Programmaonderdeel 2.4 Beheer en onderhoud openbare ruimte

Financiële toelichtingen: Vanwege de herindeling van de de programma onderdelen en de doelenboom is er voor dit onderdeel nu nog geen apart financiële toelichting, maar zit die nog bij 2.1. Na 15 augustus zal de financiële conversie plaatsvinden en de splitsing van de financiën en toelichtingen plaatsvinden.

Doel 2.4						
De Amsterdamse openbare ruimte wordt duurzaam beheerd en is begaanbaar, heel en veilig voor alle gebruikers						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Het onderhoud van de straten en stoepen in uw buurt wordt door de bewoners beoordeeld op **xx??**	6,7 (2019)	6,7	7,0	xx	Xx
2	Afname percentage CO_2 uitstoot tov het ijkjaar				nvt	Nader te bepalen
3	Percentage hergebruik restmateriaal verhardingen				nvt	80%

Toelichting:
Voor indicator 2 geldt dat er voor de assets verhardingen hiervoor in 2023 een methodiek ontwikkeld gaat worden om dit te meten. Het betreft de uitstoot die ontstaat bij het uitvoeren van de werkzaamheden. Zodra deze er is zullen hiervoor waarden aan de indicator worden toegevoegd.
Voor indicator 3 geldt dat leveranciers per april 2023 verplicht worden om minimaal 80% van de afvalmateriaal van verhardingen te hergebruiken. Vanaf 2024 kan deze indicator gebruikt kunnen worden. Daarnaast zal bekeken worden hoe deze indicatoren uitgebreid kunnen gaan worden naar de andere assets.

Toelichting bij het doel

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 is het programma om dit te realiseren; 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.

Het beheren van de openbare ruimte heeft een structureel karakter en gegeven de huidige financiële positie van de gemeente wordt het een forse opgave het afgesproken beheerniveau de komende jaren te realiseren.

Bij de aftrap van de nieuwe bestuursperiode zijn extra middelen toegezegd: 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 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. Voor de bouwmaterialen zien wij dit nu al bij de beschikbaarheid van hout, maar ook voor staal wordt schaarste verwacht. Krapte op de arbeidsmarkt en stijgende prijzen drukken extra zwaar op het beheer en onderhoud en ook op het investeringsplafond. Elk nadeel heeft zijn voordeel. Deze ontwikkelingen bieden mogelijkheden voor duurzaam circulair (her)gebruik van het bestaande areaal. Maar ook 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 nemen met het resultaat als het aan basale eisen van kwaliteit voldoet en niet verder optimaliseren.

1. Verhardingen

Activiteit 3.2.4.1						
We voeren dagelijks en groot onderhoud uit op verhardingen, straat & speel meubilair						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Percentage van het areaal verhardingen dat voldoet aan niveau C (Sober)	≥ 90%	88%	88%	≥90%	90%
2	Omvang van achterstallig onderhoud inzake verhardingen	≤ 10% 0	2%	2%	5% 41 mln	10% Oplopend
3	Percentage beschikbaarheid speeltoestellen	99%			99 %	99%
4	Afhandeling SIA meldingen (tijdigheid)					

Verhardingen

Het dagelijks beheer 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 op minimaal beheerniveau sober. In de uitvoering hanteren we een standaard van 90% wat aan het gestelde niveau moet voldoen. Momenteel is 5% van het areaal bij verhardingen achterstallig onderhoud.

Bij alle werkzaamheden wordt ingezet op maximaal hergebruik van materialen. Waarom iets nieuw neerleggen als het bestaande ook nog goed is. Dit draagt bij aan de circulaire doestellingen. Circulariteit staat voorop (programma circulair erbij pakken voor een paar pakkende zinnen)

Door het toegenomen percentage achterstallig onderhoud, met 3% naar 5%, 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.

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

<u>Straatmeubilair en speelvoorzieningen</u>
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.
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

2. Civiele constructies

Activiteit 2.4.2

We voeren dagelijks en groot onderhoud uit aan civiele constructies en tunnels						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Percentage van het areaal van civiele constructies dat voldoet aan niveau C (Sober)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	≥ 90%	≥ 90%
2	Omvang van achterstallig onderhoud inzake civiele constructies					
3	Beschikbaarheidspercentage Amsterdamse wegtunnels voor verkeer	n.v.t.	99%	98%	98%	98%
4	Versnellen van het herstel van bruggen (aantal per jaar).	(2019)	19 bruggen zijn in voorbereiding	19 bruggen in voorbereiding	Nog te ontvangen van pbk	idem
5	Afhandeling SIA meldingen (tijdigheid)					

Toelichting: Voor indicator 2 geldt dat er momenteel gewerkt wordt aan het inzichtelijk maken van het achterstallig onderhoud. Voor 2023 wordt er nog geen waarde opgevoerd. Beoogd wordt om per 2024 waarden aan de indicator toe te voegen.

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.

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.
Nagenoeg het gehele areaal is geïnspecteerd. Op basis van deze inspectieresultaten wordt de onderhoudsopgave voor 2023 en de navolgende jaren in kaart gebracht.

De werkzaamheden aan het achterstallig onderhoud hebben prioriteit en vinden plaats in de 12 gebieden waar de achterstalligheid is geconstateerd: momenteel X, Y en Z)

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.

Inlopen achterstallig onderhoud:

- X
- Y

Onderhoud op verkeersnetten:

- X
- Y

In samenhang met water en groen opgave:

- Beschoeiingen
- Etc.?

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. 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.

3. Installaties

Activiteit 2.4.3							
We voeren dagelijks en groot onderhoud uit aan installaties							
Indicatoren activiteit			Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Prognose 2024-2026
1	Het percentage beschikbare uren van het areaal van de Verkeersinformatiesystemen					95%	

3	Afhandeling SIA meldingen (tijdigheid)					

Toelichting: Op dit moment is er voor de verkeersinformatiesystemen informatie beschikbaar om een indicator op te nemen. Voor de anderen (Verkeersregelinstallaties en Verlichting) wordt nog onderzocht hoe en op welke wijze er bruikbare en meetbare indicatoren te ontwikkelen zijn.

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

~~Binnen het dagelijks beheer vinden werkzaamheden plaats aan verkeersvoorzieningen (onder andere verkeersborden), het afhandelen van meldingen en het uitvoeren van kleine wijzigingen, zoals bijv. Verder zorgen we voor het plaatsen en verwijderen van tijdelijke verkeersvoorzieningen, bewegwijzering (vanwege bijvoorbeeld corona-maatregelen, evenementen of opbrekingen)~~
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.

Beleidsrisico's Risico's

Volgen in de 1 aug versie.