3.2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

Een verbonden stad voor iedereen, waar we aangenaam kunnen verblijven en verplaatsen

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Algemene inleiding

In deze programmabegroting komt extra geld beschikbaar voor het onderhoud van de stad. Dit maakt het mogelijk om achterstanden in te lopen en om de openbare ruimte, infrastructuur en groen functioneel, aantrekkelijk en duurzaam te houden. Zo worden knelpunten uit vorige begrotingsjaren nu van een structurele oplossing voorzien.

Aan de andere kant komt er minder budget beschikbaar voor *stad verbeteren* en *stad maken*. Omdat er wel volop ambities zijn vanuit bijvoorbeeld de mobiliteitsplannen, de omgevingsvisie en woningbouw, zal er geprioriteerd moeten worden welke projecten wel budget kunnen krijgen. Onder andere op basis van de bestuursopdracht 'Prioritering Investeringen groeiende stad' zullen verdere afwegingen plaatsvinden bij de Voorjaarsnota 2023.

De druk op de openbare ruimte is de afgelopen jaren (buiten corona om) hard toegenomen en de verschillende ambities (energietransitie, klimaatadaptief worden, rigoureus vergroenen et cetera) leggen hier ook een extra claim op. We zullen gebiedsgericht moeten kijken waar welke ambities het meest urgent zijn. Bij de voorjaarsnota 2023 zullen we ook kijken of er nog voldoende financiële ruimte is om alle beleidsproducten en programma's op het gebied van openbare ruimte en mobiliteit door te zetten.

Groeiende stad

Amsterdam heeft een grote woningbouwopgave. De gemeente heeft de ambitie – en afspraken met het Rijk – om tot 2030 70.000 woningen te realiseren. In het coalitieakkoord streven we naar 7.500 woningen per jaar. Ook na 2030 komen er nog volop woningen bij. Deze groei is niet mogelijk zonder maatregelen op het gebied van mobiliteit. Naast het bieden van voldoende capaciteit op de wegen, de fietspaden en in het openbaar vervoer, is ook een overgang van autogebruik naar OV en fiets nodig. Zonder deze verandering in reisgedrag is het ontwikkelen van gebieden vaak niet mogelijk. Ook zijn maatregelen nodig om de openbare ruimte te verbeteren, vanwege de hoge dichtheden van de nieuwe gebieden.
In vijf mobiliteitsplannen (Noord, Zeeburgereiland en IJburg, de Zuidoostflank, Nieuw-West en Haven-Stad Zuid) is inzichtelijk gemaakt welke maatregelen op welk moment nodig zijn. Het mobiliteitsplan Zuidflank (Zuidas en aanliggende gebieden) wordt naar verwachting in 2022 vastgesteld. In 2023 werken we aan de maatregelen uit het mobiliteitsplan Oostflank zoals de Cruciale Mijl en de HOV verbindingen. Daarbij denken we na over eventuele goedkopere alternatieven en vervolgen we de planvorming van de kortetermijnmaatregelen uit de andere mobiliteitsplannen. Richting de voorjaarsnota 2023 wordt geprioriteerd welke maatregelen het meest waardevol zijn.

Stadsverbetering

Stadsverbetering gaat over gerichte ingrepen om de stad beter te laten functioneren. De volgende doelstellingen worden gebruikt om tot een selectie te komen:

- Verbeteren verkeersveiligheid
- Meer ruimte voor leven, spelen en groen
- Duurzame bereikbaarheid
- Verbetering luchtkwaliteit en klimaataanpassing
- Specifieke lokale doelen uit gebiedscyclus

De aanpak van stadsverbetering loopt financieel via meerdere begrotingsprogramma's. Stadsverbetering is onlosmakelijk verbonden met stadsontwikkeling, stadsbehoud en stedelijke opgaven in het ruimtelijk domein. Denk daarbij aan aardgasvrij, klimaataanpassing en verduurzaming. Stadsverbetering financieren we vooral vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en investeringskredieten voor de grote investeringen. Daarbij werken we aan co-creatie en cofinanciering met:

- Stadsontwikkeling (Vereveningsfonds, Grondexploitatie).
- Stadsbehoud (reserve Stadsbehoud).
- Derden (Vervoerregio Amsterdam, Rijk, ProRail).

Door de inleiding genoemde impuls voor het onderhoud van de bestaande stad (€ 80 miljoen incidenteel, vanaf 2026 structureel € 20 miljoen structureel) resteert structureel minder budgettaire ruimte voor stadsverbeteringsprojecten en beleidsprogramma's in de openbare ruimte. Om de scherpe keuzes die dit vraagt formuleren we, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord, een bestuursopdracht om te onderzoeken of en in hoeverre een verdere verlegging van de focus van stad verbeteren naar stadsbehoud budgettair mogelijk is en welke inhoudelijke consequenties dit heeft. We streven ernaar om bij de Voorjaarsnota 2023 de uitkomsten voor te leggen.

We beperken het ruimtebeslag van de auto, zowel rijdend als geparkeerd .

Autoluw

Door uitvoering van de Agenda Autoluw creëren we meer ruimte voor lopen, fietsen, OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven. Voor schoon en gezond verplaatsen en verblijven is fysieke ruimte nodig. Waar mogelijk maken we ruimte vrij door het opheffen van parkeerplaatsen en doen we kleinschalige ingrepen in de openbare ruimte waarmee we op korte termijn meer ruimte voor fietsers en voetgangers maken. Verder werken we in 2023 aan:

- Doelgerichte ingrepen in de autocirculatie ten behoeve van de doorgaande fietsroute van het Oostelijk Pontplein naar het Mr. Visserplein en ten behoeve van ruimte voor de voetgangers en fietsers in het noordelijk deel van de Van Woustraat.
- De proeftuin Intelligente Toegang Oudezijde, om inzicht te geven in het sturen op intelligente toegangsverlening per gebied, doelgroep en/of tijdvak.
- De pilot knip Weesperstraat, een kentekenonderzoek gevolgd door een pilot om doorgaand autoverkeer in de Weesperstraat terug te dringen en de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit sterk te verbeteren.
- Het inspiratiedocument parkeervrije gracht heeft geleid tot het parkeervrij maken van een klein deel van de Herengracht. Hier wordt na een kademuurvernieuwing een parkeervrije inrichting teruggeplaatst, als eerste stap richting de ambitie uit het coalitieakkoord om tot een parkeervrije gracht te komen.

Parkeren

In het coalitieakkoord is voor 2023 een aantal aanscherpingen opgenomen ten aanzien van het parkeerbeleid. Het betreft onder meer een verhoging van de kortparkeertarieven, een harmonisatie van de tarieven van parkeervergunningen en verruimingen van de bloktijden van betaald parkeren (24 uur betaald parkeren in het centrum en een verruiming van de venstertijden in gebieden met een hoge parkeerdruk). De extra parkeerinkomsten voor 2023 zijn geraamd op €6,4 mln. Daarnaast wordt parallel aan het voorstel om de kortparkeertarieven te verhogen een voorstel voorbereid ten aanzien van de parkeertarieven in gemeentelijke parkeergarages. Ook worden voor 2023 de vergunningtarieven geïndexeerd en worden voorstellen voorbereid om het betaald parkeren uit te breiden. Het gaat met

name om gebieden in Nieuw-West en Zuidoost, maar mogelijk ook om één of enkele buurten in stadsdeel Noord. Uitbreiding van betaald parkeren treedt op z'n vroegst in werking in 2024.

We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte

Ruimte voor lopen

Doordat de stad verdicht, de ambities in de openbare ruimte groot zijn en de bezoekersaantallen weer toenemen, zien we dat de ruimte voor de voetganger onder druk staat. Fietsenrekken, nutsvoorzieningen, afvalcontainers, groen en terrassen zijn allemaal belangrijk voor de stad, maar maken ook gebruik van schaarse ruimte op het trottoir. Daarom maken we bij herinrichtingen meer ruimte op de trottoirs, met een minimale doorloopruimte van 2,00 meter voor de voetganger, conform de Agenda Amsterdam Autoluw. Op diverse plekken in de stad is het resultaat al zichtbaar. Bijvoorbeeld op de Rode Loper, de Nieuwezijds Voorburgwal en de knip voor het CS. In 2023 zetten we deze lijn voort.

Fiets

In 2023 vervolgen we het Meerjarenplan Fiets, onderverdeeld in de drie pijlers: Comfortabel Doorfietsen, Gemakkelijk Fietsparkeren en Het Nieuwe Fietsen. Zo werken we in 2023 onder meer aan de verbetering van het kruispunt Amsteldijk – Berlagebrug voor fietsers en start de uitvoering van de fietsroute Sportas. We gaan door met de knelpuntenaanpak fietsparkeren in de openbare ruimte en leggen bij herinrichtingen en groot onderhoudsprojecten extra fietsparkeerplaatsen aan (in 2023 o.a. Noord Jordaan waar 1000 tot 1500 extra fietsparkeervoorzieningen kunnen worden aangelegd op vrijkomende autoparkeerplaatsen). Geplande werkzaamheden bestaan onder meer uit uitbreiding fietsparkeren metrostation Noorderpark, verbouwing fietsenstalling metrostation Weesperplein en oplevering van een dynamisch verwijssysteem bij het Centraal Station. Daarnaast blijven we volop inzetten om meer Amsterdammers in Noord, Nieuw-West en Zuidoost op de fiets te krijgen door ondersteuning van lokale initiatieven en door actief in te zetten op het vergroten van het fietsbezit en -vaardigheden (d.m.v. fietslessen) bij kinderen en ouders. Zo ontwikkelen we in 2023 speciale routes waarop zij samen fietsvaardigheden kunnen vergroten en tegelijk de stad kunnen verkennen. En zoals opgenomen in het coalitieakkoord onderzoeken we de mogelijkheid tot het invoeren van een maximumsnelheid op fietspaden.

Doorstroming en veilige bereikbaarheid

We zorgen dat verplaatsen en verblijven in de drukke openbare ruimte van Amsterdam mogelijk blijft door de inzet van verkeers-, mobiliteits- en crowdmanagement en waarborgen we de veiligheid in de vijf Amsterdamse tunnels door 24/7 deze tunnels te bewaken en te bedienen.

Bewoners en bezoekers kunnen zich verplaatsen van, naar en binnen Amsterdam

Deel- en ketenmobiliteit

Deelmobiliteit is belangrijk om te komen tot een autoluwe stad. Deelvoertuigen, zoals uitstootvrije deelauto's, -scooters en -(bak)fietsen, kunnen helpen het aantal privéauto's en autoritten te verminderen, de parkeerdruk te verlagen, de uitstoot te verminderen en de deur-tot deurreis te verbeteren. Amsterdam zet in op meer aanbod van deelmobiliteit met stedelijke dekking. Daarom bieden we (onder voorwaarden) ruimte aan verschillende aanbieders en stimuleren we autodelen tussen Amsterdammers onderling. We zijn daarover in gesprek met deelmobiliteitsbedrijven en kijken ook naar het proces van vergunningverlening. In experimenten staan we deel(bak)fietsen en deelscooters toe; om

meer inzicht te krijgen in de waarde voor Amsterdam. Om als gemeente zelf regie te houden stellen we eisen aan marktpartijen die in onze openbare ruimte actief (willen) zijn. Deelmobiliteit levert ruimte op maar behoeft ook ruimte; bij de inpassing op straat nemen we de lessen uit voorgaande jaren mee.

Hubs en P+R
In het coalitieakkoord is aangekondigd dat we P+R's kostendekkend willen gaan exploiteren. We onderzoeken welk parkeertarief hiervoor nodig is. Verder onderzoeken we hoe de huidige Amsterdamse P+R-locaties en andere parkeergarages op afstand kunnen worden ingezet om ook bewoners te verleiden om er te parkeren en vanaf daar gebruik te maken van vervolgvervoer als lopen, deelfietsen, deelscooters en OV. Voor de reis naar buiten de stad kijken we ook hoe we deelauto's kunnen gebruiken. Met de MRA-partijen werken we aan een regionale hubstrategie. Het is essentieel om een duurzame gedragsverandering tot stand te brengen, waarbij niet alleen verleid wordt maar waarbij we ook actief sturen. Bijvoorbeeld door het introduceren van bewonersparkeervergunningen, om parkeren op afstand het nieuwe normaal te maken.

Oranje Loper
Het programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de bruggen en straten van de Raadhuisstraat tot aan Mercatorplein. In 2022 is het eerste deel van de Nieuwezijds Voorburgwal opgeleverd met o.a. een nieuw postzegelparkje. De uitvoering van de vernieuwing van brug 108 over de Da Costakade en de noordkant van de Nieuwezijds Voorburgwal zijn volgens planning in 2022 gestart. De planning van de zogenaamde corridor Raadhuisstraat – Mercatorplein, waar de raad in december 2021 een uitvoerings- en kredietbesluit voor heeft vastgesteld, gaat wijzigen. De periode waarin de trams tussen Raadhuisstraat en Mercatorplein buiten gebruik worden gesteld start niet eerder dan najaar 2023 (i.p.v. maart 2023). Het programmateam actualiseert in 2022 de planning en kostenraming (mede in het licht van aanhoudende inflatie). Daarnaast wordt ook bekeken of voor een aantal bruggen kan worden volstaan met een minder ingrijpende aanpak, om op korte termijn kosten te kunnen besparen of om toekomstige financiële tegenvallers te kunnen opvangen.
In 2023 wordt volgens planning het grote contract voor de resterende 7 bruggen en het tussenliggende maaiveld gesloten. De uitvoering aan Nieuwezijds Voorburgwal Noord wordt in 2023 vervolgd om in 2024 te kunnen afronden.

Verkeersveiligheid
We blijven werken aan verbetering van de verkeersveiligheid, ervan uitgaande dat in een stad iedereen, van jong tot oud en met of zonder beperking, zich veilig kan verplaatsen. Het uitrollen van 30km/u in de stad draagt hier aan bij, dit sluit beter aan op het gebruik van de straten door voetgangers en fietsers. Hoog tijd, omdat straten in de stad meer en meer veranderen in verblijfsgebieden. We verwachten dat het aantal ongevallen in de stad hiermee afneemt**.** Eind 2023 begint de feitelijke uitvoering op straat van 30km/u.
Daarnaast wordt in 2023 een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid vastgesteld op basis van stadsgesprekken die eind 2021 met de Amsterdammer gevoerd zijn.
Ook spannen we ons met de Strategie Logistiek en het nieuwe Taxistelsel samen met het bedrijfsleven in voor veilige bevoorrading en veilige chauffeurs.

Mobiliteitsregie
We beperken de hinder van werkzaamheden in de openbare ruimte. Daartoe programmeren we zowel door de regionale afstemming met RWS, Prorail, PNH en VRA, als op de stedelijke netwerken van OV, water, weg en logistiek, als op de leefbaarheid en bereikbaarheid op stadsdeelniveau. Om

werkzaamheden uitgevoerd te kunnen krijgen in de compacte drukke stad, investeren we in samenwerking tussen opdrachtgevers van werkzaamheden, zodat die gebiedsgericht gecombineerd worden.

We stimuleren duurzamere mobiliteit.

Actieplan Schone Lucht
Het Actieplan Schone Lucht bevat de activiteiten die de luchtkwaliteit in Amsterdam verbeteren. Het doel is om in 2030 te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005. Daarbij werken we binnen de gegeven kaders van onder meer het Rijk. In 2023 werken we onder andere aan de volgende activiteiten:

- Voor bestelauto's en vrachtwagens kan Amsterdam per 1 januari 2025 een uitstootvrijzone invoeren zoals afgesproken in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. In 2023 starten we met de voorbereidingen van de zero-emissiezones voor bestelauto's en vrachtwagens en (afhankelijk van een landelijke evaluatie van milieuzones in 2022) ook voor taxi's en autobussen. Ook de uitstootvrije zone voor brom- en snorfietsen bereiden we voor.
- Om de overgang naar uitstootvrij vervoer te realiseren, zetten we in op de mix van reguleren, stimuleren, faciliteren en communiceren vanuit het gemeentelijke instrumentarium, dit komt samen in integrale maatregelenpakketten per modaliteit.
- Het publieke laadnetwerk - zowel regulier als snelladen – gaan we verder uitbreiden. Om uitvoering te geven aan het Strategisch Plan Laadinfrastructuur is de ambitie om laadpalen strategisch en datagestuurd te plaatsen, in plaats van vraaggestuurd, aan de hand van de wijklocatieplannen. Daartoe gaan we in 2023 een nieuwe concessiehouder contracteren.
- In het Actieplan Schone Lucht is de ambitie uitgesproken om, zo veel als de techniek het toe laat, vanaf 2025 ook mobiele werktuigen en aggregaten uitstootvrij te laten zijn. We gaan invulling geven aan een Amsterdamse aanpak voor schonere mobiele werktuigen.

Amsterdam is op een veilige en duurzame manier bereikbaar voor commercieel vervoer.

Logistiek
Logistiek is een noodzakelijke nutsvoorziening die ervoor zorgt dat de stad schoon, heel en bevoorraad blijft. De komende jaren zal er door de groei van de stad steeds meer logistiek nodig zijn terwijl de openbare ruimte op veel plekken al onder hoge druk staat. We stimuleren schoon, licht, verkeersveilig en efficiënt goederenvervoer door bundeling van goederen (logistieke hubs), intensiever gebruik van water en specifieke aandacht voor gebieden in de stad waar de (logistieke) druk hoog is.

Touringcar
In de Agenda Touringcar 2020-2025 is een restrictieve aanpak bepaald voor de toegang van grote touringcars tot de stad, te beginnen bij het gebied binnen de S100.

In 2023 wordt hiervoor een verkeersbesluit ingesteld dat grote touringcars verbiedt binnen de S100, met uitzondering van de touringcarcorridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat, de zuidelijke IJoevers en ontheffinghouders voor bepaalde doelgroepen (kinderen, gehandicapten en ouderen) naar bepaalde (culturele of educatieve) bestemmingen binnen de S100. Verder worden extra touringcarhalteerplekken en bufferplekken langs de S100 gerealiseerd, wordt een overstaplocatie touringcarafhankelijke rondvaart aangelegd nabij De Ruijterkade Oost en wordt medegebruik va OV-knooppunten gestimuleerd.

Taxi
In de Agenda Taxi 2020-2025 is de ambitie opgenomen om een nieuw straattaxistelsel te ontwikkelen met een gelijk speelveld voor de opstapmarkt en de bestelmarkt, met één set Amsterdamse normen voor taxichauffeurs en taxibemiddelaars en een gebiedsgerichte aanpak. Hiermee dragen we bij aan een leefbare stad met betrouwbaar, veilig en bonafide taxivervoer.
In de Amsterdamse Taxi Aanpak (december 2021) zijn 11 maatregelen zijn benoemd zoals de gebiedsgerichte aanpak met taxizones: taxihotspotzones rond drukke locaties zoals uitgaanspleinen, NS-stations en evenementenlocaties, taxiluwzones op locaties en momenten waar de leefbaarheid voor lokale belanghebbenden in het geding komt. De eerste taxizones treden in 2023 in werking.

Toelichting
Instructie: *Geef per doel een korte toelichting: benoem daarbij het doel en geef vervolgens aan wat we met dit doel willen bereiken. Geef per activiteit een korte toelichting: benoem daarbij de activiteit en geef vervolgens aan wat we daarvoor gaan doen.*

De toelichtingen presenteren we in verhaal vorm. Houd voor de omvang van dit onderdeel rekening met 1 alinea. Voorzie elke toelichting van een kopje met het nummer van de doel/activiteit en de indicator.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Vervoerregio Amsterdam (VRA)
De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten rond verkeer en openbaar vervoer. De belangrijkste taken zijn het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het verstrekken van subsidies voor infrastructuur. Dit laatste gebeurt via de Investeringsagenda Mobiliteit. De Vervoerregio is ook een partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Vervoerregio wordt volledig bekostigd uit een Rijksbijdrage (Brede Doeluitkering) van ruim € 400 miljoen per jaar. De regioraad stelt de H 3.2.1 50 begroting vast. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten kunnen een zienswijze daarover afgeven.

Servicehuis Parkeer en Verblijfsrechten (SHPV)
Voor het handhaven van het betaald parkeren gebruiken we het Nationaal ParkeerRegister (NPR) van de coöperatie Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV). Het SHPV beheert namens aangesloten gemeenten het NPR. Zo kunnen we op dezelfde landelijke digitale manier parkeren registreren en raadplegen voor (digitale) handhaving. Als parkeergarages in eigendom van ons en onderdeel van een gebouwencomplex zijn, dan zijn wij verplicht lid van de Vereniging van Eigenaren (VvE).

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	318,7	337,1	359,2	362,8	353,1
Lasten	0,0	178,4	227,2	193,9	192,6	174,9
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**140,3**	**110,0**	**165,3**	**170,2**	**178,3**
Onttrekking	0,0	131,6	137,1	88,9	82,7	69,9
Toevoeging	0,0	214,9	198,6	183,7	180,6	183,1

Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**-83,3**	**-61,5**	**-94,8**	**-97,9**	**-113,3**
Totaal Programmaonderdeel 2.1 Verkeer, vervoer en parkeren	**0,0**	**57,0**	**48,5**	**70,5**	**72,3**	**65,0**

Instructie: *Toelichting volgt vanuit schrijfteam financiële toelichtingen.*

Schrijftips: standaardzinnen

- *Gebruik lager/hoger (dus niet onderuitputting, onderbesteed etc)*
- *Gebruik altijd "baten" en niet "opbrengsten"; "lasten" en niet "kosten"*
- *Gebruik een opsomming bij meerdere oorzaken (en begin met het hoogste bedrag)*
- *Afwijkingen: leg uit WAAROM meer of minder!*
- *Eerst de tekst en aan het eind de cijfers tussen haakjes*

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 337,1 miljoen. Deze baten bestaan voornamelijk uit:

• Baten uit parkeren van € 326,7 miljoen bestaan voornamelijk uit:
  - Opbrengsten uit straatparkeren van € 290,8 miljoen. Dit zijn opbrengsten uit parkeerautomaten, belparkeren, vergunningen en naheffingsaanslagen
  - Opbrengsten van het parkeren "achter de slagboom" (parkeer- garages, P+R en fietsparkeren) en naheffingsaanslagen van € 34,8 miljoen.

• Overige baten van € 10,4 miljoen, welke voornamelijk bestaan uit:
  - Subsidies voor bereikbaarheid van de stad van de Vervoersregio Amsterdam (VRA) (€ 7,6 miljoen).
  - Door te belasten kosten aan Bureau Social Return (€ 1,1 miljoen)
  - Bijdragen uit gemeentelijke fondsen en waternet (€ 1,0 miljoen)

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 227,2 miljoen en hebben betrekking op de uitvoering van de volgende begrotingsactiviteiten:

- We beheren en onderhouden onze assets (verkeer, vervoer en parkeren) (€ 21,9 miljoen). Voor onderhoud van verhardingen is € 18,4 miljoen begroot. De grootste projecten hierin zijn de Durgerdammerdijk (€ 3 miljoen), Blackspots en Redroutes (€ 2,8 miljoen) en Fietsroute IJ Geldersekade (€ 2,6 miljoen). De overige begrote lasten voor dit doel betreffen hoofdzakelijk uitbestede werkzaamheden.
  (2019-2022 doel 2.1.2.1)

- We maken parkeren van auto en fiets duurzaam en kosteneffectief mogelijk (€ 93,8 miljoen). Voor € 43,6 miljoen worden werkzaamheden uitbesteed, waarvan € 21,7 miljoen aan het

contract met EPS en € 9,3 miljoen aan werkzaamheden rondom evenement parkeren. Er is € 14,7 miljoen opgenomen aan huurkosten. Tevens zijn er kosten voor groot onderhoud aan gebouwen (€ 4,5 miljoen), kapitaallasten (€ 6,6 miljoen) en loonkosten (€ 6,7 miljoen) opgenomen.
(2019-2022 doel 2.1.2.5)

- We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte (€ 19,2 miljoen). Voor het onderhoud van de verhardingen is € 16,9 miljoen begroot. De grootste projecten hierin betreffen de vernieuwing. De grootste projecten die hier in zijn opgenomen betreffen het programma Fiets infrastructuur (€ 2,5 miljoen), Fietsroute Nieuwmarkt (€ 2,4 miljoen) en Fiets- en wandelroute Sportas (€ 2,3 miljoen). Tevens wordt er € 1,4 miljoen begroot aan het onderhoud van de kunstwerken aan bruggen.
  (2019-2022 doel 2.1.1.2)

- We maken de stad verder autoluw (€ 9,9 miljoen), onder andere door Spoorboekloos rijden waarvoor € 4,0 miljoen is begroot.
  (2019-2022 doel 2.1.1.1)

- We zorgen voor veiligheid en doorstroming op drukke verblijfplekken (€ 2,5 miljoen)
  (2019 – 2022 doel 2.1.1.3)

- We zorgen voor een slim en robuust netwerk ten behoeve van de doorstroming (€ 15,7 miljoen). Hierin zijn lasten voor uitbestede werkzaamheden opgenomen (€ 5,1 miljoen) en vaste loonkosten (€ 3,6 miljoen)
  (2019 – 2022 doel 2.1.2.2)

- We stimuleren duurzamere mobiliteit (€ 9,6 miljoen). Hierin is onder andere opgenomen € 3,1 miljoen voor Zero Transmissie Mobiliteit en € 1,7 miljoen voor het project Transferpunt Touringcar-Rondvaart bij de De Ruijterkade Oost (TTR DRKO) als overstappunt touringcar-rondvaart-riviercruise.
  (2019 – 2022 doel 2.1.2.4)

- Overige activiteiten (€ 8,3 miljoen). In dit onderdeel zijn budgetten gealloceerd die niet zijn toegewezen aan specifieke beleidsactiviteiten.
  (2019 – 2022 doel 2.1.2.9)

- Doel overstijgende middelen programmaonderdeel 2.1 (€ 38,7 miljoen) bestaan voor een groot deel (€ 22,6 miljoen) uit vaste loonkosten en uitbestede werkzaamheden.
  (2019 – 2022 doel 2.1.9.9)

- We verbeteren de luchtkwaliteit (€ 9,7 miljoen) (2019-2022 doel 9.3.2.1) details tekst nog toe te voegen

Reserves

<u>Onttrekkingen</u>

Onttrekkingen ter dekking van lasten in de exploitatie in de programma's 2, 8, 10 en 11 en dekking van investeringsuitgaven. Het betreft hier de reserves Stedelijk Mobiliteitsfonds, reserve Stadsbehoud, reserve POR Zuidelijke IJoever, reserve Leidseplein en reserve Achterstallig Onderhoud.

Toevoegingen

Toevoegingen van parkeerbaten aan de reserve Stedelijk Mobiliteitsfonds (€ 102,6 miljoen). Overige toevoegingen aan de reserves Stadsbehoud en reserve Achterstallig Onderhoud en de Financieringsreserve.

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Door schaarste op de arbeidsmarkt lukt het niet om voldoende (gekwalificeerd) personeel aan te trekken, waardoor de uitvoering onder druk komt te staan.	We starten met een technische traineeship waarmee we pas afgestudeerden aantrekken en daarnaast wordt er gestart met het zogenaamde Campusrecuitment, waarmee we studenten trachten te interesseren voor het werken bij de Gemeente Amsterdam
Doordat er beperkte nieuwe investeringen mogelijk zijn inzake stad verbeteren, bestaat het risico dat beleidsdoelstellingen onder druk komen te staan (bijv autoluw en verkeersveiligheid)	Monitoren van voortgang en waar nodig keuzes voorleggen gericht op het aanpassen van de beleidsdoelstellingen.
De hoge inflatie, die in de sector Grond, Weg- en Waterbouw over 2021 ruim 11% bedroeg, blijft langere tijd aanhouden waardoor wij minder kunnen investeren voor het zelfde geld.	Het doorgaan met het versoberen, temporiseren en eventueel schrappen van projecten, het actief monitoren van de projecten zodat we kunnen herprioriteren indien zich knelpunten voordoen.
Stad maken / groeiende stad: Zonder extra middelen vanuit het rijk of bij de Voorjaarsnota 2023, kan het overgrote deel van de investeringen uit de mobiliteitsplannen niet worden uitgevoerd. We bouwen dan een stad die 'niet compleet' en /of onvoldoende bereikbaar is.	.We zijn in gesprek met het rijk over bijdragen uit onder andere de Woningbouwimpulsmiddelen. Zowel voor de zogenaamde schaalspronginvesteringen als de investeringen uit de mobiliteitsplannen.

Beleidskaders

- Het Programmaplan Bruggen en Kademuren (2020) is het overkoepelende kader voor het Programma en geeft invulling aan de organisatie en de aanpak.
- Programma Stadsbehoud.
- Programma aanpak wegtunnels Amsterdam.
- Amsterdam veilig en leefbaar – 30 km/u in de stad (2021)

• Beleidskader '1Amsterdam Heel & Schoon' (2017).
• Agenda Autoluw (2020) is het overkoepelend kader voor leefruimte en schone lucht.
• Agenda Autodelen (2019) biedt een integrale visie op autodelen.
• Nota Deelmobiliteit (2019) biedt voor de komende jaren (t/m 2023) duidelijkheid over hoe de gemeente richting geeft aan deelvervoer (alle modaliteiten behalve de deelauto).
• §De Agenda Touringcar 2020-2025 (2020) schetst het kader voor de manier waarop de gemeente omgaat met touringcars. Dit moet leiden tot een (grotendeels) touringcarvrij stadshart in 2023; een maximaal touringcarluw gebied binnen de s100 in 2023, en een touringcarluw gebied tussen S100 en de Ring A10 in 2025
• Agenda Taxi 2020-2025 beschrijft de ambities en het eindbeeld voor de taxi in Amsterdam voor de komende jaren.
• Mobiliteitsaanpak 2030 (2013) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
• Programma Stad in Balans 2018-2022 (2019) is het kader voor het evenwicht tussen bezoekers en bewoners van Amsterdam.
• Beleidskader Verkeersnetten (2018) waarin de belangrijkste netwerken voor de bereikbaarheid van en in de stad zijn aangegeven, inclusief de bijbehorende eisen en richtlijnen.
• Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017), waarin is beschreven hoe we omgaan met de fietsers en hun fietsen.
• Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2016-2022, een geactualiseerd programma over de verkeersveiligheid in Amsterdam dat is vastgesteld door de gemeenteraad in 2016.
• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda houdt Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk. Concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren. Voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist.
• Uitvoeringsagenda Stedelijke Logistiek Amsterdam (2017), waarin voor het goederenvervoer in Amsterdam een aantal maatregelen staat om leefbaarheid, doorstroming en efficiëntere bevoorrading voor en door vervoerders en verladers te bevorderen.
• 1Stad1Opgave (maatregel Koopmanschap: 7 Puccini en 8 Inkoop Grond, Weg en Waterbouw).
• Het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte Amsterdam" zorgt voor de digitale en integrale ontsluiting van al het beleid dat van toepassing is op de inrichting van de openbare ruimte. Het betreft onder meer de volgende belangrijke beleidsproducten: Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte, afgestemd op het gebruik;
• In het Beleidskader "1Amsterdam Heel & Schoon" (2017) staan de principes voor onderhoud, reiniging en assetmanagement;
• De Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Beleidskader Puccinimethode, 2018, actualisatie verwacht 2023) bevat standaard inrichtingsprincipes, profielen en materiaalkeuzes voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte, gekoppeld aan de centrale inkoop van materiaal.
• Het Beleidskader Verlichting (2017) definieert de rol van verlichting in Amsterdam en stelt de kaders waarbinnen de gemeente haar taken voor de verlichting uitvoert, waaronder de transitie naar 100% LED verlichting;
• Het Beleidskader Buitenreclame (2020) bepaalt de randvoorwaarden voor het toestaan van reclame in de openbare ruimte.

Parkeren

• Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017) en Kader Fietsparkeren (2015).
• Nota Parkeernormen fiets en scooter (2018). Geeft normen en richtlijnen voor fiets- en scooterparkeren bij nieuwbouw en functiewijziging.

• Parkeerplan 2012 – Inzet van onbenutte parkeercapaciteit in parkeergarages voor vergunninghouders om meer ruimte op straat te creëren.
• Plan Vernieuwing P+R – nieuw P+R-concept, waarbij we slim parkeerplaatsen inkopen en uitbreiding van P+R de 'vraag' volgt.
• Amsterdamse P+R-maatregelen Actualisatie 2021
• Hubsvisie 2021
• De (jaarlijkse) gemeentelijke parkeerverordening – regelgevingskader parkeerbeleid, waarin geboden en verboden rondom parkeren staan, en de typen parkeervergunningen.
• De (jaarlijkse) verordening Parkeerbelastingen, met daarin tarieven voor kort parkeren en parkeervergunningen.
• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) – maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Daarbij ligt de nadruk op scherpe keuzes (in het centrumgebied bijvoorbeeld voor voetgangers en fietsers).
• Nota Parkeernormen Auto (2017). Deze nota stelt parkeernormen vast voor nieuwbouwen transformatieprojecten in de stad. Hiermee wordt voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leidt tot extra parkeerdruk en op omliggende straten wordt afgewenteld.
• Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
• Verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds Amsterdam (2020), een fonds vanuit inkomsten van het straatparkeren om de openbare ruimte en het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren
• Met de Nota's Varen Deel I (2019) en II (2020) streeft het bestuur naar een evenwichtig, veilig en duurzaam gebruik water en wal door het beheersen van drukte en het tegengaan van overlast, waarbij de vlotte en veilige doorvaart wordt gegarandeerd.
• Watervisie Amsterdam 2040 (2016). De Watervisie is een structuurvisieuitwerking en geeft een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld van het gebruik van het water in 2040 met een Uitvoeringsagenda 2018.
• Welstandsbeleid Passagiersvaart Amsterdam (2019). Het Welstandsbeleid Passagiersvaart bevat een helder beoordelingskader waarmee de welstandstoetsing en de verlening van vergunningen voor nieuwe, vervangende of te verbouwen vaartuigen voor iedereen inzichtelijk wordt en historische vaartuigen en vaartuigen met hoge beeldkwaliteit beschermd worden.
• De Agenda Amsterdam Autoluw heeft verschillende concrete maatregelen die bijdragen aan een leefbare en toegankelijke stad. Tegelijk is de Agenda richtinggevend voor de keuzes die op het gebied van openbare ruimte en mobiliteit worden gemaakt.
• De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW 2000). Deze is gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa. Het voldoen aan de KRW-richtlijn is een gezamenlijke opgave voor overheden. Uiterlijk in 2027 moeten alle verantwoordelijke partijen voldoen aan de eisen die de KRW stelt. Amsterdam is daarbij verantwoordelijk voor de uitvoering van gemeentelijke maatregelen.
• Update Nota Veren (juli 2021), hierin staan de geactualiseerde reizigersprognoses en de plannen voor uitbreiding en verduurzaming van de vloot.
• Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
• MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013), het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
• Ruimtelijk Kader Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam. • Investeringsagenda Openbaar Vervoer Stadsregio (2013), een overeenkomst met investeringen die Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam (sinds 2017 Vervoerregio Amsterdam) in de komende periode in het Openbaar Vervoer doen.

• Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda die Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk houdt, met maatregelen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger en de automobilist.
• Beleidskader Verkeersnetten (2018). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met daarbij een afwegingskader bij conflicterende belangen.
• Wet lokaal spoor, in werking getreden op 1 december 2015; deze wet maakt de VRA verantwoordelijk voor aanleg, beheer en veiligheid van lokale railinfrastructuur. VRA stelt een vervoerder aan via de OVconcessie en VRA mag een beheerder van de infrastructuur aanwijzen. Dit laatste wordt gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.
• De in 2015 vastgestelde Lijnennetvisie is het beleidskader voor het ontwikkelen van vervoerplannen. De gemeente voert overleg met vervoerbedrijven over inpassing van nieuwe vervoerplannen.
• Taxiverordening Amsterdam 2012 (laatst gewijzigd in 2018).
• Agenda Taxi 2020-2025.
• Update Nota Veren (februari 2018), een strategie om tot een qua capaciteit en duurzaamheid toekomstbestendige verenvloot te komen.
• Visie Lokaal Spoor (2015), vastgesteld door het dagelijks bestuur van de VRA en bindend kader voor de beheerder van het lokaal spoor.

3.2.2 Openbaar vervoer

Zo goed mogelijk maken en onderhouden van het openbaar vervoersysteem van Amsterdam, zodat dit voor iedereen op een veilige en duurzame manier beschikbaar is

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Openbaar Vervoer
We verwachten dat in 2023 het gebruik van het openbaar vervoer nog niet terug is op het niveau van vóór de coronapandemie. GVB verwacht dat het aantal reizigers zo'n 92% van 2019 zal zijn. De financiële gevolgen daarvan stellen het openbaar vervoer op korte termijn voor grote uitdagingen. In overleg met de Vervoerregio streven we ernaar het fijnmazige openbaar vervoeraanbod zoveel mogelijk te behouden, zodat iedereen mee kan blijven doen. We werken eraan om het openbaar vervoer voor iedereen zoveel mogelijk toegankelijk en inclusief te maken. Onder andere door het toegankelijk maken van OV-haltes. Ook bereiden we OV-doorstromingsmaatregelen voor, om de impact van de invoering van 30 km/u op bus en tramroutes zoveel mogelijk te mitigeren.
De duurzame toekomst en verantwoorde groei van de stad, vraagt om een schaalsprong in het OV. Een aantal grotere OV projecten is bij de gemeente Amsterdam belegd. In 2023 gaan we verder met het aanleggen van de tramverbinding naar Uithoorn met geplande oplevering in 2024. Samen met gemeente Hoofddorp, Schiphol, KLM, Prorail, NS en VRA gaan we verder met het voorbereiden van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de ring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station (het zogenaamde programma Light Rail). Ook andere noodzakelijke OV-uitbreidingen in de regio worden verder verkend, zoals een HOV ZaanIJ en HOV Haarlem-Amsterdam.

Veren
De veren krijgen de laatste jaren een hoge klanttevredenheidswaardering. De primaire doelstelling blijft om de passagiers snel, frequent en veilig te vervoeren over het IJ. We verzorgen daarom als opdrachtgever een flexibel verensysteem met voldoende capaciteit. Als opdrachtgever van GVB-Veren meten we de bezetting en spelen we flexibel in op hogere of lagere reizigersaantallen. In 2023 ronden we de aanbesteding voor 4 nieuwe emissievrije IJveren af. Deze zullen in 2024 en 2025 stapsgewijs instromen ter vervanging van drie dieselveren die einde levensduur zijn. De aanbesteding van

bijbehorende laadinfrastructuur bij de verbinding IJplein wordt eveneens gestart. In overleg met stadsdeel Noord en de omgeving zoeken we een goede plek gezocht voor de laadinfrastructuur. De instroom van de nieuwe uitstootvrije veren is een belangrijke stap naar een compleet uitstootvrije verenvloot. Om de veren toegankelijker te maken voor gehandicapten onderzoeken we hoe deze door hen worden beleefd, en met welke (kleine) maatregelen de veren voor hen toegankelijker te maken zijn.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

GVB Holding NV

Het GVB zorgt in Amsterdam voor het openbaar vervoer. Het GVB heeft verschillende dochterondernemingen, of heeft een belang in ondernemingen. Het gaat hier om:

- GVB Exploitatie BV
- GVB Veren BV
- GVB Activa BV
- GVB Infra BV

GVB Activa BV is eigenaar van de zogenaamde strategische ov-activa. Dit zijn onder andere railvoertuigen, werkplaatsen, remises en eindpuntvoorzieningen. GVB Infra BV is onze opdrachtnemer voor met name dagelijks onderhoud aan railinfra en tramvervangingsprojecten. Wij zijn opdrachtgever voor de veerverbindingen over het IJ en het Noordzeekanaal. GVB Veren BV voert dit uit volgens het Contract voor Exploitatie Beheer en Onderhoud 2019-2024 en de aanbesteding van de verschillende investeringen. Wij zijn 100 procent eigenaar van GVB Holding NV.

Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten voor verkeer en openbaar vervoer. De belangrijkste taken zijn het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het verstrekken van subsidies voor infrastructuur. Dit laatste gebeurt via de verschillende Investeringsagenda's: Ov, Weg en Fiets. De Vervoerregio is ook een partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Vervoerregio wordt volledig bekostigd uit een Rijksbijdrage (Brede Doeluitkering) van ruim € 400 miljoen per jaar. De regioraad stelt de begroting vast. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten kunnen een zienswijze daarover afgeven.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.2 Openbaar vervoer

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	28,2	33,5	40,0	70,4	20,7
Lasten	0,0	78,8	85,1	96,8	130,3	78,2
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**-50,6**	**-51,6**	**-56,8**	**-60,0**	**-57,5**
Onttrekking	0,0	14,5	13,0	15,9	18,7	15,2
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**14,5**	**13,0**	**15,9**	**18,7**	**15,2**
Totaal Programmaonderdeel 2.2 Openbaar vervoer	**0,0**	**-36,1**	**-38,6**	**-40,8**	**-41,3**	**-42,3**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 33,4 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Baten met betrekking tot Metro en tram en de transitie naar de Directie Bijzondere Projecten (€ 17,1 miljoen) :
    - De doorbelasting van de projectkosten (€ 6,0 miljoen) en apparaatslasten (€ 6,8 miljoen) naar de projecten.
    - De opbrengsten van de reclame-uitingen op de metrostations (€ 4,3 miljoen).

- Subsidie van de Vervoerregio Amsterdam voor diverse infrastructurele projecten met betrekking tot het openbaar vervoer (€ 12,7 miljoen)
- Reclame-inkomsten metrostations (€ 1,6 miljoen)
- Baten door de transitie van de directie Metro en Tram naar de directie Bijzondere Projecten (€1,4 miljoen).
- Exploitatie opbrengsten veerdiensten (€ 0,5 miljoen)

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 86,4 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Projecten voor het beheren en verbeteren van de kwaliteit van onze OV infrastructuur (€ 50,5 miljoen). Deze lasten worden voor een deel gedekt door de volgende reserves (Stedelijk Mobiliteitsfonds € 14,7 miljoen en de reserve Vervanging ijveren € 0,9 miljoen)
- Lasten met betrekking tot Metro en tram en de transitie naar de Directie Bijzondere Projecten (€ 39,7 mijoen):
    - Kapitaallasten (€ 21,7 miljoen) die hoofdzakelijk betrekking hebben op de Noord/Zuidlijn.
    - De projectkosten (€ 6,0 miljoen) en apparaatslasten (€ 7,9 miljoen) van Bijzondere Projecten. (Apparaatslasten zijn inclusief € 1,1 miljoen mee adem budget vanwege de sterke daling in fte door de transitie van metro en tram naar de DIrectie Bijzondere Projecten)
    - Exploitatiekosten van de reclame-uitingen op de metrostations (€ 2,5 miljoen);
    - Projectkosten SMF (€1,0 miljoen, namelijk Light Rail);
    - Overige lasten voor Metro en tram en de transitie naar de Directie Bijzondere Projecten
- Door een herziene verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) is het toegestaan om meer kosten te begroten op de door het SMF gefinancierde projecten dan er dekking is. Dit wordt overprogrammering genoemd en is een gevolg van de ervaring dat uiteindelijk 30% tot 40% van de beschikbare dekking niet (in de beoogde periode) wordt uitgegeven. Met deze post worden de hogere begrote lasten bij de individuele projecten per programmaonderdeel weer verlaagd om binnen de begrotingskaders van het SMF te blijven. (-€ 4,9 miljoen)
- Maatregelenpakket dat bijdraagt aan een leefbare stad met betrouwbaar, veilig en bonafide taxivervoer (€ 2,8 miljoen). Deze lasten worden voor een deel gedekt door het Stedelijk Mobiliteitsfonds (€ 1,2 miljoen)
- De kosten van dit programma onderdeel worden verlaagd omdat in de doorbelasting van interne diensten naar de projecten ook een overhead component zit. Echter geldt dat voor een deel van deze kosten het niet is toegestaan om deze toe te bedelen aan projecten. Dit wordt niet per project gecorrigeerd maar per programmaonderdeel. (- €2,3 miljoen)
- Overige afwijkingen die kleiner zijn dan € 1 miljoen worden niet verder toegelicht (€ 0,7 miljoen)

Reserves

Onttrekkingen reserves

De onttrekkingen in dit programmaonderdeel zijn in 2023 € 13,0 miljoen:

- Onttrekkingen aan de reserve Stedelijk Mobiliteitsfonds. Bij de toelichting op de lasten worden de onttrekkingen verder toegelicht (€ 12,0 miljoen)
- Een onttrekking aan de reserve IJveren. Bij de toelichting op de lasten worden de onttrekkingen verder toegelicht (€0,9 miljoen) en daarnaast wordt er nog € 0,1 miljoen onttrokken ter dekking van toekomstige kapitaallasten

Toevoegingen reserves

Er zijn geen toevoegingen aan de reserves in dit programma.

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Door corona en meer thuiswerken daalt de vraag naar OV structureel, en daarmee de inkomsten van de vervoerders. Als ervoor gekozen wordt de frequenties en fijnmazigheid van het netwerk te behouden, moet de Vervoerregio de vergoedingen voor de concessies verhogen. Als dit niet wordt gecompenseerd door het rijk, moet de Vervoerregio snijden elders in de begroting (bijv. op investeringsbijdragen aan Amsterdam).	Een actieve lobby bij het rijk voor een vangnetregeling.
De invoering van 30 km/u in de stad heeft negatieve financiële consequenties voor de ov-exploitatie, wat ten koste gaat van het OV aanbod.	Een pakket aan mitigerende maatregelen voor OV invoeren waarbij het OV meer prioriteit en ruimte krijgt, in lijn met de keuzes in de Agenda Autoluw en de Omgevingsvisie .
De nieuwe governance binnen het OV-domein leidt niet tot een verlaging van het risicoprofiel van het werkend vervoer systeem (WVS).	Implementatie van risicomanagement en gezamenlijk beleid in de keten. Overlegstructuur tussen VRA, GVB en gemeente en afspraken over sturing en beheersing binnen het WVS.
Veren kunnen groeiende passagiersstroom onvoldoende aan.	Actieve monitoring van de reizigersstromen, diverse maatregelen aan de wal en de aanschaf van schepen over het IJ.
[...]	[...]

Beleidskaders

Neem hier de belangrijkste beleidskaders op en de eventuele wijzigingen die zich in 2022 voordoen.

- Update Nota Veren (februari 2018), een strategie om tot een qua capaciteit en duurzaamheid toekomstbestendige verenvloot te komen. Nog voor het zomerreces van 2021 wordt de nieuwe Update Nota Veren 2021 vastgesteld door het college van BenW.

- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013), het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
- Ruimtelijk Kader Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam. • Structuurvisie Amsterdam (2011)/Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)
- Beleidskader Mobiliteit (2017) van de Vervoerregio Amsterdam • Investeringsagenda Openbaar Vervoer Stadsregio (2013), een overeenkomst met investeringen die Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam (sinds 2017 Vervoerregio Amsterdam) in de komende periode in het openbaar vervoer doen.
- Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (2020) van de Vervoerregio, waarin staat beschreven hoe het OV fysiek, visueel, qua datavoorziening en mentaal toegankelijker kan worden gemaakt en de samenwerking tussen OV en AOV kan worden verbeterd.
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda die Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk houdt, met maatregelen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, openbaar vervoerreiziger en de automobilist.
- Beleidskader Verkeersnetten (2017). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met een afwegingskader bij conflicterende belangen.
  Wet lokaal spoor, in werking getreden op 1 december 2015; deze wet maakt de VRA verantwoordelijk voor aanleg, beheer en veiligheid van lokale railinfrastructuur. VRA stelt een vervoerder aan via de OVconcessie en VRA mag een beheerder van de infrastructuur aanwijzen. Vanaf 2022 is GVB de aangewezen beheerder.
- De metronetvisie Amsterdam (2020) en de metrovisie Amsterdam (2021) van de Vervoerregio Amsterdam.
- De in 2015 vastgestelde Lijnennetvisie is het beleidskader voor het ontwikkelen van vervoerplannen. De gemeente voert overleg met vervoerbedrijven over inpassing van nieuwe vervoerplannen.
- Taxiverordening Amsterdam 2012 (laatst gewijzigd in 2018). • Visie Lokaal Spoor (2015), vastgesteld door het dagelijks bestuur van de VRA en bindend kader voor de beheerder van het lokaal spoor.

3.2.3 Afval en reiningen openbare ruimte

Een schone stad is een afvalvrije stad met schone straten, parken en pleinen. Hiervoor reinigen we op de plaatsen en momenten waar het nodig is. Afval dat toch ontstaat, scheiden voor een zo hoogwaardig mogelijke verwerking, met een efficiënte, schone inzameling. Een schone stad doen we samen met bewoners, ondernemers en andere partners.

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Een schone straat is een van de basisvoorwaarden voor de leefbaarheid in de stad. Hoewel de metingen laten zien dat we de voorgenomen schoonheidsgraad halen, vindt niet iedereen de stad altijd even schoon. Iedereen kent wel een plek in Amsterdam met veel (zwerf)afval. Dit beeld blijft bij mensen hangen. Op basis van metingen, aangevuld met meldingen, reinigen we op de plaatsen en momenten waar het nodig is.

We willen afval (op straat) voorkomen. Bewoners en ondernemers bieden hun afval op de juiste manier aan, zodat de straat schoon blijft. Wij halen het afval zo efficiënt en duurzaam mogelijk op. We maken afval scheiden makkelijker en zorgen dat voorzieningen toegankelijk, heel, schoon en niet vol zijn.

Vanaf 2023 wordt de inzet van vijf buurtconciërges gecontinueerd. De voornaamste taak van een buurtconciërge is het contact met ondernemers en bewoners om de openbare ruimte schoon te houden. De conciërge is zichtbaar aanwezig op straat en handelt direct om problemen op te lossen. Buurtconciërges worden in die gebieden ingezet, daar waar ze het hardst nodig zijn.

Via het afvaloffensief richten we ons op een schone, afvalvrije stad. Dat doen we door de juiste inzamelvoorzieningen aan te bieden en ervoor te zorgen dat deze niet vol, schoon en toegankelijk zijn. We zorgen ervoor dat regels voor bewoners en ondernemers eenduidig en bekend zijn. We zetten in op het motiveren van bewoners en ondernemers en waar afval toch verkeerd wordt aangeboden, treden we op. Grofvuil, (groot) karton en illegale aangeboden afval op straat is zichtbaar en voor velen een doorn in het oog. In 2023 zetten we hier extra op in door te rijden met kleinere wagens om drukke buurten goed te kunnen bereiken en duidelijke informatie en motivatie campagnes naar bewoners.

In de zomer worden extra afvalbakken in de verschillende parken en recreatiegebieden geplaatst. Met daaraan verbonden een communicatiecampagne om Amsterdammers en bezoekers bewust te maken van het juist aanbieden van afval in de parken en recreatiegebieden zoals stadsstranden. Daarnaast worden er tijdelijke toiletten geplaatst op drukke plekken.

We zetten in op minder (rest)afval en een betere scheiding van het afval zodat het hergebruikt kan worden. Dat doen we door onder andere de inzameling van groente- fruit en tuinafval uit te breiden en in te zetten op een betere inzameling van karton en papier, textiel en glas en we stimuleren het bezoek aan de gemeentelijke recyclepunten. In 2023 werken we verder toe naar meer GTF inzamelvoorzieningen voor Amsterdammers.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

AEB Holding N.V. Amsterdam

Wij hebben besloten om onze aandelen in Afval Energie Bedrijf) Holding N.V. Amsterdam (AEB) te verkopen. In 2021 is er een overeenkomst bereikt die we hebben aangemeld bij de Autoriteit Consument & Markt (ACM). AEB verwerkt in 2022 het Amsterdamse restafval, onder andere door kunststof verpakkingen en metalen na te scheiden en het restafval te verbranden. Daarmee produceert AEB stadswarmte en elektriciteit voor woningen en bedrijven.

Stichting Pantar

Stichting Pantar voert onder andere opdrachten uit op gebied van schoon en afvalinzameling/ recycling (prikken en het verwijderen van bijplaatsingen, inzamelen van afvalstromen, voorsorteren van afvalstromen).

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.3 Afval en reinigen openbare ruimte

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	190,6	188,0	188,0	187,9	187,9
Lasten	0,0	215,7	217,7	213,9	214,0	213,9
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**-25,0**	**-29,7**	**-26,0**	**-26,1**	**-26,0**
Onttrekking	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**0,5**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Totaal Programmaonderdeel 2.3 Afval en reinigen openbare ruimte	**0,0**	**-24,5**	**-29,7**	**-26,0**	**-26,1**	**-26,0**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 188,0 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- De Afvalstoffenheffing voor hefbaar netto areaal van circa 437.000 huishoudens (€ 164,9 miljoen)
- Reinigingsrechten op te brengen door circa 13.000 ondernemers (€ 9,2 miljoen)
- De directe inkomsten waardenstromen zoal papier, textiel en overige grondstoffen (€ 6,9 miljoen)
- Het uitvoeren van taken voor commerciële activiteit bedrijfsafval (€ 6,3 miljoen)
- De overige baten van € 0,7 miljoen bestaan uit verschillende onderdelen, zijn kleiner dan € 1 miljoen en lichten we daarom niet toe.

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 219,8 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- De lasten van reiniging van totaal 55,15 miljoen kunnen onderverdeeld worden in
    - personeelslasten (€ 38,2 miljoen),
    - operationele kosten (stortkosten veegvuil, vervanging en onderhoud afvalbakken, aanschaf materialen) (€ 5,1 mln),
    - uitbestede reinigingswerkzaamheden (Pantar, weekend reiniging grote parken, reiniging calamiteiten) (€ 2,1 miljoen).
    - Anti Plak en Klad werkzaamheden (uitbesteed werk en materialen) ad € 0,5 mln.
    - Gladheidsbestrijding (€ 2,7 miljoen).
    - Verzorgend Onderhoud (Onkruidbestrijding op verharding, Blad verwijderen en Drijfvuil vissen) ad (4,9 miljoen)
    - Reiniging Evenementen (Koningsdag, Gay-Pride, Evenementen in het Arenagebied) (€ 0,75 miljoen)
    - Onderhoud Urinoirs in de Openbare Ruimte (€ 0,9 miljoen).
- Stort en verwerkingslasten afval (€ 37,4 miljoen)
- Personeelslasten inzamelketen (€ 32,0 miljoen)
- Voertuiglasten (€ 21,3 miljoen)

- Kwijtscheldingen Afvalstoffenheffing voor circa 52.000 huishoudens (€ 19,8 miljoen)
- Overige directe lasten primair proces afvalstoffenheffing (€ 19,5 miljoen)
- Lasten gerelateerd aan inzamelmiddelen (€ 15,2 miljoen)
- Het uitvoeren van taken voor commerciële activiteit bedrijfsafval (€ 6,3 miljoen)
- Inningskosten Afvalstoffenheffing en Reinigingsrechten (€ 3,0 miljoen)
- Bijdrage uit algemene middelen oplossen knelpunten (€ 2,0 miljoen)
- Aanpak bijplaatsingen (€ 1,7 miljoen)
- Circulaire economie (€ 0,9 miljoen)
- Werkbrigade (€ 0,8 miljoen)
- Adoptie-aanpak (€ 0,3 miljoen)
- De overige lasten van € 0,3 miljoen bestaan uit verschillende onderdelen, zijn kleiner dan € 1 miljoen en lichten we daarom niet toe.

Reserves

In 2023 zijn er geen onttrekkingen en stortingen in de reserves.

Risicobeheersing

Actuele risico's	Maatregelen
1. Veranderende wet- en regelgeving op o.a. reinigingsbelasting en op het gebied van milieuwetgeving met als gevolg dat b.v. verwerkingskosten toenemen, beperking voor gebruik van bruggen en kades voor de inzamelinglogistiek en (nog) hogere milieueisen voor het wagenpark.	Vroeg op de hoogte zijn van veranderingen in wet- en regelgeving door goede monitoring en alerte blik naar buiten constant. Voor het ontzien van bruggen en kades is een pilot gestart voor anders inzamelen in Centrumgebied. In komende aanbesteding wagenpark worden de milieueisen meegenomen en worden met drie leveranciers raamcontracten afgesloten.
2. Problemen in het primaire proces door externe factoren zoals een pandemie met als gevolg dat thuiswerken, meer online aankopen doen en meer ziekteverzuim leidt tot meer afval en minder personeel.	Vroeg op de hoogte zijn door goede monitoring en analyse van afvalaanbod, klachten en "schoon" resultaten waardoor snel kan worden bijgestuurd met inzet en inzamelfrequentie. Flexibele inzet van personeel door verdere standaardisatie. Vastleggen van voldoende "reservecapaciteit" bij uitzendbureaus. Voor uiterste situaties in personeelstekort is er een stappenplan 'Noodscenario Afvalinzameling'
3. Doelstelling om hoeveelheid (rest) afval te verminderen wordt niet gehaald door externe factoren zoals een lage inzet vanuit Rijk en EU bij de inzet op preventie, lage productenverantwoordelijkheid en lage inspanning van Amsterdammers.	Constante lobby samen met NVRD, VNG en bv G4 richting het rijk om belang en inzet op preventie en producentenverantwoordelijkheid te benadrukken. Gedrag van Amsterdammers aanpassen door: faciliteiten te bieden om afval gescheiden aan te bieden en in te zamelen en door communicatie en gerichte campagnes burgers bewust(er) te maken van het scheidingseffect van afvalstromen en welk effect dat heeft op de kosten (voor verwerken van restafval) en opbrengsten (bijvoorbeeld voor karton).

Beleidskaders

- De Kaderrichtlijn afvalstoffen (KRA) (2008/98/EG) vormt de basis van de EU-wetgeving op het gebied van afvalstoffen, zoals de gewenste manier van afvalbeheer (van preventie tot verbranden), bescherming van gezondheid en milieu en het vormgeven van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.
- Ook de richtlijnen ten aanzien van het verpakkingsafval en het storten en het circulaire beleid geven richting aan het landelijke afvalbeleid.
- De Wet Milieubeheer geeft weer hoe het landelijke en lokale afvalbeleid vorm moet krijgen.
- Het Landelijk Afvalbeheer Plan 3 beschrijft het landelijke afvalbeleid tussen 2017 en 2023. Het voorkomen van afval staat centraal, waarbij we er aan werken om de totale huishoudelijk afvalproductie (dat is het restafval inclusief stromen als papier, plastic, glas, textiel, et cetera) omlaag te brengen. Het landelijk afvalbeheerplan zal worden opgevolgd door het Circulair Materialenplan 1.
- De gemeente Amsterdam heeft haar afvalbeleid vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020- 2025 (gemeenteraad 17 december 2020), waarin staat hoe we werken aan een schoon en afvalvrij Amsterdam.
- Daarnaast liggen regels vast in de verordening op de afvalstoffen, de verordening afvalstoffenheffing en reinigingsrecht bedrijfsafval en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten
- In het Beleidskader '1Amsterdam Heel & Schoon' (2017) staan de principes voor onderhoud en reiniging. We willen in heel Amsterdam een goede beheerkwaliteit en we werken gebiedsgericht om dat te bereiken. Met dit beleid als basis maken we keuzes om de stad schoon, heel en veilig te houden binnen de beschikbare budgetten.

3.2.4 Beheer en onderhoud openbare ruimte

Het beheren en onderhouden van de openbare ruimte van de stad

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

De Amsterdamse openbare ruimte wordt duurzaam beheerd en is begaanbaar, heel en veilig voor alle gebruikers

Het onderhoud van de bestaande stad krijgt een impuls. Om dit goed te kunnen uitvoeren moeten de inrichting, het gebruik en het beheer van water, groen, straten en pleinen aansluiten bij de behoeftes van bewoners, ondernemers en bezoekers. Nu én in de toekomst. De komende jaren komt er meer aandacht voor het beheer en onderhoud van de Amsterdamse openbare ruimte. Het programma Stadsbehoud heeft als doel om onze openbare ruimte, infrastructuur en groen functioneel, aantrekkelijk, duurzaam en kostenefficiënt te houden. Hiermee geeft het programma uitvoering aan het beleidskader 1 Amsterdam Heel & Schoon.

In deze bestuursperiode gaan we extra geld uitgeven aan het beheer en onderhoud: 80 miljoen incidenteel en vanaf 2026 jaarlijks 20 miljoen. Met deze extra middelen wordt de volgende stap gezet naar het beheren en onderhouden van de openbare ruimte en infrastructuur op het kwaliteitsniveau sober (conform de in 2022 extern getoetste normkosten). De inzet in de komende jaren richt zich op om het beheerbudget standaard toe te kennen bij elke (gebieds)ontwikkeling.

Binnen het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en infrastructuur moeten keuzes gemaakt worden. Het tempo waarin Amsterdam groeit en verdicht ligt hoger dan de mogelijkheden om voldoende voorzieningen te financieren, te maken en te onderhouden. In de openbare ruimte is sprake

van achterstallig onderhoud. Bij onder meer kades, bruggen en verhardingen voldoet verouderd areaal onvoldoende aan de veiligheidswetgeving. Deze achterstand moet eerst ingehaald worden voordat we structureel naar het gewenste beheerniveau kunnen toegroeien.

In de uitvoering van het onderhoud lopen we tegen de begrenzing van de gemeentelijke investeringen met een investeringsplafond aan. Hierdoor moeten vervangingsinvesteringen getemporiseerd worden en moet daardoor extra geld worden uitgetrokken voor dagelijks en groot onderhoud.
De bouwkosten stijgen. Sinds de oorlog in Oekraïne zien we niet alleen de bouwkosten stijgen, maar ook de prijzen van bijvoorbeeld brandstof en energie. Naast de prijsstijgingen is de onzekerheid rond levering van grondstoffen en (deel)producten groot. Krapte op de arbeidsmarkt en stijgende prijzen drukken extra zwaar op het beheer en onderhoud en ook op het investeringsplafond. Deze ontwikkelingen bieden tegelijk wel mogelijkheden voor duurzaam circulair (her)gebruik van het bestaande areaal. Maar ook de noodzaak tot het maken van striktere keuzes om onderhouds-en vervangingswerkzaamheden niet uit te voeren. Het wijzigen van een inrichting of het vervangen van materiaal kost immers energie. Er worden grondstoffen verbruikt en mogelijk komen er milieuvervuilende stoffen vrij, zoals uitlaatgassen. Hier liggen mogelijkheden in het verlagen van de ecologische voetafdruk, denk hierbij aan het verlagen van emissies en het energieverbruik.

In de huidige coalitieperiode wordt bij het beheer en onderhoud gekozen voor doelmatige standaardoplossingen, direct genoegen te nemen met het resultaat als het aan basale eisen van kwaliteit voldoet en niet verder te optimaliseren.

We beheren en ouderhouden onze verhardingen, straat & speel meubilair en busstations

<u>Verhardingen</u>
Dagelijks beheer van verhardingen bestaat uit werkzaamheden aan de bestrating en het asfalt, maar ook openbare trappen. Hiernaast worden meldingen afgehandeld en kleine wijzigingen uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld het plaatsen of verwijderen van fietsenrekken en het aanleggen van geveltuintjes. Ook gaat het om dagelijks beheer aan kunst in de openbare ruimte en (oorlogs-) monumenten en verkeersvoorzieningen (geluidsschermen, drempels). Verder wordt gezorgd voor het plaatsen en verwijderen van tijdelijke verkeersvoorzieningen, hekwerken (vanwege bijvoorbeeld corona-maatregelen of evenementen) en het herstel van opbrekingen als gevolg van nuts- en telecomwerkzaamheden.
In 2022 bevond 85% van de verhardingen zich minimaal op beheerniveau sober. In de uitvoering hanteren we een standaard van 90% wat aan het gestelde niveau moet voldoen. Het percentage achterstallig onderhoud van het areaal verhardingen

is daarmee toegenomen met 3% naar 5%. Daardoor verwachten we ook een toename in dagelijks onderhoud. Voor herstel na opbrekingen ontvangt gemeente Amsterdam ontoereikende middelen om het definitieve herstel uit te voeren. Voor 2023 maken we nieuwe afspraken met nutsbedrijven om de verrekentarieven en werkafspraken kostendekkend te maken.

De werkzaamheden aan het achterstallig onderhoud hebben prioriteit en vinden plaats in ontwikkelbuurten en in stadsdelen waar de achterstalligheid hoger is dan gemiddeld.: momenteel Nieuw-West, Noord, Oost en Weesp. Naast het achterstallig onderhoud hebben belangrijke verkeersnetten prioriteit. Beheer en onderhoud worden op deze netten tijdig uitgevoerd om bereikbaarheid en veiligheid van weggebruikers te waarborgen. Werkzaamheden worden ook in samenhang met de groen opgave verricht. Het betreft hier vooral het verminderen van effecten van boomwortelopdruk en het verbeteren van groeiplaatsen van bomen in verhardingen.

Nu en in de toekomst. Het klimaat veranderd en hiermee de beheeractiviteiten. Het areaal klimaat adaptief maken heeft ook prioriteit. Verder wordt bij alle werkzaamheden ingezet op maximaal hergebruik van materialen. Waarom iets nieuw neerleggen als het bestaande ook nog goed is? Dit draagt bij aan de circulaire doestellingen.

Enkele voorbeelden uit de projectenportefeuille 2023 zijn:
Inlopen achterstallig onderhoud:

- Stadsdeel Noord, Plein Spanje: herstraten rijbaan, parkeervakken en voetpaden
- Stadsdeel Nieuw-West, Wildemanbuurt: vervangen asfaltdeklaag rijbanen en voetpaden door nieuwe stenen en tegels

Onderhoud op verkeersnetten:

- Stadsdeel Zuid, Buitenveldertselaan, plusnet auto, fiets en voet: in rijbaan vervangen van asfalt door geluid reducerende deklaag, dikke tegels in fiets- en voetpaden, verbeteren afwatering
- Stadsdeel West, Hoofdweg, plusnet fiets, onderhoud fietspaden, waar mogelijk verbreden en tegels voor asfalt
- Busstations, in 2023 start de voorbereiding van groot onderhoud aan het wegdek van Busstation IJ-zijde.

In samenhang met groen opgave:

- Stadsdeel Zuid, Van Leijenberghlaan: vervangen van elementenverharding; aanpassen profiel o.a. vanwege vergroenen

Klimaatadaptief:

- Stadsdeel Oost, Middenweg: vervangen fundering en dek- en tussenlaag, maatregelen nemen om waterafvoer en -berging te verbeteren

Straatmeubilair en speelvoorzieningen
Binnen het dagelijks beheer vinden werkzaamheden plaats aan straatmeubilair (onder andere zitbanken, hekwerken, walmuurkasten, fietsenrekken, palen), speelvoorzieningen, waterspeelplaatsen, het afhandelen van meldingen en het uitvoeren van kleine wijzigingen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen of verwijderen van fietsenrekken. Verder vinden er werkzaamheden plaats aan verkeersvoorzieningen (onder andere verkeersborden), het afhandelen van meldingen en het uitvoeren van kleine wijzigingen. Tot slot zorgen we voor het plaatsen en verwijderen van tijdelijke verkeersvoorzieningen, bewegwijzering (vanwege bijvoorbeeld corona-maatregelen, evenementen of opbrekingen)

Op dit moment voldoen speeltoestellen en waterspeelplaatsen aan het beheerniveau sober. Voor preventief onderhoud wordt met de markt afspraken gemaakt om capaciteitsproblemen zoveel mogelijk te voorkomen. Gelet op verscherpte wet-, en regelgeving wordt onderzoek uitgevoerd naar waterspeelplaatsen . Het is van belang de fysieke veiligheid en hygiënische situaties op deze plaatsen te kunnen blijven borgen. In 2023 vindt groot onderhoud plaats aan de Luifel naast de waterspeelplaats in het Beatrixpark, speelplekken op het Museumplein (Zuid), Kikkerstein (ZO), Natureluur (NW) en Stroomvoorzieningen op de Albert Cuyp markt.

We beheren en onderhouden onze civiele constructies en tunnels

Beweegbare bruggen, sluizen, steigers en oevers
Een groot deel van de werkzaamheden bestaat uit dagelijks beheer en onderhoud van kades, bruggen, tunnels, sluizen, oevers en watergangen. Zo worden in de zomer de bruggen gekoeld, regelmatig onderhoud gepleegd (bijvoorbeeld schilderen) en defecten gerepareerd (bijvoorbeeld gaten en scheuren in kades). Hiermee wordt bijgedragen aan de veiligheid en aan de bereikbaarheid van de stad. Als een

brug, tunnel of sluis technische problemen heeft, dan heeft dit meteen gevolgen voor het wegverkeer en de scheepvaart. Door dagelijks beheer uit te voeren, blijven de civiele constructies zo lang mogelijk heel.

Nagenoeg het gehele areaal is geïnspecteerd. Op basis van deze inspectieresultaten wordt de onderhoudsopgave voor 2023 en de navolgende jaren in kaart gebracht. In 12 van de 23 beheergebieden wordt het beheerniveau sober niet behaald en is sprake van achterstallig onderhoud. Zo is een flink aandeel van de werktuigbouwkundige installaties (aandrijving van beweegbare bruggen en sluizen) verouderd. De werkzaamheden aan het achterstallig onderhoud hebben prioriteit en vinden plaats in de 12 gebieden waar de achterstalligheid is geconstateerd.

Om de bereikbaarheid in de stad op peil te houden is het onderhoud van fiets/voetgangersbruggen op de verkeersnetten van belang. In samenhang met de water en groen opgave in de stad wordt gewerkt aan de beschoeiingen, basaltglooiingen, onderhoud aan de werktuigbouwkundige onderdelen van beweegbare bruggen en sluizen en vervanging van installaties van bruggen/oevers.

Bruggen en Kademuren (PBK)

Het belangrijkste doel van het programma Bruggen en Kademuren is het veilig en functioneel houden van onze bruggen en kademuren. Het programma richt zich op de 850 verkeersbruggen en circa 200 kilometer gefundeerde kademuur, die belangrijk zijn voor het functioneren van de stad. We brengen de technische staat van de constructies in beeld door een breed onderzoeksprogramma, waaruit de veiligheids- en herstelopgave volgt. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat zo'n 80 tot 125 bruggen en circa 60 km kademuur die de komende decennia hersteld moeten worden, dat wil zeggen gerenoveerd of vernieuwd. We blijven in 2023 hard werken aan het waar nodig veilig stellen van bruggen en kademuren en het herstel van constructies met gebreken. Om de opgave haalbaar en betaalbaar te houden werken we aan vereenvoudiging en versnelling door innovatie en standaardisatie.

Het is onvermijdelijk dat de werkzaamheden aan bruggen en kades en de veiligheidsmaatregelen een negatief effect hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Gezien de omvang van de opgave kan de overlast fors zijn. Door mobiliteitsregie en actief omgevingsmanagement spelen we hier op in en blijven we in verbinding met de stad. We werken aan standaardiseren van werkwijzen en processen en zoeken actief naar vernieuwende en slimme oplossingen. Zo versnellen we de vervanging en streven we ernaar de overlast zo veel mogelijk te beperken. Dat doen we samen met bewoners, belanghebbenden, marktpartijen en kennisinstellingen. Door de beperkte financiële ruimte blijft de herstelopgave de komende periode onvermijdelijk achter bij de eerder gecommuniceerde ambitie, en zal de achterstalligheid toenemen. Om de effecten op de leefbaarheid en bereikbaarheid te beperken, zetten we onverminderd in op standaardisatie en innovatie en kijken we naar mogelijke slimme combinaties met de Agenda Autoluw. Dit stelt ons ook in staat om weer gas te geven, zodra de financiële ruimte dit toelaat.

Ondanks de huidige beperkte financiële ruimte zetten we de aanpak voort en blijven we de komende jaren investeren in het herstel van kades en bruggen. Ook is er, door scherpe en stevige keuzes te maken ten maken ten aanzien van beleidsprogramma's, ruimte gecreëerd waardoor er met ingang van 2023 structureel middelen beschikbaar zijn voor de kosten voor onder andere benodigde onderzoeken, innovatie en preventieve maatregelen. De aanpak van de bruggen en kades gaat uit van het organiseren van langjarig commitment en samenwerking met de stad, kennisinstellingen en de markt. Dit levert stabiele werkgelegenheid op, waarbij er speciale aandacht is voor social return en sociaal opdrachtgeverschap.

Aanpak Wegtunnels Amsterdam

In 2019 is het programmaplan Aanpak Wegtunnels Amsterdam vastgesteld en in de zomer van 2022 is dit plan geactualiseerd.
Het programma bestaat uit vernieuwen van de verkeerscentrale en 3 tunnelprojecten:

- Renovatie Piet Heintunnel
- Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
- Voorbereidingswerkzaamheden voor de renovatie Amsterdam Arenatunnel

We renoveren de Piet Heintunnel. De Piet Heintunnel is vanaf juni 2021 gesloten voor het wegverkeer. De verwachte openstelling voor het wegverkeer is op 2 december 2022. Van 30 november 2020 tot 19 juni 2021 is de brandwerendheid van de Michiel de Ruijtertunnel vergroot door het aanbrengen van brandwerende bekleding. Eind 2022 en begin 2023 zal gedurende een beperkt aantal nachtafsluitingen een (software) aanpassing in de bediening, bewaking en besturing worden doorgevoerd, waarna ook dit project is afgerond. In 2022 is de voorbereiding voor de renovatie van de Amsterdam Arenatunnel afgerond en zijn de documenten overgedragen aan de tunnelbeheerder, waardoor het project geen onderdeel meer is van het programma. De vernieuwde verkeerscentrale wordt gerealiseerd op het LCM-terrein. De aanbesteding van het gebouw start in 2023 en de bouw van de nieuwe centrale in 2024, met een verwachte oplevering in 2025.

IJ-tunnel en Arenatunnel

Het achterstallig onderhoud in de Amsterdam Arenatunnel en de IJ-tunnel is een risico voor de toekomstige bereikbaarheid van de stad. Om deze reden is in 2022 gestart met een eerste voorbereidingsfase (scopedefinitie) voor het vervangingsonderhoud van de IJ-tunnel. Voor de toekomstige renovatie van de Arenatunnel is in 2022 een definitief ontwerp afgerond. Het project renovatie van de Amsterdam Arenatunnel is bij de begroting 2022 in portefeuille gehouden. Wanneer financiële middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering kan het project Renovatie Amsterdam Arenatunnel weer worden opgestart.

We beheren en ouderhouden onze installaties

Openbare verlichting

Gelet op de functionaliteit van openbare verlichting wordt voldaan aan het beheerniveau sober. In de afgelopen jaren is met de verledding een duurzame stap gezet en het energieverbruik verlaagd. De beschikbaarheid van de verlichting heeft prioriteit; lichtbronnen dienen te branden. Er loopt een proef om met de auto's van parkeerbeheer, met een videocamera, de verlichting te controleren op uitval. Hiermee kan mogelijk de beschikbaarheid van de verlichting nog beter wordt geborgd. In 2023 wordt na afloop van de proef bekeken of het controleren op uitval, met deze aanvullende werkwijze, een continu karakter kan krijgen.
In 2023 wordt doorgegaan met de werkzaamheden van de complete renovatie van de overspanningsinstallaties voor openbare verlichting. Binnen dit project worden alle gevelverbindingen gecontroleerd op technische veiligheid en indien nodig gerenoveerd. Naar verwachting starten de renovaties in 2023. Dan worden ook alle verlichtingsarmaturen vervangen door een energiezuinige led-versie. Het resultaat is dat de overspanningsinstallaties daarna veilig zijn en energiebesparend.
Het Totaal Open PLC-systeem (TOP-systeem) is de vervanging van een verouderd systeem. Met dit systeem kan verlichting op afstand worden geschakeld. Het nieuwe systeem biedt mogelijkheden voor meer functionaliteit en koppelingen met systemen en datamanagement. Naar verwachting wordt de

laatste hand aan dit systeem gelegd in 2023. De dagelijks beheer inspanningen voor een verzorgd uiterlijk van de armaturen zijn relatief beperkt.

Verkeersregelinstallaties en verkeersinformatiesystemen

Bij de installaties en systemen wordt voldaan aan het beheerniveau sober.
Begin 2022 zijn de inspecties, gelet op elektrische veiligheid, aan de verkeersregelinstallaties afgerond en de inspectieresultaten beschikbaar gesteld. Op basis van deze inspectieresultaten worden, waar nodig, herstelmaatregelen bepaald. Deze werkzaamheden worden in 2023 uitgevoerd.
In de verkeersregelsystemen is een duurzame stap gezet door de toepassing van ledverlichting. Het energieverbruik is hiermee verlaagd.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Voor dit programma onderdeel worden geen verbonden partijen ingezet

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.4 Beheer en onderhoud Openbare Ruimte

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	35,8	35,8	35,8	35,8	35,8
Lasten	0,0	254,4	210,6	217,4	225,4	239,4
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**-218,6**	**-174,8**	**-181,6**	**-189,6**	**-203,6**
Onttrekking	0,0	109,3	43,6	48,9	50,1	53,8
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**109,3**	**43,6**	**48,9**	**50,1**	**53,8**
Totaal Programmaonderdeel 2.4 Beheer en onderhoud Openbare Ruimte	**0,0**	**-109,3**	**-131,2**	**-132,7**	**-139,5**	**-149,8**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € xx,y miljoen. Deze baten bestaan uit:

- De bijdrage van .....(€ x miljoen)
- Het uitvoeren van taken voor .... (€ x miljoen).
- De overige baten zijn afzonderlijk kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe (€ x miljoen).

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € xy,z miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- De bijdrage aan de gemeenschappelijke regeling ...(€ x miljoen).
- De overige lasten zijn afzonderlijk kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe (€ x miljoen).

Reserves

Op dit programmaonderdeel zijn geen reserves van toepassing.
of

Onttrekkingen reserves
De onttrekkingen zijn kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.
Of
De onttrekkingen in dit programmaonderdeel zijn in 2023 € x miljoen:

- Een onttrekking aan de reserve ….in 2023 van € X miljoen. Dit is voor….
- Een onttrekking aan de reserve -

Toevoegingen reserves
De toevoegingen zijn kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.
of
De toevoeging aan de reserve …bedraagt € X miljoen. Dit is voor ….

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Door schaarste op de arbeidsmarkt lukt het niet om voldoende (gekwalificeerd) personeel aan te trekken, waardoor de uitvoering onder druk komt te staan.	We starten met een technische traineeship waarmee we pas afgestudeerden aantrekken en daarnaast wordt er gestart met het zogenaamde Campusrecuitment, waarmee we studenten trachten te interesseren voor het werken bij de Gemeente Amsterdam
De hoge inflatie, die in de sector Grond, Weg- en Waterbouw over 2021 ruim 11% bedroeg, blijft langere tijd aanhouden waardoor wij minder kunnen investeren voor het zelfde geld.	Het doorgaan met het versoberen, temporiseren en eventueel schrappen van projecten, het actief monitoren van de projecten zodat we kunnen herprioriteren indien zich knelpunten voordoen.
Door de verschillende vervangings-werkzaamheden (bijv bruggen/kades/tunnels) en eventuele incidenten/calamiteiten komt de bereikbaarheid in de stad onder druk te staan. Vanwege achterstallig onderhoud zullen ook wegen en bruggen worden afgesloten wat dit zal versterken.	Bij het programmeren van investeringen prioriteren. Goed afstemmen van de werkzaamheden maar ook het accepteren van meer hinder.
Gezien de beperkte investeringsruimte wordt het programma Bruggen & Kademuren getemporiseerd. Hierdoor zal achterstallig onderhoud toenemen met afzettingen en functiebeperkingen tot gevolg. Mogelijk zullen ook claims van gecontracteerde marktpartijen moeten worden betaald.	Prioriteren in de uitvoering. Acceptatie van hogere overlast en langdurige aanwezigheid van 'lelijke' veiligheidsvoorzieningen.

Beleidskaders

- Omgevingsvisie Amsterdam (2021). Langere termijn visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers.

- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- In het Beleidskader "1Amsterdam Heel & Schoon" (2017). Bevatten de principes voor onderhoud, reiniging en assetmanagement;
- De Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Beleidskader Puccinimethode - 2018) bevat standaard inrichtingsprincipes, profielen en materiaalkeuzes voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte, gekoppeld aan de centrale inkoop van materiaal.
- De Routekaart Klimaatneutraal 2050 (2020) is een ambitiedocument voor de Amsterdamse energietransitie. De Routekaart beschrijft de belangrijkste ingrediënten van de visie en strategie om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden.
- De strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 (2020) bevat maatregelen die het gebruik van nieuwe grondstoffen moet laten afnemen. Afval anders aanbieden, minder voedsel verspillen, producten en materialen hergebruiken en bouwen met duurzame materialen.
- Het Programmaplan Bruggen en Kademuren (2020) is het overkoepelende kader voor het Programma en geeft invulling aan de organisatie en de aanpak.
- Programma Stadsbehoud.
- Programma aanpak wegtunnels Amsterdam.
- Het Beleidskader Verlichting (2017) definieert de rol van verlichting in Amsterdam en stelt de kaders waarbinnen de gemeente haar taken voor de verlichting uitvoert, waaronder de transitie naar 100% LED verlichting;
- Het Beleidskader Buitenreclame (2020) bepaalt de randvoorwaarden voor het toestaan van reclame in de openbare ruimte.
- Beleidskader Verkeersnetten (2018). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met daarbij een afwegingskader bij conflicterende belangen.
- Het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte Amsterdam" zorgt voor de digitale en integrale ontsluiting van al het beleid dat van toepassing is op de inrichting van de openbare ruimte. Het betreft onder meer de volgende belangrijke beleidsproducten: Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte, afgestemd op het gebruik;
- Verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds Amsterdam (2020), een fonds vanuit inkomsten van het straatparkeren om de openbare ruimte en het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren

3.2.5 Water

Een evenwichtig, veilig en duurzaam gebruik van water en wal door het beheersen van drukte en het tegengaan van overlast, waarbij de vlotte en veilige doorvaart wordt gegarandeerd.

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Amsterdam is een waterstad: we leven met en aan het water. De havens, het openbare water, de kades, oevervoorzieningen en sluizen moeten schoon, goed onderhouden en veilig zijn. De verdere groei van het aantal bewoners en bezoekers zorgt voor meer druk op de openbare ruimte en dus ook op het water. In een autoluwe stad komt bouw- en afvallogistiek waar mogelijk over het water, via overslagpunten op de kades. We scheppen niet alleen meer ruimte en veiligheid op straat, maar ook op het water. Zo maken we de stad aangenamer en veiliger.

We houden de grachten schoon door het verwijderen van grof- en drijfvuil en te baggeren. De bruggen en sluizen worden bediend voor een vlotte en veilige doorgang.Voor de centrale objectbediening wordt een herontwerp geïmplementeerd.

Het openbare water is begaanbaar, aantrekkelijk, schoon en veilig voor alle gebruikers.

Per kwartaal worden er metingen uitgevoerd om de schoonheidsgraad van de grachten te meten.

Om de kwaliteit van het water van Amsterdam goed te houden wordt er drijf- en grofvuil verwijderd. Deze activiteit geeft het minimaal aantal ton verwijderd drijf- en grofvuil. De norm is naar 500 ton bijgesteld. Er is de afgelopen 2 jaar minder afval verwijderd omdat er minder evenementen zijn geweest door de coronamaatregelen. De evenementen komen weer op gang, maar naar verwachting is het aantal ton verwijderd afval minder dan 600 ton.

We beheren en onderhouden onze assets (water en civiel)

De omvang van het Amsterdamse water areaal is momenteel nog niet volledig in beeld. Daarnaast zijn er ook nog geen actuele inspectiegegevens waardoor niet kan worden vastgesteld wat de huidige onderhoudstoestand is. Het beheer en onderhoud van water heeft wel al langere tijd onvoldoende aandacht gekregen

Binnen het bestaande beleid (1 Amsterdam Heel & Schoon) zal het assetmanagement van Water worden ontwikkeld en uitgerold. Daarnaast worden de watertaken in Amsterdam in overleg met Waternet in beeld gebracht..

Voor water ligt de komende periode de focus op de wettelijke taken van de gemeente zoals het baggeren en schonen van waterlopen en het beheren van brandkranen.

We verdelen het gebruik van het water en voorzieningen bij het water en beheersen drukte op het water.
De toenemende drukte in de stad zien we terug op het water. Toename van het aantal bezoekers betekent meer vraag naar passagiersvaart. Dit leidt tot toenemend aanbod, groei van vaarbewegingen en aantal boten. Bij ongebreidelde groei van het aantal vaarbewegingen en boten komt het binnenwater en de omgeving hiervan verder onder druk te staan. Dit beïnvloedt de leefbaarheid en het stedelijk milieu, de vlotte en veilige doorvaart en de kwaliteit van de grachten als historisch erfgoed. Met dit doel wordt beoogd de balans op de Amsterdamse binnenwater te herstellen en structureel te borgen door middel van beheersmaatregelen als opgenomen in de indicatoren van dit doel.

We geven de maximaal beschikbare vergunningen voor de passagiersvaart uit.
De toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Daarom zijn grenzen gesteld aan de groei van de passagiersvaart (maximaal 550 vergunningen) en zijn exploitatievergunningen voor onbepaalde tijd omgezet naar bepaalde tijd. Dat gaan we ook doen voor de ligplaatsvergunningen en het gebruik van semi-exclusieve op- en afstaplocaties. We gaan door met het nemen van maatregelen ter stimulering van transport over water (zie onderdeel Logistiek). Specifieke maatregelen worden ontwikkeld en ingezet ter bestrijding en voorkoming van ongewenste en potentieel overlast gevende activiteiten.

We hebben steeds beter zicht op het gebruik van het binnenwater door middel van de Digitale Gracht.
We waarborgen een vlotte en veilige doorvaart. Naast de algemene beheersing van de drukte op het water is het belangrijk dat de activiteiten die op het water plaatsvinden ook op vlotte en veilige wijze

kunnen plaatsvinden. Met de invoering van het monitoringssysteem de 'Digitale Gracht' en de vignetplicht voor pleziervaart verkrijgen we meer inzicht in het gebruik van en de druk op het binnenwater. Zichtbaar wordt welke routes druk zijn en welke gebruikers deze drukte veroorzaken. Er wordt gezocht naar alternatieve routes en mogelijkheden tot spreiding. Middels verkeersmaatregelen, ontheffingen en vergunningen wordt het gebruik gereguleerd en worden aanvullende maatregelen genomen waar dit noodzakelijk is voor het garanderen van het vlot en veilig scheepvaartverkeer.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Stichting Waternet

Waternet zorgt in opdracht van ons en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor schoon en voldoende water. Daarnaast verzorgt Waternet de brugbediening, het nautisch beheer van de hoofddoorvaartroutes (Amstelroute en Kostverlorenvaartroute) en stelt het de IJsnota op.

Havenbedrijf Amsterdam NV/Port of Amsterdam

Port of Amsterdam ontwikkelt, exploiteert en beheert de Amsterdamse havenregio en stimuleert de duurzame economische ontwikkeling in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit alles met een goede balans tussen:

- een gezond financieel rendement.
- een goede kwaliteit van de leefomgeving.
- een brede toegevoegde waarde voor de regio.

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam NV voert de taken van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) uit.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.5 Water

	Jaarverslag	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting 2026
(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	
Baten	0,0	47,1	4,9	5,2	5,3	5,4
Lasten	0,0	101,4	39,3	38,5	41,2	43,3
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**-54,2**	**-34,4**	**-33,2**	**-35,9**	**-38,0**
Onttrekking	0,0	39,9	16,7	16,1	18,5	20,6
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**39,9**	**16,7**	**16,1**	**18,1**	**20,2**
Totaal Programmaonderdeel 2.5 Water	**0,0**	**-14,3**	**-17,7**	**-17,1**	**-17,8**	**-17,8**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 4,9 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Baten uit Binnenhavengeld (pleziervaart) € 4,5 miljoen
- Baten verkoop doorvaartvignetten (pleziervaart) € 0,2 miljoen
- Baten uit Leges (passagiersvaart) € 0,2 miljoen

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 39,3 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Lasten voor het Programma Varen (€ 7,4 miljoen). Deze lasten worden voor een deel gedekt door de volgende reserves (Stedelijk Mobiliteitsfonds € 1,4 miljoen en de egalisatie reserve Xaas € 0,2 miljoen) en bestaan uit:
    - Uitvoering geven aan Nota Varen deel 1 en 2 (personele- en programmalasten) (€ 5,4 miljoen)
    - IV ICT Nautische keten (€ 1,2 miljoen)
    - Voorzieningen rederijen Middenkom de Entree (€ 0,8 miljoen)

- De kosten van dit programma onderdeel worden verlaagd omdat in de doorbelasting van interne diensten naar de projecten ook een overhead component zit. Echter geldt dat voor een deel van deze kosten het niet is toegestaan om deze toe te bedelen aan projecten. Dit wordt niet per project gecorrigeerd maar per programmaonderdeel. (- €3,6 miljoen)
- We beheren en onderhouden onze assets (civiele constructies en water) (€ 19,3 miljoen). Deze lasten worden voor een deel gedekt door de reserve Programma Stadsbehoud (€ 15,5 miljoen)
- We baggeren en verwijderen drijf- en grofvuil uit openbaar water (€ 15,6 miljoen)

Reserves

Onttrekkingen reserves

De onttrekkingen in dit programmaonderdeel zijn in 2023 € 16,7 miljoen:

- Onttrekkingen aan de reserve Stedelijk Mobiliteitsfonds. Bij de toelichting op de lasten worden de onttrekkingen verder toegelicht (€ 1,4 miljoen).
- Onttrekkingen aan de reserve Programma Stadsbehoud. Bij de toelichting op de lasten worden de onttrekkingen verder toegelicht (€ 15,5 miljoen).
- Overige onttrekkingen samen minder dan € 1 miljoen die niet verder worden toegelicht (€ - 0,2 miljoen).

Toevoegingen reserves

Er zijn geen toevoegingen aan de reserves in dit programma.

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Als gevolg van [...], bestaat de kans dat [...], waardoor [...]	[maatregel]
[...]	[...]
[...]	[...]

Beleidskaders

Neem hier de belangrijkste beleidskaders op en de eventuele wijzigingen die zich in 2022 voordoen.

- De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW 2000) gaat over het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa. Voldoen aan de KRW-richtlijn is een gezamenlijke

opgave voor overheden. Wij zijn verantwoordelijk voor het nemen van of helpen bij maatregelen vanuit onze eigen taken en verantwoordelijkheden (beheer openbare ruimte, gemeentelijke watertaken, drinkwatertaken en als eigenaar). De doelen en maatregelen van alle partijen worden opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen. Deze plannen worden iedere 6 jaar geactualiseerd. Begin 2022 is het derde Stroomgebiedbeheerplan vastgesteld voor de periode 2022-2027. Uiterlijk in 2027 moeten we voldoen aan de doelen van de KRW-richtlijn.

- Met de Nota's Varen Deel 1 (2019) en Deel 2 (2020) streeft het bestuur naar een evenwichtig, veilig en duurzaam gebruik water en wal door het beheersen van drukte en het tegengaan van overlast, waarbij de vlotte en veilige doorvaart wordt gegarandeerd.
- Watervisie Amsterdam 2040 (2016). De Watervisie is een structuurvisieuitwerking en geeft een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld van het gebruik van het water in 2040 met een Uitvoeringsagenda 2018.
- Het Actieplan Schone Lucht (2019) werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het richt zich op het uitstootvrij maken van het verkeer in de stad en de het beperken van de uitstoot van andere bronnen. Daarmee behalen we de WHO-advieswaarden voor schone lucht, uiterlijk in 2030. Deze doelstelling gaat verder dan de door de Europese Unie gestelde normen voor luchtkwaliteit. • Agenda Autoluw (2020) is het overkoepelend kader voor leefruimte en schone lucht.
- Het Deltaprogramma Nederland. In het kader van het Deltaprogramma heeft Amsterdam, in samenwerking met partneroverheden in de regio, de Deltastrategie Regio Amsterdam opgesteld. De gemeente Amsterdam heeft de Intentieverklaring Ruimtelijke Adaptatie ondertekend die is voortgekomen uit de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie. Aanvullend daarop is er voor Rainproof nog een regionale intentieverklaring opgesteld. De deltabeslissingen uit het nationale Deltaprogramma zijn vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). De acties voor de gemeente zijn vastgelegd in de Agenda Duurzaam Amsterdam.
- Het Nationaal bestuursakkoord Water. De bezuinigingen van de overheid zijn voor de watersector vastgelegd in het Bestuursakkoord Water (BAW 2011). Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven hebben hierin afspraken gemaakt om Nederland, met minder kosten en bestuurlijke drukte, de komende jaren droog en veilig te houden.
- Strategische Bedrijfsvisie Haven (looptijd twaalf jaar) en het Strategisch Plan (looptijd vier jaar). In de statuten is bepaald dat het Havenbedrijf deze plannen opstelt, waarna deze voor wensen en bedenkingen worden aangeboden aan college van burgemeester en wethouders en gemeenteraad. In 2015 is de Visie 2030 in raad en college behandeld. Het Strategisch Plan 2017-2021 is op 13 juni 2017 vastgesteld.

3.2.6 Groen en dierenwelzijn

Amsterdam is een groene stad met waarde voor mens en dier, Groen is functioneel, aantrekkelijk, veilig en draagt bij aan sociaal welzijn, gezondheid, stadsnatuur en klimaatadaptatie.

Gehouden dieren en vrijlevende dieren ontvangen ondersteuning waar gezond en prettig leven in het geding is.

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Toelichting doel Groen
Voldoende en gevarieerd groen is essentieel voor de leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van de stad. Juist nu we meer, hoger of dichter op elkaar bouwen, moeten we óók vergroenen en het groen onderhouden en toegankelijk houden. Vanuit de Amsterdamse Groenvisie werken we aan een stad met meer groen op alle schaalniveaus, van geveltuinen en perkjes tot een nieuw stadsbos in de scheggen. Het bestaande en het nieuwe groen krijgt meer waarde voor mensen en dieren in de stad. In 2023 gaan we door met de uitvoering en investeren we in méér en beter groen aan de hand van Groengelden, het Strategisch Huisvestingsplan Bovenwijks Groen, Kwaliteitsimpuls groen, Groen in de Buurt (stadsdeelbudgetten) en budgetten voor groot onderhoud en beheer, vervangingsopgave bomen en Herplantfonds.

Het groen in Amsterdam wordt intensief gebruikt om te recreëren, activiteiten te organiseren, te sporten en te spelen. Dit betekent dat het groen ook intensief beheerd moet worden om slijtage en achterstallig onderhoud te voorkomen. De brede aanpak van onze voedselstrategie wordt ook in 2023 voortgezet, om de voedselproductie in de stad gezonder, milieuvriendelijker en toekomstbestendiger te maken.

In 2023 werken we verder aan:
- een groene stad;
- groen met waarde voor mens en dier;
- verbeteren van de biodiversiteit;
- verbeteren van de groene verbindingen;
- renovatie van wegen, bruggen, beschoeiingen en waterkwaliteit in het Amsterdamse Bos;
- bestrijden van (boom) ziekten zoals iepziekte en plagen, waaronder de Japanse Duizendknoop.

Activiteiten Groen
1. Wij beheren en onderhouden het groen functioneel en veilig
2. Wij werken aan een groene, klimaatadaptieve en biodiverse stad.
3. Wij faciliteren medebeheer en bevorderen aantrekkelijk groen voor mens en dier.

Toelichting doel Dierenwelzijn
De aanwezigheid van gezonde dieren in de stad maken de stad natuurinclusiever, meer biodivers en daardoor gezonder voor plant, mens en dier. Daar waar de gezondheid en leefbaarheid van dieren in het geding is, spreken we van hulpbehoevende dieren. In 2023 faciliteren we via de ADAM-regeling en subsidies aan de vervoer- en opvangketen dat hulpbehoevende dieren snel worden geholpen. Ook komt er een nieuwe Agenda Dieren waarbij er aandacht is voor dierenwelzijn en de leefgebieden van alle dieren in de stad.

Toelichting op activiteiten Groen

1. *Wij beheren en onderhouden het groen functioneel en veilig.*

Dagelijks beheer

Dit omvat het beheer van de parken, boom- en groenonderhoud, het maaien van gazons, taluds en het plegen van onderhoud aan alle groen- gelieerde objecten in de openbare ruimte en in het Amsterdamse Bos. De uitvoering bestaat uit het dagelijks onderhoud groen, zorgplicht bomen, de afhandeling van meldingen, voor en naschouwen bij evenementen, ondersteuning van medebeheer.

Een deel van het groenareaal wordt op een reguliere wijze beheerd. Hierbij is het doel om te voldoen aan de gewenste beeldkwaliteit. Andere delen worden ecologisch beheerd. Het doel voor deze delen is om de natuur zoveel mogelijk kans te geven, ecosystemen zich zo goed mogelijk kunnen ontwikkelen en daarmee een, in verhouding tot de omstandigheden, maximale biodiversiteit wordt bereikt.

Onzekerheid door stijgende kosten, leveringsonzekerheid en areaaluitbreiding
Gedurende 2021 zien we de bouwkosten stijgen. Sinds de oorlog in Oekraïne zien we niet alleen de bouwkosten stijgen, maar ook de prijzen van bijvoorbeeld brandstof en energie.
Sinds medio 2020 is het groenareaal wat beheerd wordt door de gemeente Amsterdam gegroeid met 1,5 mln. vierkante meter en ca. 11.000 bomen. Het gaat om Weesp, Volgermeerpolder, Brasapark en Rieteiland-Oost. Dit is nog exclusief Sloterdijken, naar verwachting wordt dat gebied vanaf 1 januari 2023 toegevoegd aan ons beheerareaal.

Programma's Groot Onderhoud (GO) en vervanging (VV) van Groen
De conditie van het groen in Amsterdam wordt regelmatig gemonitord. Jaarlijks wordt van 1/3 deel van het totale beheerde groenareaal geïnspecteerd. Het gaat hierbij vooral om groen dat in eigendom is van gemeente Amsterdam en wat de gemeente beheerd wordt.

Ook onze bomen worden gemonitord op hun groeiwijze en conditie. Bomen die op een relatief korte termijn een potentieel gevaar kunnen gaan vormen voor de omgeving (omvallen, afbreken) worden vervangen. Amsterdam kent een herplantplicht dus wordt na kap altijd een boom herplant. Mocht op de locatie waar gekapt is geen ruimte zijn voor herplant dan wordt elders een locatie gezocht. Zo wordt de omvang van het bomenbestand geborgd. Bomen worden voorzien van voldoende ruime groeiplaatsen zodat de bomen in de toekomst een optimale bijdrage kunnen leveren aan een leefbare stad. In het kader van integrale aanpak en kostenefficiëntie wordt bij kap- en herplantwerkzaamheden gekeken of dit in combinatie kan met andere geplande werken in de openbare ruimte.

Indien uit de monitoring blijkt dat plantvakken in zeer slechte conditie zijn en/of afgestorven worden deze vakken ingepland voor vervanging. Binnen de daarvoor beschikbare middelen wordt zo jaarlijks een deel van het groenareaal hersteld. De opgave wordt in samenspraak met de stadsdelen opgesteld.
Bij vervanging worden waar mogelijk verbeteringen van het groenareaal doorgevoerd zoals vergroten van biodiversiteit en klimaatadaptieve beplanting.
Daarnaast worden delen van het groenareaal dat nu regulier beheerd wordt zodanig omgevormd dat ze daarna ecologisch beheerd kunnen worden.
Het Amsterdamse Bos en veel parken kennen een hoge gebruiksdruk en daarmee een relatief snelle slijtage. De programmering voor renovaties van delen van parken zijn er op gericht om de parken geschikt te houden voor recreatief gebruik en dat daarnaast het groen een optimale bijdrage blijft leveren aan een leefbare stad.
Voor vervanging geldt ook dat altijd gekeken wordt of de uitvoering van werkzaamheden in combinatie kan met andere (herinrichting-)werken.

In 2020 is een eenmalig budget toegekend voor het extra vergroenen van de stad. In 2023 wordt hiermee de realisatie van 100 nieuwe groene plekken doorgezet en zal daarmee eind 2023 het groenareaal in Amsterdam vergroot zijn.

Naast het groen wordt de verspreiding van de iepenspintkever en de eikenprocessievlinder ook gemonitord. Zodra geconstateerd wordt dat grotere uitbraken dreigen worden maatregelen getroffen om de uitbraken zo klein mogelijk te houden. Zieke iepen worden z.s.m. verwijderd en nesten van de eikenprocessierups worden op locaties met groot risico voor de volksgezondheid verwijderd.
De Japanse duizendknoop (JDK) is een zogenaamde invasieve exoot en kan inheemse vegetatie overwoekeren en schade toebrengen aan gebouwen en constructies in de stad. De verspreiding van de Japanse duizendknoop wordt daarom eveneens gemonitord. Ook worden risicovolle locaties aangepakt en geruimd.

Masterplannen Zuidoost, Nieuw West en Noord
In 2023 onderzoeken we hoe we met onze inspanningen kunnen bijdrage aan de leefbaarheid in een aantal gebieden in Zuidoost, Nieuw West en Noord. Daarom kijken we of we in 2023 kunnen werken aan een hoger onderhoudsniveau in het dagelijks beheer in deze gebieden en naar welk effect dat heeft op het onderhoudsniveau elders in de stad.

2. *Wij werken aan een groene,klimaatadaptieve en biodiverse stad.*

We werken met behulp van de Groenvisie 2020-2050 aan een groene stad, ook het nieuwe coalitieakkoord spreekt ook van 'Een leefbare stad is een groene stad. We voegen meer groen en bomen toe.'
Dit groen creëert meervoudige waarden. Denk hierbij aan betere waterberging, minder hitte, meer biodiversiteit en meer contacten in de buurt door groene buurtinitiatieven.

Amsterdamse Bos
De opgave van het Amsterdamse Bos is de waardering van het publiek (42 % Amsterdammers, bezoekers uit Amstelveen 26% en regio 32%) te behouden in de context van het toegenomen belang van groen voor de leefbaarheid van de snel groeiende metropool Amsterdam.
Dit doen we vanuit de ambities en doelstellingen zoals vastgesteld in het Bosplan 2020 -2030 (B&W feb. 2021) langs drie lijnen: ten eerste wordt het beheer en onderhoud van het groen en water, bruggen en kunstwerken, wegen/paden en meubels duurzaam op orde gebracht; ten tweede worden er kaders opgesteld voor de ontwikkeling van het gebruik van en de natuur en ten derde wordt de publieksfunctie ten volle benut en ontwikkeld. Om bovenstaande lijnen uit te voeren zijn er structureel en incidenteel meer middelen nodig. Binnen de beschreven drie lijnen wordt daarom ook gezocht naar extra mogelijkheden voor dekking en het vergroten van het verdienpotentieel.
In de begroting 2023 wordt een vervolg gegeven aan het wegwerken van achterstallig onderhoud in het Amsterdamse Bos. Uitgangspunt hierbij is duurzaam en ecologisch beheer waarbij het beschermen van de natuur en de biodiversiteit voorop staat. Voor het dagelijks beheer en onderhoud worden vrijwilligers en bijzondere doelgroepen, zoals mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, ingezet. Daarmee heeft het Bos ook een belangrijke maatschappelijke en participatieve functie.

Groengelden
Groengelden zijn structurele middelen (3 mln./jr.) die vanuit het Stedelijk MobiliteitsFonds (SMF) beschikbaar worden gesteld voor het verbeteren van het groen in Amsterdam d.m.v.

(her)inrichtingsprojecten, programma's en subsidieregelingen. In totaal beschikt dit college dus over € 12 mln. aan Groengelden voor de periode 2023-2026. De € 12 miljoen Groengelden wordt gefinancierd uit het SMF en zijn, aangevuld met financiering uit andere bronnen (SMF, vef, SHP, AOG, Fonds Stadsbehoud etc.), het middel dat moet zorgen voor een vliegwieleffect om de ambities uit de Groenvisie te realiseren. In de Groenvisie 2020-2050 "Een leefbare stad voor mens en dier" is de ambitie ten aanzien van het groen in Amsterdam voor de periode tot en met 2050 geformuleerd. De ambitie is om van Amsterdam een groene stad te maken met waarde voor mens en dier en waarbij de ontwikkeling en beheer van het groen een gezamenlijke verantwoordelijkheid is. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de Groengelden worden opgehoogd met 7,5 mln. (2023 t/m 2026) en structureel met 1 mln. na 2026.

Voedselstrategie
Met de voedselstrategie draagt Amsterdam bij aan een voedseltransitie naar een systeem waarin gezondheid, duurzaamheid, sociale inclusiviteit en betaalbaarheid centraal staan. Ook in het kader van de City Deal 2.0, die in oktober 2021 is afgesloten met het Rijk, werken we aan de gezonde voedselomgeving en de korte keten. Het zichtbaar maken en stimuleren van lokale voedselinitiatieven doen we mede door het platform Van Amsterdamse bodem en door ondersteuning van de Voedselraad. We werken nauw samen op regionaal niveau binnen het verband van Voedsel Verbindt en met regionale belangenorganisaties. Met kennisinstellingen wordt gewerkt aan een systeembenadering van het voedselvraagstuk en aan concrete projecten en innovaties in de stedelijke context. We blijven zoeken naar ruimte en mogelijkheden om de sociale verbinding en educatieve waarde van stadslandbouw en voedselinitiatieven in de bestaande stad en in nieuwe gebieden te versterken.

3. Wij faciliteren medebeheer en bevorderen aantrekkelijk groen voor mens en dier.
Ter bevordering van sociale cohesie en participatie is er ook in het huidige coalitieakkoord aandacht voor medebeheer door bewoners in het groen. Medebeheer blijft de gemeente stimuleren. Met een beperkt budget, is het van belang processen te vereenvoudigen waar dat kan en samenwerking tussen stadsdelen te bevorderen. Ook blijft specifiek de samenwerking bestaan met partijen buiten de gemeente, waardoor bewoners en bedrijven een groen netwerk in de stad vormen.

Toelichting activiteit 1 Dierenwelzijn: *Dieren in de knel worden naar de opvang vervoerd ten behoeve van adoptie/hereniging (gezelschapsdieren) of uitzetting in de natuur (vrijlevende dieren). De ADAM regeling wordt voortgezet.*

- Vervoer naar opvang: onze wettelijke gemeentetaken ten aanzien van vervoer en opvang van gevonden gezelschapsdieren zijn belegd bij de Dierenambulance Amsterdam en bij de opvangketen. Daarnaast wordt uitvoering gegeven aan de algemene zorgplicht: hulpbehoevende dieren uit de wilde natuur worden door de Dierenambulance Amsterdam naar wildopvang de Toevlucht vervoerd voor medische verzorging.
- ADAM-regeling: De ADAM-regeling biedt financiële ondersteuning aan Amsterdamse stadspashouders bij dierenartskosten. Ondanks de impact van het landelijk tekort aan dierenartsen en covid-19 op de uitvoering van de regeling, blijkt de regeling een succes; inwoners weten de regeling goed te vinden en is er vanuit dierenartsen draagvlak voor de regeling. Vanaf 2023 is er voor de ADAM-regeling een ton minder te besteden.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Stichting Pantar & Werkbrigade

Stichting Pantar voert opdrachten uit in het groen, het Amsterdamse Bos en voor schoonhouden. Pantar zet ook de werkbrigade in voor bijvoorbeeld het onderhoud van het groen van onder meer de ontwikkelbuurten.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.6 Groen en Dierenwelzijn

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Lasten	0,0	91,8	87,5	78,6	71,5	68,2
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**-89,1**	**-84,8**	**-75,9**	**-68,8**	**-65,5**
Onttrekking	0,0	38,0	34,0	25,5	18,1	14,8
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	**0,0**	**38,0**	**34,0**	**25,5**	**18,1**	**14,8**
Totaal Programmaonderdeel 2.6 Groen en Dierenwelzijn	**0,0**	**-51,1**	**-50,8**	**-50,4**	**-50,7**	**-50,7**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 2,7 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Verhuuropbrengst van campingplaatsen (€ 2,0 miljoen).
- Verhuuropbrengst van het bezoekerscentrum en evenementen in het Amsterdamse Bos (€ 0,7 miljoen).

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 85,0 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Uitgaven voor het onderhoud, reiniging en beheer van openbaar groen en de parken (€ 31,9 miljoen).
- Uitgaven voor het in stand houden van de huidige bomenstand (€ 16,3 miljoen).
- Apparaatskosten voor o.a. het dagelijks onderhoud, reiniging en beheer openbaar groen (€ 9,6 miljoen).
- Budget voor Groengelden en groenprojecten (€ 9,3 miljoen).
- Beheerkosten voor het Amsterdamse bos (€ 5,0 miljoen).
- Verlenen van structurele subsidies aan Artis (€ 4,3 miljoen) en de Hortus (€ 0,5 miljoen).
- Lasten voor gebiedsgerichte recreatieve voorzieningen zoals campings, waterspeelplaatsen, kinderboerderijen en speeltuinen (€ 3,0 miljoen).
- Uitgaven voor acties en maatregelen op het gebied van dierenwelzijn (€ 1,9 miljoen).
- Uitvoeringskosten voor Groen in de buurt (€ 1,7 miljoen).
- Lasten ten behoeve van digitalisering, Informatie en Innovatie (€ 1,3 miljoen)

- Een negatieve stelpost van - € 2,7 miljoen in verband met de systematiek van overprogrammering van projecten in het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF). Voor de overprogrammering van de SMF projecten is het noodzakelijk om de hogere budgetten te compenseren met een negatieve stelpost waardoor het totale lastenniveau weer wordt teruggebracht naar het oorspronkelijke niveau.
- De overige uitgaven van € 2,9 miljoen zijn afzonderlijk kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.

Reserves

Onttrekkingen reserves
De onttrekkingen in dit programmaonderdeel zijn in 2023 € 34,0 miljoen:

- Een onttrekking aan de reserve Stadbehoud in 2023 van € 14,1 miljoen. Deze reserve ondersteunt een programmatische aanpak voor het in stand houden van de openbare ruimte en de infrastructuur.
- Een onttrekking aan de reserve Achterstallig Onderhoud in 2023 van € 11,4 miljoen. programmatische aanpak voor het wegwerken van grootschalig achterstallig onderhoud in de openbare ruimte en de infrastructuur.
- Een onttrekking aan het Stedelijk Mobiliteitsfonds in 2023 van € 6,5 miljoen.
- Een onttrekking aan de reserve Kwaliteitsimpuls Groen in 2023 van € 1,9 miljoen om te investeren in het groen in de parken.
- De overige onttrekkingen zijn kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.

Toevoegingen reserves
In 2023 worden geen toevoegingen aan reserves voorzien.

Risicobeheersing

Risico's

Door verschuivingen in het klimaat (zoals droge zomers, zachte winters) kan het dat er schade aan groen, flora en fauna ontstaat. Daardoor moeten we misschien meer kosten maken voor bijvoorbeeld herstel, herplanting, opruimwerkzaamheden en noodkapwerkzaamheden.

Maatregelen

Lange termijn maatregel is een beleidsmatige keuze om de openbare ruimte anders in te richten. Denk hierbij bijvoorbe het aanleggen van bassins voor de opslag van hemelwater bi regenval. Zodat deze in periode van droogte beschikbaar is v bewatering. Deze bassins kunnen we alleen aanleggen bij herinrichtingen of groot onderhoud. Ook is het een optie om kiezen voor beplanting die meer bestendig is voor verschuivi in het klimaat. Het vaker toepassen van de regel "Groen tenz de Groenvisie maakt het mogelijk om de openbare ruimte

	enerzijds klimaatadaptief in te richten en anderzijds draagt c bij aan meer biodiversiteit in de stad.
Door de hoge inflatie zullen projecten duurder worden en worden de kosten voor beheer en onderhoud ook hoger.	Om projecten met de oorspronkelijke ambities uit te voeren zullen meer middelen noodzakelijk zijn, een andere optie is om de uitvoering van projecten te temporiseren. Daarnaast kan ook worden besloten om de oorspronkelijke ambities van projecten bij te stellen.

Beleidskaders

- Structuurvisie Amsterdam 2040, toetsingskader voor de ruimtelijke plannen en de investeringsagenda's. Ook het beeld hoe we de fysieke ruimte kunnen invullen. De Hoofdgroenstructuur en de Ecologische Visie zijn hiervan uitwerkingen. De Hoofdgroenstructuur (HGS) geeft de minimaal benodigde hoeveelheid groen aan die Amsterdam wil behouden en beschermen.
- Visie Openbare Ruimte 2025, uitwerking van de Structuurvisie voor de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Zo kunnen we zorgen voor ontwikkeling, inrichting, beheer en daarmee op het gebruik van de openbare ruimte voor de hele stad.
- 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (Puccinimethode) (2018) met de principes voor een goede fysieke inrichting van de openbare ruimte. We werken in heel Amsterdam volgens deze standaard voor een functionele, duurzame, toegankelijke en mooie openbare ruimte. Het Handboek Groen (2020) als onderdeel, bevat de uitgangspunten voor goed, gezond en duurzaam groen, inclusief de Hoofdbomenstructuur.
- Groenvisie (2020-2050) bevat principes voor de ontwikkeling van nieuw groen, (mede)beheer en herinrichting van bestaande openbare ruimte. De groenvisie reikt van biodiversiteit tot klimaatadaptatie, inclusiviteit en gezondheid.
- Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en openbare ruimte door Natuurinclusief bouwen bij bouwtenders en Referentienorm maatschappelijke voorzieningen en groen bij gebiedsontwikkeling toe te passen.
- Het Strategisch Huisvestingsplan Bovenwijks Groen SHP-BG (2020) bevat de koers, ambities en investeringsopgave voor de komende 5 jaar voor bovenwijks groen. De lijst met SHP-BG projecten wordt regelmatig geactualiseerd en dient als input voor de toegekende Investeringsruimte SHP binnen dit programma.
- Bosplan Amsterdamse Bos 2020-2030 (februari 2021, tevens Gemeente Amstelveen) richt zich op bescherming van de natuur, bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer, benutten voor recreatie en sport en meer bekendheid door communicatie en natuureducatie.
- Stedelijk Programma Voedselstrategie levert een bijdrage aan de verandering van het voedselsysteem.
- In 1 Amsterdam Heel en Schoon (juni 2017) staat beschreven hoe we ervoor zorgen dat Amsterdam heel en schoon blijft.

Beleidskader Dierenwelzijn

- De Agenda Dieren 2015 – 2018 is het beleidskader dat onze (wettelijke) taken en regisserende rol beschrijft rond de zorg voor en de bescherming van dieren.

- De acties rond dierenwelzijn die in het coalitieakkoord 2018-2022 'Een nieuwe lente, een nieuw geluid' (pagina 42) staan, zijn uitgewerkt in de brief aan de raadscommissie Wonen en Bouwen 'Dierenwelzijn in de periode 2019-2022 d.d. 10 december 2018 en d.d. 25 april 2019'.
- De ambitie uit het coalitieakkoord 2022-2026 'Amsterdams akkoord' om een nieuwe Agenda Dieren te formuleren wordt in 2023 opgepakt.

3.2.7 Riool en Drinkwater

Samenvatting één zin programmaonderdeel

We voorzien alle Amsterdammers van toegang tot schoon drinkwater. We zorgen voor een goed werkende en degelijke riolering die bestand is tegen extreem weer door klimaatverandering. Daarnaast zorgen we ervoor dat het grondwater op de juiste hoogte staat.

Wat willen we bereiken (doelen) en wat gaan wij daarvoor doen (activiteiten)?

Regenbestendig

Het klimaat verandert. Dat raakt ons allemaal. We moeten de stad beter voorbereiden op extreem weer. Dat doen we bijvoorbeeld met de programma's Klimaatadaptatie Amsterdam en Amsterdam Rainproof. De netwerkaanpak Amsterdam Rainproof betrekt en activeert bewoners en bedrijven om veranderingen aan daken, tuinen, straten en parken meteen klimaatbestendig te doen. Alle nieuwe gebouwen zijn met de in 2022 aangepaste Hemelwaterverordening Amsterdam verplicht om 70 mm regen te verwerken op eigen terrein en vertraagd af te voeren. Dat wil zeggen: minimaal 70 liter hemelwater per vierkante meter te bergen en gedurende de volgende 70 uur af te voeren. Alle werkzaamheden aan riolering, groen, wegen, en ruimtelijke ontwikkelingen moeten regen- en klimaatbestendig zijn. Het klimaatbestendig maken gebeurt zoveel mogelijk tegelijkertijd met andere investeringen zoals nieuwbouw, aanleg, renovatie of vervanging. Dat is doelmatig en we beperken op die manier de overlast zoveel mogelijk.

Leveringsplan drinkwater en Omgevingsprogramma Riolering (OPR)

De stad groeit. Dit heeft effect op riolering en drinkwater. Voor drinkwater is dit uitgewerkt in het (wettelijk verplichte) Leveringsplan. Daarin staat hoe we de komende 10 jaar voldoen aan de drinkwaterlevering en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Voor riolering is dit uitgewerkt in het Omgevingsprogramma Riolering (OPR). Hierin staat hoe we onze wettelijke zorgplicht voor inzamelen en transporteren van afval- en regenwater realiseren en welke grondwatermaatregelen we nemen.

Grondstoffen en energie uit de watercyclus

Duurzaamheid, circulariteit en innovatie zijn belangrijke pijlers van de watertaken. Zo zetten we onder meer in op het hergebruik van grondstoffen uit afvalwater en het winnen van warmte uit oppervlakte-, afval-, en drinkwater (aquathermie) voor het verwarmen van huizen. Ook onderzoeken we nieuwe vormen van sanitatie, zoals vacuümriolering.
Ook in 2023 werken we aan deze ambitie door aquathermie toe te passen bij verschillende renovatieprojecten in de stad, zoals het voormalige Wilhelmina Gasthuisterrein. In de wijk Buikslotermeer maakt de gemeente/Waternet in 2023 warmte uit rioolwater beschikbaar voor de verwarming van 871 woningen van woningcorporatie De Key. Op Strandeiland wordt warmte uit oppervlaktewater ingezet voor de verwarming van 8000 woningen, waarvan de bouw start in 2024.
In de pilot Nieuwe Sanitatie in de Buiksloterham zijn 46 drijvende woningen reeds aangesloten op vacuümriolering; in 2023 bereiden gemeente en Waternet de aansluiting van nog eens 160 woningen voor.

Vanwege het amendement Groen (nummer 1171.17) hebben we in 2020 en 2021 onderzoek gedaan naar de gemeentelijke rol bij het realiseren en beheren van lage temperatuurwarmte in Amsterdam (LTW/A) (LTW is een warmtesysteem waarbij duurzame warmtebronnen door middel van een warmtenet ontsloten worden voor de levering van warmte aan verbruikers met een lagere temperatuur bron (doorgaans tussen de 35 en de 550C). We hebben onderzocht hoe we deze rol kunnen organiseren en welke rol Waternet als verbonden partij hierin namens de gemeente kan spelen. In 2022 heeft dit onderzoek een vervolg gekregen en zijn de voorbereidingen getroffen voor een gezamenlijk programma. Vanaf 2023 geven de betrokken gemeentelijke directies en Waternet met een gezamenlijk Programma LTW/A invulling aan de uitkomsten van dit onderzoek. Het Programma LTW/A neemt zowel voor de bestaande stad als voor nieuwbouw het LTW-projectenportfolio ter hand.

Ontwikkelingen Riolering
Vanwege de veroudering van het rioolstelsel, veel riolering is na de oorlog aangelegd, is een flinke toename in het aantal te vervangen kilometers nodig. We vervangen nu 38 kilometer en gaan in 2023 naar 48 kilometer, om ervoor te zorgen dat er geen achterstallig onderhoud met bijbehorende verstoringen zal ontstaan. In de vervanging hebben we rekening te houden met extreme weersomstandigheden, zoals heftige regenval in korte tijd, om al te grote overlast te voorkomen. De kapitaalsintensiviteit neemt daarmee toe.

Ontwikkelingen Drinkwater
De drinkwatertaak is een wettelijke taak voortkomend uit de Drinkwaterwet. Daarin staat dat er een continue ongestoorde levering tegen de juiste kwaliteit gegarandeerd moet zijn. Hiertoe wordt het Leveringsplan Drinkwater overlegd aan toezichthouder ILT. Hierin staan de plannen om voor nu en in de toekomst die levering te kunnen garanderen.

Op 7 december 2021 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Drinkwater 2050 vastgesteld. Tijdens de behandeling van deze visie is bekrachtigt dat Waternet de komende jaren voor grote opgaven bij het veiligstellen van de huidige en toekomstige drinkwaterlevering staat. De opgave is meerledig: instandhouding van de huidige drinkwaterinfrastructuur; capaciteitsuitbreiding in verband met de toename van de drinkwatervraag; beschikbaarheid waarborgen van bestaande en nieuwe bronnen die (kunnen) worden ingezet voor de drinkwaterproductie; inspelen op een veranderende omgeving.
De komende decennia zal daarom fors geïnvesteerd moeten worden in het vergroten en toekomstbestendig maken van de winning-, productie- en distributiecapaciteit om de drinkwaterklanten te kunnen blijven voorzien van kwalitatief goed en voldoende drinkwater. Ook zijn er grote investeringen in voorbereiding om de druk op het leidingnet binnen de wettelijke normen te houden, met name voor het distributiegebied in Amsterdam Noord en -West. Tevens is een noodzaak tot extra kosten en investeringen te verwachten om te blijven voldoen aan scherpere kwaliteitseisen. De discussie over de PFAS-norm is daar een voorbeeld van. In 2023 is er budget voor de verwijdering van PFAS uit drinkwater.

In 2023 wordt een nieuw Leveringsplan opgesteld (gereed 1 juli 2024) waarin de investeringen voor de komende 10 jaar in beeld worden gebracht. Tenslotte verdient de impact van mogelijke, gemeentelijke interventies op het investeringsniveau in de openbare ruimte aandacht. Wanneer wordt besloten tot vermindering van de investeringen voor herinrichting en herbestrating,
heeft dat voor een aantal gebieden tot gevolg dat de kosten van openbreken en herstellen van wegverhardingen volledig ten laste van de kredieten voor vervangingen in de infra voor drinkwater en riolering komen. Gevolg is dat die vervangingskosten zullen toenemen.

Het beleid voor het leveren van industriewater wordt in 2023 geactualiseerd. Het gaat dan in eerste instantie om het bestendigen van de huidige industriewaterlevering en het inzichtelijk maken van levering van industriewater in Westpoort, maar mogelijk ook om andere locaties in de toekomst. In dit traject worden alternatieve bronnen zoals het hergebruik van gezuiverd afvalwater onderzocht. Daardoor wordt mogelijk capaciteit voor drinkwater vrijgespeeld.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Instructie: Bespreek hier welke verbonden partijen worden ingezet om de beoogde effecten te bereiken.

Stichting Waternet
Waternet zorgt in opdracht van ons en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor veilig, schoon en voldoende water. Voor deze overheden voert Waternet de riolering- en drinkwatertaak uit. Wij en het waterschap AGV geven de directie van Waternet mandaat om 'in naam van' en 'voor rekening van' taken uit te voeren.

Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK) De gemeente heeft met het oog op het publieke belang van de Amsterdamse drinkwatervoorziening besloten om samen met NV PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN) garant te staan voor de externe financiering van WRK voor maximaal € 230,0 miljoen. WRK levert, zuivert en distribueert water en hoort daarmee tot de vitale infrastructuur voor Amsterdam (uitvoering wettelijke taak) en de provincie Noord-Holland. Achtergrond van de garantie zijn forse investeringen die nodig zijn om te garanderen dat de drinkwatervoorziening continu door kan blijven gaan in de toekomst. Gezien de zeer beperkte eigen vermogenspositie van WRK, kan WRK zelfstandig geen externe financiering aangaan en is een garantie nodig. H 3.9.1 166 Vermogensopbouw bij WRK op termijn en aandeelhouderschap door de gemeente zijn voorwaarden voor het verstrekken van de garantie. Zo kan WRK in de toekomst zelf leningen aangaan zonder garantie nodig te hebben. Hiervoor is besloten de jaarlijks door de garantieverstrekkers te ontvangen garantiepremie als aandeelkapitaal te storten in WRK. Middels het instellen van een financieringsreserve WRK wordt de dekking voor deze storting gefaciliteerd, zo is er geen effect op de schuld en begroting.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.7 Riool en Drinkwater

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Baten	0,0	219,7	234,4	238,7	243,7	248,3
Lasten	0,0	211,5	225,0	229,0	233,7	238,3
Saldo Baten en Lasten	**0,0**	**8,2**	**9,3**	**9,7**	**10,0**	**10,0**
Onttrekking	0,0	1,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Toevoeging	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Saldo onttrekkingen en toevoegingen	**0,0**	**1,1**	**-0,1**	**-0,1**	**-0,1**	**-0,1**

reserves						
Totaal Programmaonderdeel 2.7 Riool en Drinkwater	**0,0**	**9,3**	**9,3**	**9,6**	**9,9**	**9,9**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 234,4 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Drinkwateropbrengsten (€ 144,2 miljoen).
- Opbrengst rioolheffing en inkomsten voor de uitvoering van rioleringstaken (€ 86,7 miljoen).
- Bijdragen van derden voor het aanleggen van huisaansluitingen riolering (€ 3,0 miljoen).
- Inkomsten van waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor de uitvoering kwijtschelding waterschapsbelasting (€ 0,6 miljoen).

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 225,0 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Lasten voor drinkwater en overige drinkwatertaken (€ 145,0 miljoen).
- Lasten voor de uitvoering van rioleringstaken (€ 80,0 miljoen).

Reserves

Onttrekkingen reserves

In 2023 zijn geen onttrekkingen aan reserves.

Toevoegingen aan reserves

De toevoegingen aan de egalisatiereserves bedraagt € 0,1 miljoen. Deze is kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.

Risicobeheersing

Actuele risico's	Maatregelen
Technische noodsituaties in de productie en leidingen van drinkwater.	Voldoen aan wettelijke normen, ook door een toereikende organisatie bij noodgevallen.
Verstoorde afvoer van afval- en regenwater door achterstallig onderhoud en renovatie van het rioolstelsel.	Door klimaatverandering is er meer extreme neerslag. Alleen het vergroten van riolen biedt hiervoor onvoldoende oplossing. Uitvoeren van het omgevingsprogramma Riolering: • meer riolering vervangen • aanleggen riolering voor ongezuiverde lozingen • aanpakken terugkerende problemen met wateroverlast in de stad • verder verbeteren van de bedrijfsvoering

Waterschade na hevige regenval.	Door klimaatverandering is er meer extreme neerslag. Alleen het vergroten van riolen alleen biedt hiervoor onvoldoende oplossing. Het programma Amsterdam Rainproof draagt bij aan het regenbestendig maken van de stad. In 2022 is de Hemelwaterverordening aangescherpt, zijn Rainproof coaches actief en is gestart met de gebiedsgericht aanpak van de Frans Halsbuurt. In 2023 worden 11 Rainproof knelpunten aangepakt (2 extreem urgente, 5 zeer urgente en 5 urgente) daarnaast wordt op allerlei locaties maatregelen geïntegreerd in lopende werkzaamheden.
Koepelvrijstelling.	De toepassing van de koepelvrijstelling voor de omzetbelasting (ofwel btw) betekent, dat Waternet geen btw hoeft te berekenen over zijn dienstverlening aan gemeente en waterschap. Op jaarbasis gaat het hierbij om respectievelijk € 12 en € 9 miljoen aan btw. Voor de toepassing geldt een aantal voorwaarden, waarop door de Belastingdienst steeds strikter wordt toegezien. Een van die voorwaarden is dat de koepelleden (gemeente en waterschap) geen btw-belaste activiteiten mogen uitvoeren. Jaarlijks vindt hierover intensieve afstemming plaats met de belastinginspecteur.
Extra kosten vanwege aanpassingen riool- en drinkwaterstelsel door verzakken en dreigend bezwijken van kademuren en bruggen binnen de gemeente Amsterdam.	We zijn begonnen met een project om dreigende ongevallenlocaties veilig te stellen en voorlopige beheersmaatregelen te nemen. Uiteindelijk zullen we de komende jaren veel kilometers kademuur vervangen. Op een aantal van deze plekken zijn er drinkwatertransport- en distributieleidingen, riool- en drinkwaterzinkers, overstortputten en regenwateruitlaten aanwezig die we (misschien) moeten verleggen, aanpassen of vernieuwen. De operationele en financiële omvang en impact van deze aanpassingen is nog niet bekend. Wel is duidelijk dat de drinkwater- en rioleringswerkzaamheden een forse investering zullen vergen. Voor de financiering van de werkzaamheden is afgesproken dat de WIOR leidend is. Dit houdt in dat de verleggingen van de riolering voor het project kademuren is en dat – afhankelijk van de leeftijd – de verleggingen van de drinkwaterleidingen voor Waternet zijn.

Beleidskaders

Neem hier de belangrijkste beleidskaders op en de eventuele wijzigingen die zich in 2022 voordoen.

- De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW 2000) gaat over het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa. Voldoen aan de KRW-richtlijn is een gezamenlijke opgave voor overheden. Wij zijn verantwoordelijk voor het nemen van of helpen bij maatregelen vanuit onze eigen taken en verantwoordelijkheden (beheer openbare ruimte, gemeentelijke watertaken, drinkwatertaken en als eigenaar). De doelen en maatregelen van alle partijen worden opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen. Deze plannen worden iedere 6 jaar

geactualiseerd. Begin 2022 is het derde Stroomgebiedbeheerplan vastgesteld voor de periode 2022-2027. Uiterlijk in 2027 moeten we voldoen aan de doelen van de KRW-richtlijn.

- Het Leveringsplan drinkwater is wettelijk verplicht. De Inspectie Leefomgeving en Transport toetst het plan. Het plan beschrijft de levering van drinkwater onder normale en onder verstoorde omstandigheden. Het beschrijft hoe Waternet voldoet aan de drinkwaterlevering over 10 jaar en welke investeringen daarvoor nodig zijn.
- Het Omgevingsprogramma Riolering Amsterdam 2022 – 2027 (OPR). Wij hebben de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor:
    - inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater.
    - inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater.
    - nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

  Het OPR maakt de ambities vanuit de Omgevingsvisie van Amsterdam concreet voor deze 3 zorgplichten. Doel van het OPR is om te verantwoorden hoe we deze watertaken uitvoeren. En in hoeverre wij voldoende middelen hebben om dit in de toekomst te blijven doen. De programmaduur van het OPR loopt over de jaren 2022 tot en met 2027.