

3.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Kapitaalgoederen zijn onze eigendommen, zoals bruggen, wegen en sportaccommodaties. We moeten deze goederen beheren en onderhouden om een veilige en leefbare stad voor onze inwoners te kunnen garanderen. Dit kost geld. Het kwaliteitsniveau van de kapitaalgoederen dat we willen, stellen we vooraf vast. In deze paragraaf staat meer informatie over:

- **het gewenste kwaliteitsniveau van onze kapitaalgoederen.**
- **de uitgaven die we voor het onderhoud begroten.**
- **het achterstallig onderhoud.**

Achterstallig onderhoud kan leiden tot hogere lasten en onveilige situaties. Daarom moeten we achterstallig onderhoud zo snel mogelijk herstellen.

Overzicht onderhoud kapitaalgoederen

In onderstaande tabel staan de begrote bedragen voor het onderhoud van de twaalf soorten kapitaalgoederen voor de jaren 2025 tot en met 2029. Het gaat hier om de begrote uitgaven voor onderhoud. De investeringen in kapitaalgoederen zien we hier niet in terug. Deze worden geactiveerd op de balans.

Tabel Overzicht onderhoud kapitaalgoederen.

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Wegen en verhardingen	54,5	58,0	58,1	58,0	54,4
Riolering en drinkwater	104,4	104,7	104,8	104,8	104,8
Oppervlaktewater	9,1	10,4	11,8	13,2	16,8
Groen	71,9	76,1	77,0	77,9	76,9
Gebouwen	46,0	44,3	45,6	50,5	44,9
Civiele kunstwerken	70,8	73,5	71,0	71,0	69,3
Sportaccommodaties en sportparken	22,1	20,8	20,8	20,6	20,6
Verkeerssystemen	17,2	17,1	16,5	16,4	16,6
Openbare verlichting	13,1	14,6	14,7	14,8	14,8
Straatmeubilair en speeltoestellen	13,8	17,3	14,9	14,1	12,6
Tunnels	10,8	11,4	11,5	11,6	11,8
Busstations	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Totaal	**434,6**	**449,4**	**447,8**	**453,8**	**443,9**

Amsterdams Akkoord

De komende jaren komt er meer aandacht voor het onderhouden van de bestaande stad. Door de beperkingen op de gemeentefinanciën betekent dit wel dat er de komende periode scherpe keuzes gemaakt zullen moeten worden om dit te realiseren.

We blijven investeren in het herstel van kades en bruggen, maar door de beperkte financiële ruimte zullen we vaker kostenbesparende maatregelen moeten nemen, zoals het slaan van damwanden, het vernieuwen van bomen of het afsluiten van bruggen en vaarroutes.

Algemene beleidskaders en belangrijke ontwikkelingen

In 2017 presenteerden we de Visie Openbare Ruimte 2025. In deze visie staan onze richtlijnen voor ontwikkelen, inrichten en beheren van de openbare ruimte van Amsterdam. De nadruk ligt hierbij op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Met de Visie Openbare Ruimte 2025 sluiten we direct aan bij de woningbouwstrategie Koers 2025: Ruimte voor de Stad. En bij de plannen om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren (Mobiliteitsaanpak 2025 en Uitvoeringsagenda Mobiliteit). Samen met de Structuurvisie Amsterdam 2040, de Agenda Groen (2015), de Watervisie (2016) en de Ecologische Visie (2012) vormen deze rapporten ons openbare ruimtebeleid.

De kwaliteit waaraan onze kapitaalgoederen moeten voldoen, staat in de landelijke CROW-norm. Dit hebben we zo afgesproken vanuit 1Amsterdam Heel & Schoon. Door eenduidige normen en definities te gebruiken, weten de beheerders wat het gemeentebestuur verwacht. Het beheer van de stedelijke zaken in de openbare ruimte heeft drie ambitieniveaus: sober, verzorgd en top.

Ambitieniveau		Toelichting
A+		Zo goed als nieuw/alles 100% schoon
A	**Top**	Heel goed in orde/prachtig straatbeeld, amper vervuiling
B	**Verzorgd**	Heel en functioneel/verzorgd straatbeeld, matige vervuiling
C	**Sober**	Verminderd comfort/rommelig straatbeeld, behoorlijke vervuiling
D		Functieverlies/vuil

We willen de hele stad in 2026 verzorgd maken en houden. Maar door het achterstallig onderhoud bij verschillende kapitaalgoederen besloten we bij de Voorjaarsnota 2019 om voorlopig te werken aan het niveau C, sober. Bij de onderdelen waarvoor we al stappen hebben gezet naar niveau B, verzorgd, proberen we dit niveau wel te behouden.

In het onderhoud hebben we aandacht voor vijf principes:
1. De openbare ruimte kan goed en veilig gebruikt worden (functionaliteit).
2. We beheren de openbare ruimte duurzaam, met oog voor mens en milieu (duurzaamheid).
3. Beheer zorgt voor een aantrekkelijke en verzorgde openbare ruimte (aantrekkelijkheid).
4. We beheren samen met bewoners en bedrijven waar mogelijk (participatie).
5. We handelen actief en met oog voor de kosten (kostenefficiency).

Assetmanagement

Amsterdam groeit en bloeit en is volop in ontwikkeling. Klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering zijn voorbeelden van trends die consequenties hebben voor nieuwe ontwikkelingen in het beheer en onderhoud van onze kapitaalgoederen. We gaan daarom door met de ontwikkeling van ons centrale en stedelijke assetmanagementsysteem.

Assetmanagement betekent dat we vanuit de waarden, prestaties, gebruik en risico's van de openbare ruimte, bepalen wat me moeten doen om de openbare ruimte aan het ambitieniveau te laten voldoen. We verbeteren het assetmanagement door de processen van de levenscyclus van de kapitaalgoederen aan elkaar koppelen. Dus: van ontwikkeling via ontwerp, bouw en beheer tot sloop. Ook leggen we nadrukkelijker de koppeling tussen de technische staat en het gebruik van het kapitaalgoed. In de hele beheer- en uitvoeringsorganisatie voeren we assetmanagement in. Hierdoor kunnen we in de toekomst gerichter sturen op de balans tussen prijs, prestaties en risico's van het kapitaalgoed en op de voorspelbaarheid hiervan over de hele levenscyclus.

Achterstallig onderhoud

In de laatste decennia is de druk op de openbare ruimte toegenomen, enerzijds door de toename van het aantal bewoners en bezoekers aan de stad en anderzijds door het veranderende en intensievere gebruik. Zo is bijvoorbeeld het verkeer in de afgelopen tientallen jaren toegenomen en werd vrachtverkeer zwaarder. Ook wordt verblijfsruimte als pleinen en parken veel intensiever gebruikt. Hier hebben we tijdens de bouw van de infrastructuur onvoldoende rekening mee gehouden. Tegelijkertijd groeit de beheeropgave mee met de groei van de stad.

Achterstallig onderhoud kan leiden tot hogere lasten en onveilige situaties. Daarom moeten we achterstallig onderhoud zo snel mogelijk herstellen. De aanpak van het beheer en onderhoud richt zich daarom vooral op die plekken waar de achterstalligheid het grootst is. We moeten flink verbeteren en vervangen. Dit omdat veel infrastructuur niet meer voldoet aan de eisen of wetgeving, of verouderd is.

Wegen en verhardingen

Onder het kapitaalgoed wegen verstaan we alle openbare verhardingen in beheer bij gemeente Amsterdam. Verhardingen beslaan ongeveer tien procent van het oppervlak in de stad en hebben een totale omvang van ruim dertig miljoen vierkante meter. Het gaat hierbij om:
- rijbanen
- busbanen
- pleinen
- fiets- en voetpaden
- pleinen
- parkeervakken
- markeringen en straatkolken (voorziening om regenwater af te voeren)

Specifieke beleidskaders

Het onderhoud aan verhardingen wordt gestuurd door wettelijke verplichtingen, beleidsdoelen en praktische richtlijnen. Belangrijke kaders zijn de CROW-richtlijnen, het Klimaatadaptatiebeleid, het Strategisch Mobiliteitsplan en het Strategisch Assetmanagementplan. Deze zorgen ervoor dat verhardingen veilig, duurzaam en toekomstbestendig worden beheerd, met oog voor mobiliteit, leefbaarheid en kostenbeheersing.
In 2017 is het beleidskader 1Amsterdam Heel & Schoon aangenomen, gevolgd door het Beleidskader Verkeersnetten in 2018. De Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode) biedt richtlijnen voor het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte. Elk jaar wordt een instandhoudingsplan opgesteld waarin de opgave voor groot onderhoud en vervanging wordt uitgewerkt. Daarnaast wordt jaarlijks de Rapportage Normkosten Verhardingen, een rekensystematiek voor budgetramingen, geactualiseerd.
In 2023 is de Uitvoeringsstandaard vastgesteld. De focus ligt hierbij op het aanpakken van achterstallig onderhoud en het verminderen van veiligheidsrisico's, met aandacht voor toekomstbestendigheid, klimaatadaptatie, circulariteit en het terugdringen van emissies.

Onderhoud en ontwikkelingen

Gestuurd wordt op het gewenste kwaliteitsniveau C, waarbij het huidige niveau D is. Het percentage op kwaliteitsniveau D is twaalf procent. Het percentage achterstallig onderhoud is twee procent. Om oplopend achterstallig onderhoud te stabiliseren, is jaarlijks onderhoud aan ongeveer 280.000 vierkante meter verhardingsoppervlakte nodig. In 2026 kunnen we met de beschikbare middelen de achterstalligheid verder terugdringen.
Momenteel zijn er 160 projecten in het uitvoeringsplan. Hiervan bevinden 92 projecten zich in de voorbereiding of uitvoering in 2026. Dit is nog exclusief het aandeel planmatig klein onderhoud wat nog in opdracht gaat.

In 2026 ligt de nadruk in Amsterdam op het wegwerken van achterstallig onderhoud, het verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid van verhardingen, en het toekomstbestendig maken van de openbare ruimte. Door intensievere monitoring, duurzame oplossingen en een efficiëntere uitvoering wordt gewerkt aan een veilige, leefbare en klimaatbestendige stad. Extra aandacht gaat uit naar voetpaden, boomwortelopdruk, geluidreducerend asfalt en vergroening, terwijl externe financiering wordt benut om de ambities te realiseren.

1. Aanpak van achterstallig onderhoud

Oplopend achterstallig onderhoud brengt risico's met zich mee voor de veiligheid van gebruikers. Deze risico's worden verkleind door plaatselijke herstelwerkzaamheden aan voetpaden. Hoewel dit de veiligheid verbetert, blijven de herstelkosten stijgen door grotere gebieden met achterstallig onderhoud en de noodzaak van intensiever onderhoud.
Er is extra aandacht voor (achterstallig) onderhoud aan voetpaden en parkeervakken in ontwikkelbuurten, op wegen, dijken en paden in het landelijk gebied, en in stadsdelen waar de achterstalligheid op voetpaden hoger is dan gemiddeld (Nieuw-West, Noord en Zuid). Voor deze stadsdelen zijn vanaf 2025 extra middelen beschikbaar gesteld.
Ook wordt het verminderen van de effecten van boomwortelopdruk en het verbeteren van groeiplaatsen van bomen in verhardingen aangepakt, in samenhang met kansen voor vergroening.

2. Klimaatadaptatie en duurzaamheid

De duurzaamheidsopgave wordt ingebed in alle beheeractiviteiten, met als doel het beheerareaal klimaatadaptief en circulair te maken. Dit omvat het gebruik van circulaire materialen, het terugdringen van CO_2-uitstoot en het toepassen van waterdoorlatende bestrating. Onderhoud wordt gecombineerd met vergroening, zoals het aanleggen van Water Afvoer Drainage en Infiltratie en het toevoegen van bomen en planten, om hittestress te verminderen en de leefbaarheid te vergroten.

3. Innovatie en technologie

Er wordt intensiever gemonitord om de veiligheid en beschikbaarheid van het wegennet te waarborgen. Dit omvat het gebruik van sensoren, data-analyse en digitale inspecties. Daarbij komt er meer focus op het toepassen en onderhouden van geluidreducerend asfalt, met aandacht voor de effectiviteit en duurzaamheid ervan. Door beter inzicht in kansen en risico's worden keuzes scherper gepresenteerd, wat leidt tot een efficiëntere aanpak van onderhoud.

4. Effectieve programmering en uitvoering

Onderhoud wordt effectiever geprogrammeerd, voorbereid en uitgevoerd. Er wordt integraal gewerkt waar nodig en snel waar mogelijk. De uitvoeringsstandaard (USTOR) "Toekomstbestendig werken aan de openbare ruimte", vastgesteld door het college in 2023, wordt gehanteerd. Deze standaard richt zich op bewuster kiezen en duurzamer werken, wat nu gestandaardiseerd is in alle beheeractiviteiten.

5. Externe financiering
Amsterdam zoekt actief naar externe financiering, zoals subsidies van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en het Nationaal Groeifonds, om onderhoudsprojecten te ondersteunen en te versnellen.

Achterstallig onderhoud

In 2026 werken we verder aan het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Er vooral sprake van achterstalligheid bij de voetpaden. Met een speciale aanpak gericht op het verbeteren en veilig maken van de meest slechte voetpaden in de stadsdelen Nieuw-West, West en Zuid verminderen we de achterstalligheid zoals besloten in Voorjaarsnota 2025. Daarnaast werken we in onze reguliere onderhoudsprojecten ook aan het wegwerken van achterstalligheid aan de verhardingen in overige stadsdelen.

Financieel overzicht

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Wegen en verhardingen	54,5	58,0	58,1	58,0	54,4

In 2026 begroten we voor het onderhoud van wegen en verhardingen in totaal € 58,0 miljoen.
Vanaf 2026 is de begroting structureel opgehoogd met € 2,5 miljoen ten behoeve van het uitvoeringsbudget Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) en structurele dekking ten behoeve van Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. De WBA is een samenwerkingsverband binnen de gemeente Amsterdam. De WBA houdt zich bezig met het identificeren en aanpakken van verkeersonveilige locaties, ook wel blackspots genoemd, in de stad.
Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.
In 2029 nemen de lasten voor achterstallig onderhoud af met € 3,4 miljoen. Dit komt doordat de middelen van stedelijk beheer niet meer beschikbaar zijn vanaf dat jaar.

Riolering en drinkwater

De riolering bestaat uit voorzieningen voor:
- het afvoeren van afvalwater uit de leefomgeving
- het verwerken van hemelwater
- grondwater

Dit zijn transportriolen, gemengde riolen, vuilwaterriolen, regenwaterriolen, drainagebuizen en persleidingen. Maar ook objecten zoals rioolgemalen, bergbezinkbassins, overstorten, putten en kolken.

Daarnaast bevat drinkwater de volgende voorzieningen:
- Drie productielocaties drinkwater (een voorzuivering en twee nazuiveringen)
- Drie pompstations
- Twee boosterpompen
- Ongeveer 3.200 kilometer drinkwaterleidingen.

Specifieke beleidskaders

- Het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (2022) is van toepassing.
- Toekomstvisie Drinkwater 2050 door de gemeenteraad vastgesteld in december 2021.
- Leveringsplan 2024 - 2028 door de directie van Waternet vastgesteld in april 2024.

Onderhoud en ontwikkelingen

Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is B, verzorgd. Door assetmanagement voeren we gericht onderhoud en vervanging uit. De volgende criteria bepalen het kader voor de beslissingen:
- bedrijfszekerheid
- veiligheid
- kwaliteit
- imago
- milieu
- schade

Het onderhoud van de leidingen betreft het periodiek en toestandsafhankelijk schoonhouden, geholpen door regelmatige inspectie om de constructieve toestand van het rioolstelsel in kaart te brengen. Het onderhoud van de rioolgemalen gebeurt aan de hand van risicoanalyse op basis van eerdergenoemde criteria. Afhankelijk van het bepaalde risico worden de rioolgemalen curatief of preventief onderhouden.

Om de onderhoudstoestand op verzorgd te houden, is een lange termijn vervangingsprogramma voor de riolering opgesteld. Dit programma bestaat uit een korte termijn opgave met reeds ingeplande vervangingswerkzaamheden, veelal gecombineerd met andere werkzaamheden in de stad, en nog in te plannen en met andere partijen af te stemmen vervangingswerkzaamheden voor de langere termijn. Elk riool heeft hiermee in dit programma een jaar voor vervanging. We hebben hiermee een goed overzicht van de werkvoorraad voor komende decennia. Voor vervanging van riolering is een licht stijgende trend te zien.

Naast het programma voor vervanging zien we dat er de komende jaren geïnvesteerd moet worden in de robuustheid van het rioolstelsel. Met het groeien van de stad nemen de risico's voor het transport van het afvalwater toe. Om dit risico te beheersen, kan gedacht worden aan de aanleg van bypassleidingen. Er is een traject gestart om te beoordelen welke bypassleidingen of andere maatregelen nuttig en nodig zijn.

In 2025 is de onttrekkingsvergunning voor de Amsterdamse Waterleidingduinen met 5 miljoen kubieke meter per jaar vergund. In 2026 wordt deze extra productiecapaciteit op productielocatie Leiduin gerealiseerd. In 2026 kan op de productielocatie Weepserkarspel gestart worden met het ontwerp en het bouwrijp maken van de bouwlocatie voor de bouw van extra langzame zandfilters.

Achterstallig onderhoud

Voor distributie van drinkwater is de omvang niet groot, maar er zijn veel afsluiters die vervangen moeten worden. Door capaciteitstekorten en vergunningsprocessen is er een achterstand ontstaan. Voor de productie installaties beginnen zich eveneens achterstanden te openbaren in de renovatie projecten in verband met personeelstekorten waardoor op verschillende procesonderdelen meer risico's ontstaan. In de komende jaren wordt een inhaalslag gemaakt om de achterstanden weg te werken.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Riolering	68,6	68,7	68,8	68,8	68,8
Drinkwater	35,8	36,0	36,0	36,0	36,0
Totaal Riolering en drinkwater	**104,4**	**104,7**	**104,8**	**104,8**	**104,8**

In 2026 begroten we voor het onderhoud van riolering en drinkwater in totaal € 104,7 miljoen.

Gesteld kan worden dat de drinkwaterassets van de gemeente Amsterdam in verzorgde staat verkeren. De ouderdom van sommige assets hebben de aandacht door het uitvoeren van monitoringsonderzoek om de risico's te bepalen of te beheersen en eventueel maatregelen te nemen. Door het nemen van maatregelen worden de kapitaalgoederen in verzorgde staat gehouden met daarbij het uitgangspunt dat de drinkwaterkwaliteit en de bedrijfszekerheid in stand blijven. Dit is een doorlopende activiteit en geborgd in de assetmanagement processen.

Oppervlaktewater

Het kapitaalgoed oppervlaktewater in Amsterdam bestaat uit:

- 2047 hectare oppervlaktewater (waterbodem, waterplanten, drijfvuil- en grofvuilverwijdering)
- 16.135 brandkranen, onbekend aantal overige blusvoorzieningen
- Ruim 100 kilometer natuurvriendelijke oevers
- Ongeveer 2000 kilometer reguliere groene oevers
- Onbekend aantal kilometer drainage in groen en parken
- Negen officiële zwemlocaties (vier in beheer bij Groengebied Amstelland), één afgekeurde officiële zwemlocatie (Sloterplas) en elf intensief gebruikte wildzwemplekken.
- Ongeveer 250 aantal stuwen
- Ongeveer 3000 aantal duikers
- Een bubble barrier, onbekend aantal voorzieningen ten behoeve van drijfvuil
- Onbekend aantal faunapassages en mosselbanken
- Onbekend aantal pompen, putten en voorzieningen ten behoeve van waterbeheer

De afgelopen jaren is gebruikt om zicht te krijgen op het belangrijkste deel van het areaal. De inventarisatie wordt steeds uitgebreider en er komt meer inzicht in het areaal.

Vloot baggeren en drijfvuilvissen

Amsterdam heeft een vloot voor Baggeren en Drijfvuilvissen. Het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht maakt gebruik van deze vloot voor een aantal van haar wettelijke taken in Amsterdam. De kosten worden door Waternet namens gemeente Amsterdam doorbelast.

Specifieke beleidskaders

Voor het beheer van de openbare ruimte en daarmee ook de waterassets is het beleidskader 1Amsterdam Heel & Schoon leidend. De belangrijkste overige beleidskaders zijn de omgevingsvisie Amsterdam 2050, watervisie 2040 en de groenvisie. Voor het beheer van brandkranen zijn de uitgangspunten gebaseerd op de handreiking “blusvoorzieningen en bereikbaarheid 2019”. Deze handreiking is opgesteld door brandweer Nederland.

Inmiddels is de complete inventarisatie, inspectie en programmering van het de waterbodem afgerond. Dit is het financieel belangrijkste (beheer)plan binnen de asset water. De waterbodem volgens legger/KEUR is leidend en wettelijk verplicht onderhoudsniveau.

Daarnaast zijn er significante ontwikkelingen bij Waternet. Als gevolg van het genomen definitieve besluit om Waternet te splitsen komt de huidige Samenwerkingsovereenkomst 1997 daarbij te vervallen per 1 januari 2026. Gemeente Amsterdam en het waterschap AGV zullen om de nieuwe samenwerking in 2026 vorm te geven met elkaar nieuwe afspraken maken en deze vastleggen in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Daarnaast gelden de volgende beleidskaders voor de vloot baggeren en drijfvuilvissen:

- Europese Kaderrichtlijn Water
- Het Nationaal Bestuursakkoord Water (2011)
- Schoonwater/ Schoon Varen 2.0
- Verordening op het binnenwater 2010 en Regeling Doorvaartprofielen Amsterdam.

Onderhoudsniveau en ontwikkeling

Op dit moment voldoet 61 procent van de niet bevaarbare watergangen niet aan de wettelijke eisen. Dat staat gelijk aan 240 kilometer. De oorzaken zijn het gebrek aan inzicht in het areaal, gebrek aan geprogrammeerd onderhoud of onvoldoende middelen voor baggeren. Dit heeft de volgende consequenties:

- Afvoer van water komt in het geding. Er is onvoldoende afvoercapaciteit van het water. Dit kan leiden tot wateroverlast, stankoverlast en beperkingen voor bijvoorbeeld ecologie.
- Waterschappen kunnen handhaven, sanctioneren en afdwingen dat een watergang wordt hersteld met onbeheersbare financiële gevolgen.

De kosten voor het oplossen voor het achterstallig onderhoud zijn ingeschat op ongeveer € 28,5 miljoen.

Voor de overige assets hebben we nog geen compleet beeld en daarmee geen zicht op achterstallig onderhoud. Vooralsnog voeren we onderhoud veelal reactief uit; we programmeren op de bij ons binnenkomende meldingen. Dit leidt tot inefficiëntie en ad-hoc maatregelen. Daarom implementeren we, naar het voorbeeld van de assets in de openbare ruimte, assetmanagement voor de assets gerelateerd aan het oppervlaktewater, om zo toe te werken naar een gestructureerde, proactieve onderhoudsstrategie. Dit houdt in dat we onderhoud op basis van noodzaak en efficiëntie plannen en werkzaamheden strategisch combineren. Hierdoor zal de effectiviteit, kwaliteit en betrouwbaarheid van onze infrastructuur verbeteren en het zal zorgen voor een meer voorspelbare programmeercyclus. Sinds 2024 zetten we stappen in deze richting, en die krijgen de komende jaren een verder vervolg.

Vloot baggeren en drijfvuilvissen

Het onderhoud van de vloot is gebaseerd op onderhoudsniveau verzorgd, niveau B. Hierdoor blijven de vaartuigen voldoen aan de eisen ten aanzien van de veiligheid en uitstraling volgens de gestelde eisen van Waternet en gemeente Amsterdam. Dit onderhoudsniveau levert een redelijke betrouwbaarheid en beschikbaarheid van vaartuigen op om taken goed uit te kunnen voeren. Gemiddelde huidige onderhoudsniveau van de vloot zit tussen niveau B en D in. Inmiddels is het assetmanagement verder geprofessionaliseerd waarbij ook het risico gestuurd onderhoud is geïmplementeerd voor een betere balans tussen prestaties, kosten en risico’s met betrekking tot de inzetbaarheid van de vloot. De onderhoudsachterstand op de vloot wordt ook in 2026 verder ingelopen waardoor de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van vaartuigen verder toeneemt.

De gemeente Amsterdam hanteert per 1 januari 2025 het emissieloos varen als uitgangspunt voor de binnenstad. De vloot voldoet daar nog niet volledig aan. Daarbij zal de vloot ook moeten voldoen aan de vereiste maximale afmetingen voor de doorvaartprofielen. Een deel van de vloot voldoet hier nog niet aan. Er is een planning op basis waarvan een resterend deel van de vloot wordt vernieuwd of aangepast aan beide vereisten in afstemming met het Programma Varen en Team Uitstootvrije Mobiliteit. Ook wordt invulling gegeven aan de categorie dienstvaartuig waaronder een zeer beperkt aantal vaartuigen vallen die vanwege de aard van de werkzaamheden niet kunnen voldoen aan deze eisen.

Daarnaast wordt een visie opgesteld voor de toekomstige dienstverlening. Inmiddels is in beeld gebracht welke dienstverlening er concreet voor alle opdrachtgevers nodig is tot en met 2030 en globaal tot en met 2050. Hierbij wordt ook rekening wordt gehouden met de ruimtelijke planvorming Amsterdam Noord waar nu de thuisbasis van de vloot is gesitueerd.

Achterstallig onderhoud

Er is geconstateerd dat ongeveer 35 kilometer waterbodem niet voldoet. De waterbodem is hier te diep (ontgronding). Er wordt nog bepaald wat de technische en financiële gevolgen zijn.
Met betrekking tot ontgrondingen is weinig veranderd. In de Nieuwe Meer ter hoogte van de Schinkelbruggen wordt onderhoud uitgevoerd om het project Zuidasdok mogelijk te maken.
Er is nog geen aanvullende informatie over de exacte lengte van ontgrondingen. Daarnaar loopt onderzoek.

Vloot baggeren en drijfvuilvissen

Het onderhoudsbudget voor de vloot is jarenlang onvoldoende geweest om de vloot op het gewenste onderhoudsniveau te brengen en houden. Kosten van onderhoud van vaartuigen door scheepswerven zijn sterk toegenomen. Inmiddels is er een nieuw onderhoudscontract afgesloten en wordt de onderhoudsachterstand verder ingelopen. In 2026 wordt ook op basis van business cases een voorstel gedaan voor de benodigde aanpassingen van de logistieke inrichting (zoals locaties en voorzieningen) en de vlootaanpassing (investeringen).

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Oppervlaktewater	8,4	9,7	11,1	12,5	16,1
Vloot baggeren en drijfvuilvissen	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Totaal Oppervlaktewater	**9,1**	**10,4**	**11,8**	**13,2**	**16,8**

In 2026 begroten we voor het onderhoud van oppervlaktewater in totaal € 10,4 miljoen. Er is afgelopen jaren beperkt (groot) onderhoud uitgevoerd aan waterassets. De assets waren niet in beeld en er was geen organisatie. Steeds meer assets zijn in kaart gebracht, er komt steeds meer inzicht in het areaal en de assetmanagementorganisatie groeit en komt beter op orde. De opgave wordt steeds duidelijk en de organisatie kan stap voor stap meer werk verzetten.
Er worden meer activiteiten uitgevoerd voor het veilig en beschikbaar houden van het waterareaal om minimaal aan de wettelijke eisen te voldoen (baggeren, schonen) en instandhouding van (natuurvriendelijke oevers, zwemplekken en objecten in het watersysteem.
De jaarlijkse ophoging van de begroting komt door de toevoeging van incidentele achterstallig onderhoud middelen.

Groen

Het kapitaalgoed groen in Amsterdam, inclusief Weesp, Volgermeerpolder, Brasapark en Sloterdijken, bestaat uit:

- 255.000 bomen (dit aantal betreft het aantal op kaart weergegeven bomen, exclusief het Amsterdamse Bos);
- Zeventien miljoen vierkante meter gras;
- Zeven miljoen vierkante meter beplanting;
- Twee miljoen vierkante meter ruigte en oeverbeplanting;
- Het Amsterdamse Bos met 2.275 (laan)bomen, 324 hectare bos (met 200.000 bomen), anderhalf miljoen vierkante meter gras, vier miljoen vierkante meter beplanting en 1 miljoen vierkante meter ruigte- en oeverbeplanting;
- 33 hectare van de gemeentelijke begraafplaats De Nieuwe Ooster, 7 hectare van de gemeentelijke begraafplaats De Nieuwe Noorder en 7 zeven hectare van de overige elf begraafplaatsen.
- De Nieuwe Ooster heeft diverse gebouwen, zoals grote en kleine aula, museum, nabestaandencafé, dienstwoningen, uitvaartcentrum en kantoorruimte in beheer. Een aantal van deze gebouwen zijn monumentaal. De begraafplaatsen hebben ook een functie als gedenkpark. Begraafplaatsen zijn groene oases in de stad en voor een leefbare stad steeds belangrijker. De Nieuwe Ooster kent heel veel bijzondere boomsoorten. Op de begraafplaats staan meer dan 3.000 bomen.

Specifieke beleidskaders

Er gelden verschillende beleidskaders omdat dit kapitaalgoed uit een diversiteit aan onderdelen bestaat. De voornaamste zijn:

- 1Amsterdam Heel & Schoon (2017)
- Het Bosplan 2020-2030 (2021)
- Het Structuurplan De Nieuwe Ooster (2016)

Onderhoudsniveau en ontwikkelingen

Het onderhoudsniveau is niet overal in de stad gelijk. Het onderhoudsniveau is doorgaans niveau C, sober. Bepaalde gebieden zitten onder het niveau sober.

Inspecties geven aan dat ongeveer dertig procent van de bomen een slechte conditie heeft. Dit is een stijging van 11 procentpunt ten opzichte van vorig jaar. Een oorzaak hiervan is de nieuwe manier van verwerken van inspectiedata. Andere oorzaken zijn onder andere verkeerd geplante bomen, een deel van het bomenareaal dat het einde van de levensduur bereikt en weersextremen door klimaatverandering. Zodra meer dan

tien procent in slechte conditie is spreken we van achterstallig onderhoud. Het bomenareaal voldoet hiermee niet aan niveau C, sober, en dus hebben we twintig procent achterstallig onderhoud.
Voor wat betreft de conditie van plantvakken en gazons geven inspecties aan dat ongeveer anderhalf procent een slechte conditie heeft. Het onderhoudsniveau van plantvakken en gazons is daarmee niveau C. Hiermee voldoen de gebouwen aan het gewenste onderhoudsniveau. We hebben geen achterstallig onderhoud in de plantvakken, maar we zien dat een groot deel in matige conditie is. Het is daarom nodig om te investeren, zodat hier geen achterstand ontstaat.

Binnen bovengenoemde instandhoudingstaken wordt de veiligheid geborgd en worden de (wettelijk) verplichte taken uitgevoerd. Daarnaast is er middels bovenstaande instandhoudingstaken een maximale inspanning om binnen de beschikbare middelen het areaal op sober te onderhouden. Dit doen we onder andere door:

- De eerste prioriteit is het waarborgen van de veiligheid in de openbare ruimte. Voor bomen betekend dit dat wij ongeveer 1500 tot 2000 bomen per jaar kappen en vervangen vanuit veiligheid.
- Van de bomen die een slechte conditie hebben zullen we er voor ongeveer 500 stuks de voorwaarde voor goede groei verbeteren of bomen vervangen.
- In 2026 zullen we ongeveer 300 bomen gaan planten in lege boomspiegel waar op dit moment geen boom staat.
- Bij alle groot onderhouds- en vervangingswerkzaamheden aan groen zal er aandacht zijn voor klimaatadaptieve maatregelen en vergroting van biodiversiteit.

Voor dagelijks beheer van het Amsterdamse bos geldt het beheren op niveau C voor ten minste 95 procent van het areaal.

Op de begraafplaatsen is sprake van een toenemend achterstallig groenonderhoud. Het onderhoudsniveau van de begraafplaats is vanwege het achterstallige onderhoud niet op het minimale onderhoudsniveau van sober te krijgen, maar op niveau D. Voor het bereiken van het gewenste onderhoudsniveau B, verzorgd, zal eerst het achterstallige onderhoud weggewerkt moeten zijn. Het wegwerken van het achterstallige onderhoud zal op de 13 te onderhouden begraafplaatsen meerdere jaren in beslag gaan nemen. Dekking zal onder andere plaatsvinden door de leges lijkbezorgingsrechten te verhogen.

Achterstallig onderhoud

Bij dit kapitaalgoed is er bij bomen en begraafplaatsen sprake van achterstallig onderhoud.

Om het bomenareaal aan niveau C, sober, te laten voldoen moet bij ongeveer tien procent van het bomenareaal werkzaamheden plaatsvinden om de conditie te verbeteren. Deze opgave is te groot om in een kort tijdbestek te realiseren. Amsterdam registreert ongeveer 255.000 bomen en ongeveer 28 miljoen vierkante meter groen. Voor het groen worden de inspecties gedaan op basis van de NEN-methodiek. Er is op dit moment sprake van achterstallig onderhoud op het onderdeel boomonderhoud. Van het bomenareaal is dertig procent in slechte conditie. Dit gaat dus om bomen die niet groeien zoals ze moeten groeien en niet de waarde voor diversiteit en klimaat hebben die ze zouden moeten hebben. Deze bomen lopen risico om af te sterven of ziek te worden. Daarnaast is er een achterstand in het terugplanten van bomen die zijn verdwenen en daarom gaan we een start maken met het inplanten van lege boomspiegels om het aantal bomen terug op het gewenste niveau te brengen.

Bij de begraafplaatsen en crematoria willen we sturen op het vergroten van de biodiversiteit, ecologie, klimaatadaptatie en circulariteit in het gedenkpark. Om hieraan sturing te geven moet het onderhoud planmatig worden uitgevoerd. Voor alle begraafplaatsen is een onderhoudsplan voor de komende 10 jaar opgesteld door een extern ingenieursbureau. Om te kunnen sturen op de genoemde onderwerpen zal eerst het achterstallig onderhoud moeten worden weggewerkt. Doordat geen bestrijdingsmiddelen meer gebruikt mogen worden moet het onkruid handmatig worden verwijderd. De formatie van het groenteam is echter niet aangepast op basis van de nieuwe werkwijze.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Groen	71,9	76,1	77,0	77,9	76,9

In 2026 begroten we voor het onderhoud van ons groen in totaal € 76,1 miljoen. Vanaf 2026 vind er een ingroeireeks plaats vanwege verdeling indexering en stijgende productie bomen. Vanuit Stadbehoud en Stadsverbetering zijn bij de Voorjaarsnota 2025 extra middelen overgeheveld als dekking voor het tekort op het beheer en onderhoud van het Amsterdamse Bos. Tevens zijn incidentele middelen beschikbaar gesteld in 2026, 2027 en 2028 voor het opheffen/afsluiten van paden.

Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.

Het beschikbare budget komt nog niet overeen met wat nodig is voor handhaven van niveau sober. Het risico is dat het areaal op termijn toch niet op niveau sober kan worden gehouden en de achterstalligheid toeneemt. Vanaf 2025 is er een krediet beschikbaar gesteld voor een groot deel van het bomenprogramma, deze wordt niet opgenomen in deze paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen, maar dit betekent dat er wel degelijk meer groen in de stad komt. Met deze middelen wordt er werkgemaakt van inlopen achterstallig onderhoud bomen.

Gebouwen

Onder het kapitaalgoed gebouwen vallen de volgende objecten:
- stadsdeelkantoren
- welzijnsvoorzieningen
- stedelijke kantoren
- woningen
- werven
- cultuurpanden
- onderwijsgebouwen
- parkeergarages
- gymnastiekgebouwen
- parkeerterreinen
- sportaccommodaties
- woonwagenlocaties

We beheren het volgende:
- De gemeentelijke vastgoedportefeuille bedraagt ongeveer 1000 objecten. Het grootste gedeelte van de panden is in vol eigendom van de gemeente en vallen onder dit kapitaalgoed, namelijk 698. Hiervan zijn er 70 voor gemeentelijke panden en 628 voor maatschappelijke panden. Voor de ongeveer 300 overige objecten zijn wij niet (direct) verantwoordelijk en vallen hier niet onder. Hierbij kan vooral gedacht worden aan onderwijshuisvestiging.
- 5 (dienst)woningen en 20 overige gebouwen, zoals dienstgebouwen, toiletten, kiosken, schuilhut in het Amsterdamse Bos
- 18 woonwagenlocaties, met in totaal 192 woonwagenstandplaatsen en 2 ligplaatsen
- 5 woonwagens in eigendom
- 44 garages, 9 parkeerterreinen inclusief P+R-terreinen en 14 fietsenstallingen
- Ongeveer 70 bedrijfspanden bij facilitair beheer

Specifieke beleidskaders

Er gelden verschillende beleidskaders omdat dit kapitaalgoed uit verschillende soorten gebouwen bestaat. Een aantal hiervan zijn:
- Gemeentelijke vastgoedstrategie (2024)
- Meerjarenonderhoudsplan (per locatie) voor parkeergarages en parkeerterreinen. Geactualiseerd in 2025.
- Meerjarenonderhoudsplan fietsenstallingen. Geactualiseerd in 2025.
- Beleidskader Woonwagenstandplaatsen en Standplaatsen 2023
- Meerjarenonderhoudsplan Woonwagens en Standplaatsen 2024
- Bosplan 2020–2030 (2021)
- Verordening huisvestingsvoorzieningen onderwijs Amsterdam 2020

Onderhoudsniveau en ontwikkeling

Het onderhoudsniveau van de gebouwen is sober, niveau C. Hiermee voldoen de gebouwen aan het gewenste onderhoudsniveau.
Uitzonderingen hierop zijn de parkeergebouwen, dat zijn de garages, parkeerterreinen en fietsenstallingen, en de woonwagenlocaties. De parkeergebouwen hebben niveau B, verzorgd. Dit is ook het gewenste niveau. De woonwagenlocaties zitten met onderhoudsniveau D onder het gewenste onderhoudsniveau B, verzorgd.

Programma duurzaamheid is in 2026 in volle gang bij de gemeentelijke en maatschappelijke panden. Het is de bedoeling dat er twee keer zoveel in de uitvoering dient te komen ten opzichte 2025. Vaak gaat het uitvoeren van duurzaamheid gepaard met regulier onderhoud en daarmee verwachten we uiteindelijk ook meer onderhoud te gaan realiseren. Daarnaast zal Biobased isoleren (met natuurlijke materialen) de standaard worden.

Achterstallig onderhoud

Bij dit kapitaalgoed is er sprake van achterstallig onderhoud. Bij de parkeergebouwen zijn voor een aantal garages tijdelijke maatregelen genomen om de garages langer in stand te houden.
Op dit moment is er ook veel achterstallig onderhoud bij woonwagens. Dit achterstallig onderhoud wordt sinds 2024 weggewerkt. Er zullen bergingen worden vervangen en nieuwe huurwagens worden verhuurd. Dit zal betekenen dat er meer te onderhouden

huurwagens zullen zijn en dat de staat van de vervangende objecten zal worden verbeterd.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	2025	2026	2027	2028	2029
Gebouwen	46,0	44,3	45,6	50,5	44,9

In 2026 begroten we voor het onderhoud van gebouwen in totaal € 44,3 miljoen.
Bij parkeergarages en parkeerterreinen ontstaan verschillen door uitvoering van groot onderhoud volgens het meerjarenonderhoudsplan; grotendeels in samenwerking met contractpartner Balm. Hierbij is sprake van verschillende vervangingscycli. Hierdoor ontstaat in sommige jaren een hogere piek dan in andere welke vanuit de getroffen voorziening wordt opgevangen.
Er is bij de Voorjaarsnota 2025 een investering toegezegd voor de realisatie 35 woonwagens en 40 standplaatsen van 2026 tot en met 2029. Vanwege de slechte staat van de bergingen is bij de Voorjaarsnota 2025 ook een investering toegezegd voor vervanging van de eerste helft van de bergingen, 61 stuks, die uit onderzoeken het slechtst zijn gebleken.

Civiele kunstwerken

Binnen civiele kunstwerken vallen vaste en beweegbare bruggen, kades, sluizen en steigers. In totaal beheren we:
- 1780 vaste bruggen en 113 beweegbare bruggen (inclusief Amsterdamse Bos)
- 592 kilometer aan kades en oevers
- 38 sluizen
- 548 steigers
- 17 kilometer geluidsscherm
- We beheren ook enkele cultuurhistorische objecten, zoals voormalige (scheeps) kranen.

Gezien de achterstalligheid van een deel van het areaal, is voor een versnelde aanpak voor vervanging en onderhoud het Programma Bruggen en Kademuren ingericht. Dit programma heeft als primair doel het veilig en functioneel houden van totaal 872 verkeersbruggen en ongeveer 210 kilometer aan kademuren met een constructief element.

Specifieke beleidskaders

Voor instandhouding van de openbare ruimte is “1 Amsterdam Heel & Schoon” het beleidskader (juni 2017). De ambities en doelen uit dit beleidskader zijn het vertrekpunt voor het instandhoudingsplan en zijn vertaald in de te leveren onderhoudsprestatie. Het onderhoud aan de civiele constructies is in 2025 met name gericht op het veilig en beschikbaar houden van deze constructies.
Voor het Programma Bruggen en Kademuren zijn aanvullend van toepassing:
- Programmaplan Bruggen en Kademuren: herstellen en verbinden
- Actieplan 2023-2026: Gefundeerd Herstellen

Onderhoud en ontwikkelingen

Het huidige coalitieakkoord 2022-2026 “Amsterdams Akkoord” stelt dat er meer aandacht uitgaat naar het beheren van de bestaande stad. Om dit te bereiken zijn meer middelen vrij gemaakt. Door meer middelen in te zetten kan weer worden gegroeid naar het gewenste kwaliteitsniveau. Het niveau C, sober, blijft de norm.

De huidige score is lager dan de norm. In vijf stadsdelen is dit het geval waarbij tussen de 13 procent en 20 procent van het kapitaalgoed een D-niveau heeft. Er is sprake van achterstallig onderhoud wanneer meer dan 10 procent van het areaal wordt beoordeeld op niveau D. Met 11,2 procent van het areaal op niveau D is er dus sprake van 1,2 procent achterstalligheid. Een fors deel van ons areaal aan beschoeiingen is in slechte staat. Omdat de financiële middelen niet onbeperkt zijn, is er voor gekozen om het onderhoud aan de beschoeiingen een lage prioriteit te geven. Dit kan met een laag risico voor veiligheid en de bereikbaarheid van de stad. De visuele inspectie waar deze score op is gebaseerd geeft geen oordeel over de kwaliteit van de elektro- en werktuigbouwkundige onderdelen van beweegbare bruggen en sluizen. En daar ligt wel een uitdaging. Veel bewegingswerk en materieel is verouderd en behoeft veel onderhoud. Op dit moment vraagt het beweegbaar areaal structureel meer dan gemiddeld inzet op het gebied van dagelijks onderhoud en staat er meer dan gemiddeld groot onderhoud op het onderhoudsprogramma voor 2026 en de volgende jaren.

Het onderhoudsprogramma is een combinatie van dagelijks, groot- en vervangingsonderhoud. Het primaire doel blijft het functioneel en beschikbaar houden van onze assets. Met het uitvoeren van onderhoud ontstaat er ook toegevoegde waarde doordat we klimaatadaptieve en/of duurzame maatregelen meenemen in het onderhoud. Die meerwaarde ontstaat ook als er mogelijkheden zijn om verbeteringen ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit, groen of recreatie mee te nemen. Soms zijn dit hele kleine

maatregelen zoals het toepassen van kalkrijk mortel om muurplanten meer kans te geven en soms zijn dit grotere maatregelen als hergebuik van complete brugliggers.
In 2026 vinden er werkzaamheden plaats verspreid over de hele stad. Zo pakken we in Landelijk Noord een aantal bruggen aan, in Zuidoost enkele bruggen en beschoeiingen en in Nieuw-West enkele oevers rond het Sloterpark. Omdat de afgelopen jaren bovengemiddeld onderhoud aan de civiele objecten in deze stadsdelen is uitgevoerd, is er ruimte ontstaan om meer onderhoud uit te voeren aan de andere stadsdelen.
In het Oostelijk Havengebied wordt onderhoud uitgevoerd aan veel meerpalen, wrijfgordingen en kades. In West wordt onderhoud uitgevoerd aan de oevers van de Haarlemmerweg en de brug in de hoofdweg over de Postjeskade. In Zuid vindt onderhoud plaats aan de oevers van het Vondelpark en de Boerenwetering, in Weesp aan enkele oevers van Smal Weesp en in het Centrum aan brug 95 (bij Haarlemmerhouttuinen).

Het inspectiekader voor is vernieuwd. Een deel van de onderzoekstaken die voorheen door Programma Bruggen en Kademuren als programma werden uitgevoerd zijn nu onderdeel van de reguliere civiele kunstwerken. Het gaat om toetsing aan de Amsterdamse Risicoberekening Bruggen, herberekeningen bruggen en de gehele monitoring. In 2026 start deze werkwijze. In 2026 worden ook andere onderdelen van programmaorganisatie ondergebracht bij civiele kunstwerken.
De ontvlechting van Waternet kan effect hebben op het beheer, denk aan het bedienen van de beweegbare bruggen en sluizen, de bedieningsmiddelen en huisvesting van de bedienaars. Dit waren taken en voorzieningen waar Waternet voorheen verantwoordelijk voor was en deze worden bij de gemeentelijke organisatie ondergebracht.
In 2026 zijn de eerste resultaten beschikbaar van het onderzoek naar het functioneren van de sluizen in het IJfront en de beweegbare bruggen in de Kostverlorenvaartroute. Deze resultaten leveren de onderbouwing voor een onderhoudsplanning aan de betrokken sluizen en bruggen en de daaraan gekoppelde meerjarige (investerings) aanvraag.
In 2026 wordt de “beleidsbloem” verder uitgewerkt. De beleidsbloem is een inventarisatie van de beleidsdoelstellingen van Amsterdam die relevant zijn ten aanzien van het onderhoud van de openbare ruimte. Denk hierbij aan beleid over duurzaamheid, klimaatadaptatie of recreatie. De wijze waarop met onderhoud invulling gegeven wordt aan die doelstellingen en voor welke assets dat geldt wordt nu uitgewerkt. Op termijn kunnen we daarmee onderhoud combineren met werkzaamheden ten behoeve van die doelstellingen én aangeven welke onderhoudsmaatregelen ook een bijdrage leveren aan het halen van die doelstellingen.

Programma Bruggen en Kademuren
De herstelopgave blijft in 2026 onverminderd groot, met name voor kademuren. Er gaan steeds meer projecten in uitvoering en er worden steeds meer projecten opgeleverd. We zitten echter niet op het beoogde niveau van 2.000 meter kadeherstel per jaar, ook halen we dit niet in 2026. We zetten wel stappen om hier te komen. Zo kunnen we door innovatieve herstelmethoden sneller en goedkoper werken, met minder hinder en met meer kansen voor boombehoud. Naar verwachting start in 2026 het herstel (vervanging en renovatie) van 1.500 meter kademuur en 4 bruggen. Ook staat de oplevering van 1000 meter kademuur en 1 brug gepland.

We hebben de meest kwetsbare bruggen en kademuren in beeld, maar we zien door de uitgebreidere monitoring op meer plekken kademuren bewegen. Het areaal blijft oud en kwetsbaar en kademuren gaan sneller achteruit dan we kunnen herstellen. De verwachting is dan ook dat veiligheidsmaatregelen noodzakelijk blijven. In lijn met het coalitieakkoord wordt hierbij eerder voor afsluiting gekozen, dan voor veiligheidsconstructies. Het budget is namelijk beperkt en veiligheidsconstructies zijn tijdelijk, duur en niet duurzaam. Wanneer afsluiting niet voldoende is, ontkomen we niet aan het plaatsen van de veiligheidsconstructie. Zo zullen we de komende jaren soms pijnlijke keuzes moeten maken om de stad veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Zeker in combinatie met de geplande werkzaamheden van Programma Bruggen en Kademuren en andere projecten, is het onvermijdelijk dat Amsterdammers daar hinder van zullen ondervinden.

Achterstallig onderhoud

De achterstalligheid bij civiele kunstwerken is uit te splitsen in een aantal onderdelen. Als eerste de constructieve staat van (gefundeerde) kademuren en verkeersbruggen. Deze achterstalligheid wordt aangepakt door Programma Bruggen en Kademuren.
De opeenstapeling van jarenlang achterstallig onderhoud en gebrek aan investeringen in onze bruggen en kademuren maakt dat we lange tijd niet wisten welke kademuren en bruggen vervangen, gerenoveerd of gerepareerd moesten worden óf nog in goede staat zijn. Investeringen in kennis, inspectie en onderzoek betalen zich inmiddels uit. We hebben beter inzicht in de staat van de bruggen en kademuren en dus in de omvang van de opgave. Hierdoor kunnen we scherpere keuzes maken over de manier van herstel. Van een deel van het areaal verwachten we dat volledige sloop-nieuwbouw voorlopig niet nodig is. Dit komt omdat de levensduur nog minimaal 30 jaar is, of omdat functieherwaardering en renovatie de levensduur kunnen verlengen. De komende 10 jaar zullen we ongeveer 16 bruggen en 20.000 meter kademuur moeten herstellen.

De programmatische aanpak van de vervanging van kades en bruggen ademt zo veel mogelijk mee met de financiële ruimte wat maakt dat het inlopen van de achterstalligheid geen lineair proces is.

Daarnaast is er veel achterstand bij de beweegbare bruggen en sluizen bij de reguliere civiele kunstwerken. Dit vraagt in 2026 en de jaren daarna veel inzet en onderhoud. In eerste instantie veel dagelijks onderhoud om de objecten voor de korte termijn beschikbaar te houden. En aanvullend groot onderhoud en deelvervangingen om het functioneren voor de lange termijn te waarborgen. Een deel van het werk is onderdeel van het huidige onderhoudsprogramma, een deel moet daar nog aan worden toegevoegd.
Tenslotte is er veel achterstand bij de beschoeiingen. Aangezien hier het risico laag is, heeft het wegwerken van dit onderhoud geen hoge prioriteit. Toch is ook in het huidige programma ook onderhoud aan beschoeiingen opgenomen om de achterstand niet al te hoog op te laten lopen.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Civiele kunstwerken	70,8	73,5	71,0	71,0	69,3

In 2026 begroten we voor het onderhoud van civiele kunstwerken in totaal € 73,5 miljoen.
In 2026 stijgen de middelen met € 0,3 miljoen bij Programma Bruggen en Kademuren vanwege het opheffen en de vrijval van het saldo van de reserve achterstallig onderhoud in 2024. Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.
De begroting van 2027 daalt met € 2,5 miljoen bij dit programma. Dit wordt deels verklaard door de specifieke uitkering (SPUK) die we ontvangen in het kader van het Nationaal Groeifonds. In 2027 is de uitkering ten opzichte van 2026 € 1,3 miljoen lager. De overige daling wordt grotendeels verklaard doordat overige incidentele middelen die vanuit eerdere jaren zijn doorgeschoven niet meer beschikbaar zijn.

Sportaccommodaties en sportparken

Het kapitaalgoed omvat verspreid over Amsterdam:
- 46 sportparken
- 27 sporthallen
- 12 zwembaden
- 1 ijscomplex
- Wagenpark

Specifieke beleidskaders

Het specifieke beleidskader voor sportaccommodaties en sportparken zijn de Sportvisie 2025 (2016) en de richtlijnen uit de handboek sportaccommodaties van het NOC*NSF.

Sportvisie 2025 (2016) hebben we uitgewerkt in afzonderlijke meerjarige onderhoudsplannen. Voor de sportaccommodaties ligt het beheerplan vast in het planologisch gebouwen onderhoudssysteem (Planon). Voor de sportparken ligt dat vast in het meerjarenonderhoudsplan van Grijs en Groen (GISSIB), conform de normering van het Instituut voor milieu en agritechniek.

Verder gelden de Visie openbare ruimte 2025 (2017), het beleidskader 1Amsterdam Heel en Schoon (2017), de Agenda duurzaamheid (2015), de Agenda groen (2015) en het Nationaal Sportakkoord (2018).

Onderhoudsniveau en ontwikkelingen

Het geplande dagelijks en groot onderhoud is gericht op het behoud van het huidige onderhoudsniveau B, verzorgd. Daarnaast is het onderhoud afgestemd op het voldoen aan de eisen die sportbonden stellen aan de sporttechnische voorzieningen en op het waarborgen van de veiligheid, conform geldende wet- en regelgeving.

In 2026 zetten we in op het doorontwikkelen van duurzaam bouwen en de circulariteit van de sportmaterialen. In samenwerking met de stadsecologen wordt gewerkt aan het vergroenen van de sportparken met oog voor biodiversiteit en gezond klimaat voor flora en fauna.
Er worden nieuwe prototypes van sportvelden ontwikkeld, die zorgen voor afkoeling in de stad, bijdragen aan hergebruik van materialen, energie opwekken en warmte opslaan. Deze prototypes vormen op termijn het nieuwe normaal voor sportvelden.

Het uitgangspunt wordt duurzaamheid “tenzij”, waarbij duurzaamheid leidend is tenzij er zwaarwegende redenen zijn om ervan af te wijken.

Daarnaast wordt in sporthallen steeds vaker overgeschakeld naar gasloze accommodaties, net zoals in de Het Mirandabad. In 2026 zal de Het Mirandablad versneld aardgasvrij worden. En er zal grootschalige verduurzaming en renovatie plaatsvinden.

Ook wordt ook het wagenpark verder verduurzaamd en uitstootvrij gemaakt.

Achterstallig onderhoud

Er zijn elementen die al jaren aandacht behoeven: de ondergrondse infrastructuur, hekwerken en bestrating is al een tijd toe aan vervanging. Daarnaast zijn meerdere elementen van verslechterde kwaliteit, zoals het asfalt op de sportparken en de waterkwaliteit bij de Roeibaan aan de Bosbaan.
In samenwerking met het kapitaalgoed Water zal hier de komende jaren acties in worden ondernomen.
Verder is er momenteel ook achterstallig onderhoud op het kapitaalgoed Groen wat met name betrekking heeft op het onderhoud van bomen. Dit onderhoud is nog niet belegd, maar de gemeente heeft wel een wettelijke verplichting om jaarlijkse inspecties uit te voeren naar de staat van de bomen en daar acties op te ondernemen. Met het kapitaalgoed Groen is vanaf 2024 meer vormgegeven aan een samenwerking om hier een kwaliteitsslag in te kunnen maken.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Sportaccommodaties en sportparken	22,1	20,8	20,8	20,6	20,6

In 2026 begroten we voor het onderhoud van sportaccommodaties en sportparken in totaal € 20,8 miljoen. De begroting is met ongeveer € 1,3 miljoen afgenomen ten opzichte van 2025.
Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat er in de begroting van 2025 voor de renovatie van het de Mirandabad € 2,3 miljoen was opgenomen. Daarnaast is het onderhoudsbegroting in 2026 toegenomen met € 1,0 miljoen in verband met het indexeren van het onderhoudsbudget.

Verkeerssystemen

Het kapitaalgoed verkeerssystemen bestaat uit verkeersinformatiesystemen, verkeersregelinstallaties en parkeerautomaten.

Verkeersinformatiesystemen bestaan uit de volgende zaken:
- 2707 objecten voor bewegwijzering
- 285 parkeerverwijzingen (displays en kantelwalsen) naar garages en parkeerterreinen
- 385 CCTV- en ANPR-camera’s
- 158 stadsplattegronden
- 54 dynamische informatiepanelen
- 106 eenheden verkeersregulering (IDA)
- 27 telpunten
- 76 eenheden verkeersattentie

Het onderdeel verkeersregelinstallaties bevat:
- 402 verkeersregelinstallaties. Deze zijn opgedeeld naar het aantal installaties. Hoe meer installaties, des te meer masten, lantaarns en detectielussen nodig zijn. De installaties zijn gecategoriseerd in het beheersysteem:
  - 195 kleine installaties
  - 110 middelgrote installaties
  - 72 grote installaties
  - 25 zeer grote installaties

Specifieke beleidskaders

Voor het onderhouden van verkeerssystemen, geldt het Beleidskader 1Amsterdam Heel en Schoon (2017).

Onderhoud en ontwikkeling

Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is C, sober.
In 2026 worden aan verschillende onderdelen onderhoud gepleegd:
- Het vervangen van ongeveer 90 VAV-jes (verkeersattentieverlichting)
- Het vervangen van 42 bewegwijzeringsobjecten
- Het vervangen van standaard sleutel cilinders door mechatronische cilinders
- Het vervangen/aanbesteden van het assetbeheer- en onderhoudssysteem
- Het vervangen van 9 pollers (3 vanuit 2025) en 5 slagbomen

- Het inspecteren van ongeveer 20 procent van het areaal op beeldkwaliteit en elektrotechnische gesteldheid
- Het afronden van de aanbesteding voetgangersbewegwijzering
- Het aanbesteden van KnOP-dragers (Knooppunt Oriëntatie Punten)

Voor 2026 zijn 26 vervangingen van verkeerslichten in voorbereiding. Definitieve realisatie is voor ongeveer 40 procent van de vervangingen afhankelijk van de voortgang van reconstructie- en herinrichtingsprojecten, waarin de vervanging van het verkeerslicht is geïntegreerd. Voor 2026 en verder wordt een stijging van de projectkosten verwacht door aflopende contracten die opnieuw zijn aanbesteed. Dit heeft ook gevolgen voor de budgetten voor dagelijks onderhoud zoals storingen en schades.

Achterstallig onderhoud

Er is op dit kapitaalgoed geen achterstallig onderhoud.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Verkeerssystemen	17,2	17,1	16,5	16,4	16,6

In 2026 begroten we voor het onderhoud van verkeerssystemen in totaal € 17,1 miljoen.
De begroting is naar beneden bijgesteld ten opzichte van de Begroting 2025 in verband met jaarlijks lagere lasten bij systeem beheer. Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.

Openbare verlichting

Het Amsterdamse areaal van het kapitaalgoed openbare verlichting bestaat uit:
- 131.634 straatverlichtingsobjecten: palen, overspanningen en tunnelobjecten
- 153.168 armaturen
- 372 openbare verlichting voeding en verdeelkasten voor het eigen voedingsnet

Verder zijn lichtkunst, stadsilluminatie en decoratieve en historische verlichting ook onderdeel van het kapitaalgoed openbare verlichting:
- 9.942 armaturen
- 222 voedingskasten

Omvang van het verlichtingsareaal varieert, onder andere door de jaarlijkse groei van de stad met een gemiddelde van half procent, wat gelijk staat aan ongeveer 750 extra lichtpunten. Dit komt door het bouwen van nieuwe wijken.

Specifieke beleidskaders

Voor het onderhouden van openbare verlichting geldt het Beleidskader Verlichting 2017, Beleidskader Puccinimethode en 1Amsterdam Heel en Schoon.

Onderhoud en ontwikkelingen

Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is C, sober. Op basis van dit onderhoudsniveau wordt dagelijks onderhoud uitgevoerd, waaronder monitoring, verhelpen van storingen en vervangen van lampen.

Amsterdam heeft in 2017 besloten om de openbare verlichting te verledden, als bijdrage aan verlaging van de CO_2-uitstoot. Inmiddels is 94 procent van het areaal voorzien van energiezuinige leds. De verwachting is dat in 2026 het project gereed is.

Achterstallig onderhoud

Er is bij dit kapitaalgoed geen achterstallig onderhoud.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Openbare verlichting	13,1	14,6	14,7	14,8	14,8

In 2026 begroten we voor het onderhoud van openbare verlichting in totaal € 14,6 miljoen.
De elektrakosten zijn geactualiseerd, gelijk aan de realisatie van 2024. Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.

Straatmeubilair en speeltoestellen

Dit kapitaalgoed bevat onder andere:
- 8.244 sport- en speeltoestellen, verdeeld over 1.670 speellocaties
- 320.000 stuks straatmeubilair, waaronder zitbanken, fietsrekken, bebording en wildplakzuilen
- 518 openbare stroomkasten (354 marktkasten en 164 evenementenkasten)
- 924 kunstobjecten in de openbare ruimte (waaronder oorlogsmonumenten)
- 6 muziekkapellen
- 103 fonteinen
- 15 speelbadjes
- 70 openbare toiletten

Specifieke beleidskaders

Beleidskaders voor Straatmeubilair & speeltoestellen zijn:
- 1Amsterdam Heel & Schoon (2017)
- Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (2024, Puccinimethode)
- Strategisch huisvestingsplan voor sport en spelen (2021)

Elk jaar stellen we een instandhoudingsplan op waarin we de opgave voor groot onderhoud en vervanging uitwerken. Ook werken we jaarlijks de Rapportage Normkosten Straatmeubilair en Speeltoestellen bij, wat een rekensystematiek is voor budgetramingen.

Onderhoud en ontwikkelingen

De huidige kwaliteit van dit kapitaalgoed is op dit moment over het algemeen op orde, namelijk het gewenste niveau C, sober. Voor speeltoestellen en speelbadjes hanteren we de wettelijke vereisten die strenger zijn dan het onderhoudsniveau in 1Amsterdam Heel & Schoon, dat niveau C, sober, voorschrijft.

In 2026 verrichten we onderhoud aan ongeveer 450 speeltoestellen. We voeren groot onderhoud uit bij ongeveer 25 stroomkasten, 10 fonteinen en we plaatsen zwembad-installaties bij de speelbadjes in het Beatrixpark, Gebrandypark en Piet Wiedijkpark, Eendrachtspark en de Aker. Daarnaast vervangen we verouderde hekwerken in Stadsdeel Centrum. Voor kunstobjecten lopen enkele kleinere projecten om het areaal op niveau te houden, zoals het schilderen van een monumentaal en kunstig hekwerk in het Amstelpark. Vanuit het Investeringsprogramma Openbare Toiletten worden er vanaf 2025 zelfreinigende toiletten geplaatst in de openbare ruimte, in 2026 volgen er meer, waaronder in het Vondelpark en Sloterpark.

Achterstallig onderhoud

Er is sprake van achterstallig onderhoud bij straatmeubilair en speeltoestellen:
- Bij stroomkasten loopt een meerjarig uitvoeringsprogramma waarmee we het achterstallig onderhoud weg werken. Eind 2026 zijn alle verouderde stroomkasten vervangen en is de achterstalligheid weg gewerkt.
- Bij de speelbadjes is sprake van achterstalligheid omdat de 9 badjes zonder zwembadinstallatie op dit moment niet voldoen aan de geldende wetgeving. Er loopt een uitvoeringsprogramma om het achterstallig onderhoud weg te werken. De planning is dat het achterstallig onderhoud in 2028 is opgelost.
- Van de hekwerken weten we dat er met name in stadsdeel Centrum achterstalligheid is, hiervoor is in 2025 een vervangproject opgestart. Dit vervangproject zal 3 jaar lopen.

Voor de lopende onderhoudsprogramma's neemt het achterstallig onderhoud over de hele asset in 2025 af. Bij stroomkasten is er een programma opgezet waar uitvoering aan wordt gegeven waarmee we eind 2026 op het gewenste onderhoudsniveau komen. Daarnaast is er sprake van achterstallig onderhoud bij 9 speelbaden, waarvan 2 in het Amsterdamse Bos. Hier voldoen we niet aan de nieuwe wetgeving. In de jaren 2025-2028 worden de speelbaden aangepast zodat deze weer voldoen aan de wetgeving. Van Hekwerken weten we dat er met name in SD Centrum achterstalligheid is, hiervoor is in 2025 een vervangproject opgestart. Dit vervangproject zal 3 jaar lopen.

Financieel overzicht

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Straatmeubilair en speeltoestellen	13,8	17,3	14,9	14,1	12,6

In 2026 begroten we voor het onderhoud van straatmeubilair en speeltoestellen in totaal € 17,3 miljoen.
Vanaf 2025 zijn er incidentele achterstallig onderhoud middelen toegewezen voor het plaatsen van zwembadinstallaties bij de peuterbadjes, in totaal € 7,5 miljoen. In 2026 wordt vooral gestart met het renoveren van de peuterbadjes, vandaar de piek in de Begroting 2026. Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.
In 2029 zijn er geen incidentele middelen meer aanwezig.

Tunnels

Het kapitaalgoed tunnels bestaat uit:
- Zes wegtunnels
  1. IJ-tunnel
  2. Michiel de Ruijtertunnel
  3. Piet Heintunnel
  4. IJtramtunnel
  5. Spaarndammertunnel
  6. Arenatunnel
- Verkeerscentrale Amsterdam
- Een uitwijkvoorziening verkeerscentrale
- Een testcentrum
- Een integrale leidingen tunnel

Specifieke beleidskaders

In 2017 is het beleidskader 1Amsterdam Heel & Schoon aangenomen. Daarnaast gelden de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (2006/2013) en het Bouwbesluit (2012).

Onderhoud en ontwikkelingen

Het gewenste onderhoudsniveau is C, sober. Echter, het onderhoudsniveau ligt voor de Arenatunnel en IJ-tunnel op niveau D, functieverlies. Voor de andere tunnels ligt het onderhoudsniveau op het gewenste niveau C.

Buiten het dagelijks onderhoud zullen er in 2026 vooral veel activiteiten uitgevoerd worden op het correctief onderhoud, zoals deelvervangingen en beheersmaatregelen, om uitval van systemen in de IJ-tunnel en Arenatunnel te voorkomen.
In 2026 zijn er de volgende ontwikkelingen gepland voor de Amsterdamse wegtunnels en de verkeerscentrale:
- Ingebruikname nieuwe Verkeerscentrale op de Verlengde Van Marwijk Kooystraat
- Samenwerking met Afdeling Tunnelprojecten en reviewen van projectontwerpen van IJ-tunnel
- Samenwerking met Afdeling Tunnelprojecten en reviewen van projectontwerpen van Arenatunnel
- Afronden Suïcide Beveiliging Michiel de Ruijtertunnel
- Prioriteit 2-acties (acties met een lager risico) omtrent Cybersecurity aanpakken
- Oplossen lekkages Integrale Leidingentunnel
- Realiseren noodbediening voor de Michiel de Ruijtertunnel
- Uitrollen van duurzaamheidsverbeteringen en onderzoek naar energie grootverbruikers

Achterstallig onderhoud

Als gevolg van uitgesteld vervangingsonderhoud IJ-tunnel en renovatie Arenatunnel is in deze tunnels achterstallig onderhoud ontstaan en het dagelijks onderhoud toegenomen. Er zijn enkele installaties preventief vervangen. Sommige installaties kunnen niet vervangen worden, zonder grote impact (hoge vervangingskosten en/of langdurige (on)geplande sluiting). Het risico van het achterstallig onderhoud blijft dat systemen kunnen uitvallen en de komende jaren is er meer preventief en correctief onderhoud nodig.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tunnels	10,8	11,4	11,5	11,6	11,8

In 2026 begroten we voor het onderhoud van tunnels in totaal € 11,4 miljoen.
In de komende jaren wordt rekening gehouden met indexering van de bestaande onderhoudscontracten met derden. Extra verhoging 2026 is voor het bijhouden achterstallig onderhoud IJ-tunnel en Arenatunnel.
Daarnaast is er in 2026 sprake van een stijging door loon- en prijscompensatie.

Busstations

Dit kapitaalgoed omvat twaalf busstations:

1. IJ-zijde
2. Sloterdijk
3. Bijlmer
4. Holendrecht
5. Appeltjesmarkt
6. Amstelstation
7. Duivendrecht
8. Lelylaan
9. Noorderpark
10. Noord
11. Weesp
12. Gaasperplas

Specifieke beleidskaders

In 2017 is het beleidskader 1Amsterdam Heel & Schoon aangenomen. Elk jaar wordt een instandhoudingsplan opgesteld waarin de opgave voor groot onderhoud en vervanging is uitgewerkt. Ook wordt de rekensystematiek voor budgetramingen, jaarlijks geactualiseerd. Verder zijn van toepassing Handleiding geleidenlijnen Amsterdam en Toegankelijke busstations en beheerconvenanten met NS en GVB.

Onderhoud en ontwikkelingen

We streven ernaar om de busstations, als onderdeel in de verbinding van verschillende modaliteiten, aantrekkelijk te laten zijn voor de reizigers en gebruikers. Door een schone, veilige en functionerende omgeving aan te bieden.
Het gewenste onderhoudsniveau is C, sober. Het huidige onderhoudsniveau is B, verzorgd.

Het onderhoud aan de busstations richt zich momenteel op correctieve maatregelen aan installaties, ruimtes en overkappingen die onder beheer van Amsterdam vallen. Dit omvat werkzaamheden zoals het herstellen van verlichting, het verbeteren van toegankelijkheid en het repareren van meubilair.

Achterstallig onderhoud

Bij het kapitaalgoed busstations is geen sprake van achterstalligheid.

Financieel overzicht

(bedragen x € 1 miljoen)	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Busstations	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0

In 2026 begroten we voor het onderhoud van busstations in totaal € 1,0 miljoen.