Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de Vervoerregio
T.a.v. portefeuillehouders Financiën G.C.W.M.P. Slegers
en Verkeer & Vervoer drs. M. Ruigrok
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum 3 juni 2025
Behandeld door M. Voncken, V&OR-FAIR, 06-38601879, m.voncken@amsterdam.nl

Onderwerp Reactie op uw brief van 20 maart 2025 over de zienswijze gemeente Amsterdam op de Ontwerpbegroting 2026–2029

Geachte mevrouw Ruigrok en heer Slegers, beste Marja en Gerard,

Hartelijk dank voor uw aanbiedingsbrief van 20 maart 2025 aan de gemeenteraad over uw Ontwerpbegroting 2026–2029.

U stelt de gemeente Amsterdam in staat op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) een zienswijze op de begroting van de Vervoerregio naar voren te brengen.

In verband met de bestuurlijke planning en aanlevertermijnen als ook het mei-reces, is het niet mogelijk dat de raad op de gevraagde datum van 12 juni al een zienswijze verstrekt. Evenals vorige keren geven wij als college daarom een zienswijze af, onder voorbehoud van instemming door de raad. Bij eventuele afwijkende besluitvorming door de gemeenteraad wordt u daarover uiteraard geïnformeerd.

Het college heeft met belangstelling kennisgenomen van uw ontwerpbegroting, en complimenteert u hiermee. Hij is inzichtelijk en geeft een goed beeld van de ontwikkeling in de bestedingen en de bestedingsruimte. De strategische opgaves en bestuurlijke speerpunten sluiten goed aan bij die van de gemeente Amsterdam.
Er bestaat nog steeds geen duidelijkheid over een eventuele generieke korting op de Specifieke Uitkering (SPUK). Indien de uitkering voor de Vervoerregio (Brede Doeluitkering (BDU)) hierdoor lager wordt is dit zorgelijk.

De Ontwerpbegroting 2026–2029 geeft een beeld van de opbouw van de begroting, op basis van de in de Kadernota 2026 beschreven uitgangspunten, voornemens en kaders. In deze ontwerpbegroting gaat het daarbij financieel vooral over:
1. Ophoging van de budgetten naar prijspeil 2025 in verband met de ingeschatte indexatie van de BDU door het rijk;

2. Opnemen van budgetten die uit 2024 zijn doorgeschoven naar latere jaren om aan de verplichtingen voor lopende projecten te kunnen voldoen;
3. Extra budget in 2026–2029 voor de volgende intensiveringen uit de Kadernota 2026: intensiveren van het OV gezien de verwachte groei OV vanaf 2027, tariefmaatregel tegengaan prijsstijging OV 2026 en voortzetten compensatie verminderde bijdrage voor het studenten OV reisproduct, voorziene stijging Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voor nieuwe mobiliteitsprojecten en regionale aanpak van deelmobiliteit.

Anders dan andere jaren is het meerjarige Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM), het overzicht van investeringsbijdragen aan gemeenten, nog niet bij deze begroting gevoegd. U kondigt aan dat wij dat ontvangen op 13 mei in de Werkgroep Verkeer&Vervoer en afronden na besluitvorming in de Regioraad op 8 juli 2025.

De grote lijn van deze zienswijzebrief is dat de inkomsten van de Vervoerregio weliswaar gestegen zijn, maar onder druk staan. Tegenover de mogelijke korting op de BDU–gelden en de waardevermindering van de inkomsten (minder ontvangen indexering dan stijging prijspeil) staat een stevige uitdaging op het gebied van mobiliteit. Dit noodzaakt tot een efficiënte (kostenbewust) en effectieve (juiste projecten en initiatieven) inzet van middelen die aansluit bij de beleidsdoelstellingen. In dit kader vragen we ook aandacht voor de afwegingen die spelen bij uw bijdragen aan de veren over het IJ en de Tramstalling Zeeburgereiland.
In het vervolg van deze brief gaan we in op:

a. Risico´s
b. Financiën
c. Beleid.

a. Risico's

1) Het kabinet kondigde een 10% korting op de Brede Doel Uitkering (BDU) aan. Dit wordt door de Vervoerregio ook herkend als top-risico. Als deze korting op de BDU doorgaat, is dit een behoorlijke aanslag op de begroting en kan de Vervoerregio niet meer aan al haar doelstellingen voldoen. In overleg met de Regioraad en andere betrokkenen wordt dan gekeken naar mogelijke oplossingen. Op 1 juni (bij de Rijksvoorjaarsnota) is bekend of de BDU-korting doorgaat. De gemeente Amsterdam adviseert om bij doorgang van de korting ook te kijken of het mogelijk is om een gewijzigde (meerjaren)begroting op te stellen.
2) Grote projecten (o.a. schaalsprong OV projecten) worden door de Vervoerregio geraamd op P50 (de kans op overschrijding van het ramingsbedrag is dan 50%). Amsterdam raamt deze projecten op P85 (kans op overschrijding van het ramingsbedrag is dan 15%). Dit doet Amsterdam omdat het gaat om complexe en risicovolle projecten. Door te ramen op P50 is het ramingsbedrag kleiner dan als geraamd wordt op P85. Er worden immers ook minder risico's afgedekt. De kans op onderbesteding is bij P50 kleiner omdat het ramingsbedrag in de begroting lager is. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) is hierdoor ook risicovoller.

b. Financiën

1) Naast de mogelijke korting op de BDU, blijkt uit de reactie op de motie Grinwis (Tweede Kamer) van de Ministers van Financiën en Infrastructuur en Waterstaat dat de kosten van infrastructuurprojecten harder zijn gestegen dan de uitgekeerde prijsbijstelling. De kosten stijgen doorgaans met de GWW (grond- weg- en waterbouw)-index, terwijl de uitgekeerde prijsbijstelling is gebaseerd op de IBOI (index bruto overheidsinvesteringen). De gemeente Amsterdam is voor de Begroting 2026 bezorgd over de bedreigingen die wij zien: korting op de BDU-gelden en de waardevermindering van de inkomsten in relatie tot een groeiende uitdaging op het gebied van mobiliteit. Er wordt een intensieve lobby gevoerd om de korting van de BDU te voorkomen. Amsterdam ondersteunt het voorstel van de Vervoerregio om als de korting wordt doorgevoerd en er geen gewijzigde begroting wordt opgesteld, direct met elkaar in gesprek te gaan over de gevolgen voor de begroting.
2) De beschikbare budgetten voor grote projecten (o.a. schaalsprong OV projecten) worden door de Vervoerregio geïndexeerd als hierover specifieke afspraken zijn gemaakt. Als er nog geen afspraken gemaakt zijn wordt er ook nog niet geïndexeerd. Door voorafgaand aan de nadere afspraken toch te indexeren, gaat ophoging van budgetten geleidelijk, minder schoksgewijs en met geringere impact op de begroting (dit zien we overigens bij Amsterdam ook).
3) Grote investeringen ten behoeve van de groei van de stad worden doorgaans gedeeld tussen gemeente (Investeringsdomein ORM en Grondexploitaties/Vereveningsfonds (VEF)) en de Vervoerregio. Het gaat hierbij om een bedrag van orde grootte € 100 miljoen per jaar. De komende jaren zijn als gevolg van de groei van de stad forse investeringen nodig, waarbij de uitbreiding van het aantal veren over het IJ in het oog springt. Daarnaast is geld nodig om te komen tot een uitstootvrije verenvloot
   De veren spelen een rol van grote betekenis in het Amsterdamse voetgangers- en fietsnetwerk, en door de groei van Noord (en Havenstad en Zeeburgereiland) wordt die rol steeds groter. Een bijdrage van de Vervoerregio aan de groei en verduurzaming van de veren is volkomen logisch en navolgbaar en past in de ogen van Amsterdam bij uitstek in de beleidskaders van de Vervoerregio (groei van de stad/woningbouwontsluiting, duurzaamheid, regionale fietsnetwerken, STOMP, etc.). Wij waarderen het dat het Dagelijks Bestuur heeft aangegeven in gesprek te blijven over de bijdrage aan de Veren, en zullen hierop terugkomen bij de voorbereiding van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2026.
4) Een andere grote investering voor de groei van de stad is de verplaatsing en uitbreiding van de Tramstalling op Zeeburgereiland. Over de kostenverdeling van deze OV-investering zijn de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam nog in gesprek. In het voorkeursbesluit van de gemeenteraad van 10 oktober 2024 is voorlopig de volgende kostenverdeling opgenomen: 50% Vervoerregio, 25% gemeente Investeringsdomein ORM en 25% gemeente Vereveningsfonds). Omdat het hier gaat om een investering in (de uitbreiding van) OV, is de gemeente van mening dat de VRA deze volledig of voor het overgrote deel zou moeten dragen. Wij hopen het gesprek over de dekkingsverdeling bij het volgende UPM in 2025 af te kunnen ronden.

c. Beleid

1) Voor het strategisch doel op pagina 8 "De belangrijke voorzieningen in de regio zijn bereikbaar" zijn nog geen Key Performance Indicator's (KPI's) beschikbaar. Onder de tabel staat echter dat de bereikbaarheid van en in de regio over het algemeen goed is. Dit kan te maken hebben met de inhoudelijke betekenis van de term bereikbaarheid. Er zit verschil in wat 'algemene' en 'gedifferentieerde' bereikbaarheid genoemd wordt. Dit komt erop neer dat de bereikbaarheid van een locatie in algemene zin–kun je er komen?– goed kan zijn, maar de specifiekere bereikbaarheid met bijvoorbeeld de fiets of het OV te wensen overlaat. Het is goed om dit verschil bij het formuleren en toelichten van het strategisch doel en KPI's duidelijk te maken.
2) De gemeente Amsterdam onderschrijft de doelstelling voor verkeersveiligheid; zo snel mogelijk een dalende trend inzetten die resulteert in nul verkeersdoden in 2050.
3) Bij "grote projecten schaalsprong" wordt in de begroting niet vermeld dat het rijk zijn bijdrage voor de MIRT–verkenning OV verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer (OVAH) grotendeels heeft teruggetrokken. Samen met de Vervoerregio en de overige regionale partners wil de gemeente Amsterdam in gesprek blijven met het rijk om te bewerkstelligen dat het rijk de in 2022 gemaakte afspraken nakomt.

De financiële ruimte in de meerjarenbegroting van Vervoerregio stijgt (zie tabel 2 op pagina 16). De dreigende korting op de BDU–middelen en het al dan niet indexeren van budgetten voor grote projecten zijn risico´s voor de financiële ruimte. Zowel de gemeente Amsterdam als de Vervoerregio moeten keuzes maken tussen projecten die gefinancierd kunnen/moeten worden. Het is goed om in dit kader, zoals gebruikelijk, met elkaar af te stemmen en open te staan voor elkaars argumenten. Vanuit deze gedachte gaan wij binnenkort met u in gesprek over de invulling van het meerjarige Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, en zien – waar van toepassing – uit naar uw reactie ten behoeve de behandeling van de Ontwerpbegroting 2026 – 2029 in de Regioraad. Mocht u nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen via 06-38601879, m.voncken@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Femke Halsema
Burgemeester



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer Vervoer en Luchtkwaliteit