continuïteit in de budgetten, kunnen marktpartijen niet voor meerdere jaren worden gebonden.

Ook leidt uitstel van vervanging tot schade aan onze eigen organisatieontwikkeling dat in opbouw is om te kunnen voldoen aan de jaarlijkse noodzakelijke pakket aan vervangingen.

Financieel
Om inzicht te geven in de financiële consequenties is uitstel van vervanging doorgerekend. Als nadrukkelijke randvoorwaarde voor de uitkomst van de doorrekening geldt, dat het is gebaseerd op een modelmatige analyse. De analyse betreft toepassing van een relevant, maar niet representatief model, en bevat dus geen representatieve afspiegeling van het bestaande assetportfolio van Amsterdam, noch de staat waarin deze daadwerkelijk verkeert. Het model waar deze analyse op is gebaseerd, betreft tien vaste bruggen, die conform het onderhoudsregime en normkosten worden onderhouden.

Gezien het feit dat binnen Amsterdam al sprake is van achterstallig onderhoud zal eerder rekening moeten worden gehouden met hogere extra kosten van dagelijks en groot onderhoud dan met minder, zoals door het model berekend.

Het model komt uit op hogere kosten van dagelijks (preventief) en groot (correctief) onderhoud als gevolg van uitstel van vervangingen, van ca 10% per jaar.