Gebundelde input RE Format onderhandelaars vraag p1 en 2

Input Grond & Ontwikkeling, Verkeer & Openbare Ruimte, Gemeentelijk Vastgoed (bijlage 1.3)

FORMAT onderhandelaars vraag p1 en 2

Voorbereiding bestuursperiode 2026–2030 | Programma 1, Programma 2 en Investeringsdomein ORM

Opdracht onderhandelaars	Voer een verdiepingsslag uit op de keuzeopties voor besparingen in het fysiek domein (P1 en P2). Betrek keuzes in exploitatie én investeringen. Lever aanvullende inventarisatie van besparingsmogelijkheden. Geef specifiek inzicht in de gevolgen voor de omvang van de organisatie.
Deadline	**6 mei 2026 12:00 uur**
Financieel kader	P1 (Bouwen, Wonen & Duurzaamheid): €1.005 mln lasten | huidig bezuinigingspotentieel exploitatie in scope in Staat vd Programma's: €23 mln P2 (Openbare Ruimte, Water, Groen, Vervoer): €1.470 mln lasten | huidig bezuinigingspotentieel exploitatie in scope in Staat vd Programma's: €51 mln ORM (Openbare Ruimte & Mobiliteit — investeringen): gem. €300 mln/jaar t/m 2030, daarna €270 mln/jaar

Inleiding en aanleiding

Programma 1: Eisen verlagen aan gebiedsontwikkeling, woningbouw en onderhoud daarna (kosten in de hele keten)

Gaat om de impact van onze beleids- en kwaliteitseisen aan kosten in de gehele keten van ontwikkeling tot iets op straat staat. Let op dit overlapt deels met vraag x van de onderhandelaars zie *FORMAT onderhandelaars vraag ruimtelijke kaders OV.*

Programma 2: Afstappen van CROW C als minimum, verminderen onderhoudsbudgetten (2.4, 2.5 en 2.6) en afstoten assets

Amsterdam hanteert CROW C als de facto ondergrens voor onderhoud van assets. Echter, wettelijk staat alleen dat een asset veilig moet zijn, en niet hoe je dat moet interpreteren. Heel Nederland hanteert CROW normen. Op welke onderdelen kan Amsterdam binnen de wet nog een lager onderhoudsniveau kiezen? In welke mate spelen kostenverhogende keuzes hier een rol?

Investeringsdomein ORM: Minder investeringen en/of makkelijker te onderhouden assets

Kunnen we de achterstanden in kades en bruggen goedkoper uitvoeren of langer uitsmeren over de tijd. Kunnen we onze stad zo inrichten zodat we minder hoeven te investeren?

In de pagina's hieronder staat een uitwerking van de bovenstaande punten.

Programma 1 — Bouwen, Wonen & Duurzaamheid[1]

Budget 2026: € 1.005 mln lasten, die overigens óók leiden tot ca € 1.000 mln aan inkomsten. Vier opties formeel in *Budget 2026: € 1.005 mln lasten, die overigens óók leiden tot ca € 1.000 mln aan inkomsten**. Vier opties formeel in scope voor exploitatiebudget in Staat vd Programma's (totaal € 23 mln). Vragen hieronder gaan ook in op grexen en proceskosten die buiten die vier opties vallen maar materieel zijn.*

De Directie G&O heeft **vier kernboodschappen** over kostenbesparing en resultaatverbetering van het VEF en het erfpachtsysteem. Het MPG 2026 laat overigens zien dat het echt nodig is om kosten te verlagen en het resultaat te verbeteren om daarmee financiële ruimte vrij te spelen in het proces van ruimtelijke planvorming; immers het MPG is de afgelopen jaren aanzienlijk verslechterd en de vereveningsruimte is vrijwel verdwenen. De huidige portefeuille is als geheel nog net betaalbaar en uitvoerbaar. Maar om naar de toekomst toe "ongelijk" te kunnen blijven investeren is met de huidige financiële situatie van het VEF niet mogelijk. Wanneer aan de conditie wordt voldaan om duidelijkere bestuurlijke keuzes te maken ten aanzien van realistische ambities zien we echter mogelijkheden om o**p termijn de proceskosten met mogelijk EUR 20 miljoen per jaar te verlagen** en daarmee de ruimte in het VEF te verbeteren met daarbij de randvoorwaarden van terughoudendheid in (nieuw) beleid en ruimte voor flexibiliteit bij projecten. Dit sluit ook aan bij het recente advies van de Rekenkamer waarin nadrukkelijk wordt geadviseerd rekening te houden met de effecten op de ambtelijke capaciteit van de bestuurlijke ambities. Daarnaast kan als gevolg van **programmatische keuzes in lijn met de Wet Regie (naar verwachting ingaande per 1 juli 2026) op termijn tussen de EUR 150 miljoen en EUR 300 miljoen worden toegevoegd aan het VEF.** De vier hoofdpunten zijn:

1. **Projecten die nog niet in uitvoering zijn:** We geven als G&O via het VEF EUR 20 miljoen per jaar uit aan projecten die nog niet in uitvoering zijn, d.w.z. projecten die in fase 1, 2 of 3 van het Plaberum proces zitten. Kritischer kijken naar: a) welke projecten we mee verder gaan (bijvoorbeeld ook op basis van de succeskans van het project en de businesscase van zowel de gemeente als de marktpartij), en b) wat er in elke fase precies opgeleverd dient te worden, zou kunnen leiden tot **een reductie van ongeveer 20%, oftewel EUR 4 miljoen per jaar dat ten bate van het VEF komt**. Indien de gemeentelijke businesscase positief is, versterkt dat het VEF en geeft het mogelijkheden tot "ongelijk investeren voor gelijke kansen". De businesscase van de marktpartij is cruciaal voor een snelle uitvoering en dus lagere proceskosten, zie onder 2. hieronder. (Zie de separate lijst conform het gevraagde format voor deze projecten.)
2. **Beleidskaders die de efficiëntie in de weg zitten:** G&O is een uitvoeringsorganisatie en maakt zelf vrijwel geen nieuw beleid, anders dan bijvoorbeeld het toepassen van landelijk beleid (bijvoorbeeld Wet Regie Woningbouw) en bijvoorbeeld het updaten van de grondprijzen. Potentieel nieuw beleid komt van het bestuur of de Raad. In de uitvoering hebben we "last van" de 116 beleidskaders en de veelal "dichtgetimmerde" investeringsbesluiten (einde fase 3 Plaberum). Het gaat niet zozeer om specifieke beleidskaders, maar om de stapeling van beleid en de bestuurlijke wens om dit op een klein gebiedsniveau allemaal in te regelen. (Voorbeelden zijn allerlei gemeentelijk bepaalde normen, maar ook bijv. de wens om bepaalde bedrijven te houden, etc.) Meer vrijheid op gebiedsniveau conform het gedachtengoed van Gewoon Goed, zal ervoor zorgen dat de uitvoering sneller zal gaan. **Dit betekent dat investeringsbesluiten meer vrijheidsgraden moeten krijgen op projectniveau.** Snellere uitvoering betekent dat er minder tijd een volledig projectteam nodig is en dus minder totale proceskosten. Tenslotte stijgen kosten op projecten soms door de wens om af te wijken van wettelijke regels, als voorbeeld Didam. De wens om iets niet aan te besteden vanwege druk uit de Raad en samenleving terwijl dat wettelijk eigenlijk niet kan (bijvoorbeeld De Ceuvel in Noord) leidt niet alleen tot langere processen, extra kosten, maar ook tot frustratie in het team. We schatten in dat al deze issues tezamen, **tenminste tot een besparing van 10% a 15% op de totale proceskosten in de uitvoering kunnen leiden, dus tenminste EUR 10 a 15 miljoen per jaar, met als randvoorwaarde om dit te kunnen realiseren: terughoudendheid in (nieuw) beleid en investeringsbesluiten met meer vrijheidsgraden op projectniveau**. Let wel op, lagere kosten leiden níet tot geld dat beschikbaar komt voor de algemene middelen, maar zal ten gunste komen van het VEF. De

[1] Werkzaamheden programma 1, zie bijlage 1

gebiedsontwikkeling huurt personeel in van verschillende diensten. Een besparing op kosten leidt tot minder personeelslasten. Door de grote druk op projecten en schaarste in formatie wordt nu veelvuldig gebruik gemaakt van externe inhuur via raamcontracten. Het is te verwachten dat besparing op proceskosten vooral leidt tot minder externe inhuur en niet direct op minder eigen personeel, juist omdat er de afgelopen jaren schaarste was in meerdere disciplines. Bovendien, deze lagere kosten zullen vooral tot uiting komen in een kortere gemiddelde projectduur, hetgeen op termijn tot deze kostendaling zal leiden, dus niet direct maar met een ingroeipatroon van ongeveer drie jaar.

3. **Verdieping op BO Complete Stad: Meer sociale huurwoningen, meer middeldure huurwoningen en een EUR 150 - 300 miljoen hoger resultaat in het VEF is tegelijk mogelijk op termijn.** De knop van de programmering kan niet los worden gezien van de knop van het aantal woningen. Daarbij is wel belangrijk om te realiseren dat de gemeente niet zelf bouwt; dat doen marktpartijen. Het aantal woningen is dus niet exact te bepalen voor de gemeente. Als de condities voor de marktpartijen gunstiger zijn heeft dit een positief effect op hun businesscase en -zeker in het geval van transformaties- daarmee op het aantal in aanbouw te nemen woningen. De programmering is van invloed op de businesscase van de marktpartijen en werkt daarmee ook door in de bereidheid om projecten daadwerkelijk te starten. We kunnen nu twee instellingen van deze knoppen vergelijken, bijv. 40-40-20 bij 5000 woningen en 30-40-30 (zoals het landelijk beleid -Wet Regie- naar verwachting van ons vraagt, waarschijnlijk vanaf 1 juli 2026) bij 7500 woningen. De instelling van 30-40-30 bij 7500 woningen leidt tot een absoluut hoger aantal sociale huurwoningen (250 woningen meer), tot een absoluut hoger aantal middeldure huurwoningen (1000 woningen meer), tot een absoluut hoger aantal vrije sector woningen (1250 woningen meer) die de realisatie van deze sociale en middeldure huurwoningen mogelijk maken. Het leidt tevens tot een EUR 150 – 300 miljoen hoger resultaat in het VEF, en daarnaast ook tot een hogere rentabiliteit voor de ontwikkelaar. En daarmee tot een hogere snelheid van uitvoering en (zie bij punt 2. hierboven) daarmee ook lagere proceskosten voor de gemeente. Denken in absolute aantallen is belangrijk. Deze in het VEF gecreëerde waarde kan op termijn vrij worden gegeven aan andere wensen, zie de BO Complete Stad. (Nb. 1: Een soortgelijke rekensom geldt als er in plaats van 5000 woningen 4000 woningen in het eerste scenario worden nagestreefd en in het tweede scenario 6000 in plaats van 7500 woningen. Nb. 2: Deze rekensom is gemaakt voor de omzetting van in totaal 20.000 woningen van 40-40-20 naar 30-40-30; dit kan met name voor projecten waar nog geen afspraken voor zijn gemaakt.)
4. **‘Rust’ is van het grootste belang in het erfpachtdossier.** De achterstanden in het beheer zijn nog steeds fors, het college is onlangs akkoord gegaan met tijdelijk extra inzet daarvoor. Daarnaast is de applicatie voor het beheer dringend aan vervanging toe. Deze cruciale vernieuwing zal veel inzet vergen. Als alles ‘op orde is’ dan kunnen hier mogelijkheden liggen maar dat kan nog vijf jaar duren.

Ter toelichting:
De lijst van projecten die nog niet in uitvoering zijn, is separaat conform het format aangeleverd.

Programma 1 (het geheel van Bouwen, Wonen, Grond, RO etc.) heeft ca. € 1 miljard aan lasten en ca. € 1 miljard aan baten en is daarmee vanuit de begroting geredeneerd budgettair min of meer neutraal. Datzelfde geldt voor programma 1.2. (Grond) waarin de financiële stromen van de grondexploitaties en het Vereveningsfonds worden verantwoord. In het Vereveningsfonds (verder ‘fonds’) worden alle ruimtelijke plannen in uitvoering met elkaar verrekend, de door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitaties (verder grex) van al die plannen zijn in het fonds opgenomen. In 2026 is in het fonds sprake van een bedrag van ca. € 500 miljoen aan lasten (incl. aantal financieel technische verrekeningen) en een bedrag van ca. € 500 miljoen aan baten (grondopbrengsten en direct aan het woningbouwprogramma gekoppelde subsidies, eveneens inclusief een aantal financieel technische verrekeningen). Daarbij wordt vanuit het fonds jaarlijks € 24 miljoen (2 x € 12 miljoen) afgedragen aan de Algemene Middelen en t.b.v. de reserve schaalspronginvesteringen. Overigens: Bij programma 1.3 (Erfpacht) zijn de baten in de begroting 2026 ca. € 200 miljoen hoger dan de lasten.

Daarmee wordt vanuit deze programmaonderdelen een stevige bijdrage geleverd aan de financiële mogelijkheden in andere programma's.

In het vereveningsfonds zijn ongeveer 150 actieve plannen opgenomen met een door de gemeenteraad vastgesteld investeringsbesluit. Het gaat hier veelal om plannen met een lange uitvoeringstermijn, waarbij in de grex de kosten en opbrengsten voor het project zijn opgenomen. De resultaten van de grondexploitaties worden verrekend met het fonds, waarbij een hele set aan landelijke spelregels geldt (besluit begroting verantwoording, bbv). Plannen met een positief en met een negatief saldo worden dus met elkaar verrekend in het fonds. Daarmee investeert Amsterdam ongelijk voor gelijke kansen. Financiële verrekening tussen het fonds en de algemene middelen vindt jaarlijkse plaats, hiervoor is al aangegeven dat op dit moment sprake is van € 24 miljoen afdracht.

Verder inzoomend: De kosten in de grondexploitaties bestaan uit uitvoeringskosten (verwerving, bouwrijp maken, inrichting openbare ruimte, civiele werken inclusief Voorbereiding en toezicht etc.) en proceskosten. De proceskosten zijn dus onderdeel van de kosten in de grondexploitaties.
De opbrengsten in grondexploitaties bestaan uit grondopbrengsten door gronden in erfpacht uit te geven aan marktpartijen (de gemeente bouwt zelf níet) en uit subsidies. Dan kan het gaan om uitgifte van nieuwe locaties (voorbeeld IJburg), maar in toenemende mate gaat het om verdichting en transformatie in bestaand stedelijk gebied waarbij sprake is van een meerwaarde erfpachtberekening. Voor beide varianten is het grondprijsbeleid de basis voor de meerwaarde/grondwaardeberekening. In al die gevallen geldt óók dat marktpartijen alleen grond afnemen als ze voldoende vertrouwen hebben in hún businesscase, de vastgoedexploitatie. Die is sterk afhankelijk van marktontwikkelingen (vertrouwen, beleggingsklimaat, rente, bouwkosten etc.) en van de propositie van de gemeente, waarin de beleidsambities (ruimtelijk, programmatisch, kwaliteit) zijn verwerkt.

De gemeentelijke grondexploitaties vertonen in de tijd vaak het badkuipeffect: eerst veel kosten maken en pas (veel) later opbrengsten binnenkrijgen. Extreem voorbeeld hiervan is IJburg, waar eerst de eilanden worden gemaakt, die bouwrijp worden gemaakt en pas daarna kunnen kavels worden getenderd, leidend tot grondopbrengsten.

Door de systematiek met het vereveningsfonds, waarin de grondexploitaties met elkaar worden verrekend, leiden kostenbesparingen en/of opbrengstverhogingen in grondexploitaties -ceteris paribus- tot een verbetering van het projectresultaat. Individuele kostenbesparingen (investeringen of proceskosten) of opbrengstverbeteringen kunnen niet als afzonderlijke 'opbrengst' worden ingeboekt, maar worden onderdeel van de verrekeningen binnen het fonds.
Aan de andere kant: bezuinigen op investeringen of proceskosten kán leiden tot minder goed afzetbare proposities. Latere inkomsten met een lager bedrag als risico, met als gevolg een slechter resultaat en effect op de totale portefeuille in het fonds.

De mogelijkheden om binnen de gebiedsontwikkeling keuzes te maken t.b.v. een beter resultaat zijn separaat weergegeven in de Bestuursopdracht Complete Stad en daarom niet afzonderlijk opgenomen in 'De staat van de programma's'.

Het plaberum (plan- en besluitvormingsproces ruimtelijke maatregelen) is de leidraad voor de ruimtelijke planvorming. Het proces om te komen van een ruimtelijk plan voor een locatie tot een uitvoerbaar plan en daarna uitvoering is uiteengelegd in een aantal planfasen, elk leidend tot een bestuurlijk besluit. Hieronder wordt per fase aangegeven: wat is doel van de fase, met welk bestuurlijk besluit wordt de fase afgesloten, de positie opdrachtgeverschap en hoe kan worden bijgestuurd om te komen tot resultaatverbetering (dus primair leidend tot effect op de plankosten), met als indirect effect meer focus en gerichtere inzet (wat doen we wel/niet). Het plaberum is in 2025 geactualiseerd waarbij o.a. landelijke eisen, nieuwe wetgeving en veranderde bestuurlijke ambities zijn verwerkt. Bij de actualisatie is ook gekeken naar mogelijkheden om het plaberum te versimpelen. De grootste winst hierbij is om stappen

over te slaan (vooral fase 2) en strakker te sturen op het beperken van stapeling van ambities en ad hoc invliegers.

Fase 0/1: (ruimtelijke) verkenningen, waarbij fase 1 leidt tot principebesluit door college van B&W.
- Opdrachtgeverschap in de regel bij R&D of een stadsdeel, een enkel geval bij G&O
- Fase 1 leidt uiteindelijk tot antwoord op de vraag: willen we een ruimtelijk project opstarten, wat is aard/scope en wat is volgende planfase?

➢ Welke plannen worden toegelaten? Kritisch op het aantal nieuwe verkenningen. Kritisch op welke gebieden/locaties worden verkend: welk beleidsdoel wordt daarmee gediend, geen concurrentie met soortgelijke gebieden al verder in proces. Gaan we door naar de volgende fase met dit plan en zo ja in welk tempo (mede in relatie tot capaciteitsinzet)? Overigens kan de consequentie óók zijn, dat projecten niet in portefeuille nemen een drukkend effect zal hebben op de woningproductie. De planvoorraad van projecten is op dit moment goed gevuld. De afgelopen twee jaren zijn al veel minder principebesluiten genomen dan de periode daarvoor.

Fase 2: nader onderzoek, leidend tot projectbesluit in principe door het college (maar door de scope van het betreffende project/gebied in de praktijk meestal door de gemeenteraad), wordt in het algemeen alléén doorlopen voor grote complexe gebieden met een lange tijdhorizon.
- Opdrachtgeverschap bijna altijd bij G&O (nauwelijks uitzonderingen)
- Onderzoek naar specifieke facetten bijv. mobiliteit-ontsluiting/bodem/OER

➢ Mede o.b.v. resultaat onderzoek bepalen: welke inhoudelijke speerpunten in gebied, welke ambities wél, welke níet (o.b.v. kenmerken/noden in plangebied in relatie tot ‘de omgeving’).

Fase 3: planontwerp, leidend tot investeringsbesluit door de gemeenteraad.
- Opdrachtgeverschap bij G&O of bij stadsdeel
- Planontwerp: Stedenbouwkundig Plan, ruimtelijk, programmatisch ontwerp en voorbereiding grondexploitatie

➢ Hier nog meer: waar zetten we wel op in, waar niet op, welke programmering, welke verkaveling, welke gemeentelijke rol in de verdere planuitwerking. Kritisch op de grondexploitatie.

Fase 4: Planuitvoering, waarbij sprake is van diverse bestuurlijke besluiten, meestal door college, maar soms door gemeenteraad als het gaat om vaststelling van nieuwe publiekrechtelijke kaders:
- Opdrachtgeverschap bij G&O (altijd), soms gedelegeerd naar opdrachtgevers in stadsdelen
- Plantuitwerking: bouwenveloppen/afsprakenbrieven/ontwerp openbare ruimte/juridisch planologische uitwerking

➢ Op kavelniveau structureel inzetten gedachtengoed gewoon goed: ruimtelijke/bouwkundige/duurzaamheidskwaliteiten

Fase 5: Beheer
- Opdrachtgeverschap: V&OR
- Overdracht aan beheer

➢ Op basis van geldende onderhoudsnormen waarvoor via de zogenaamde areaalsystematiek middelen in de begroting beschikbaar worden gesteld

Zeker voor het planproces in fase 2-3-4 geldt: Met Gewoon Goed als uitgangspunt en het resultaat van de BO Complete Stad als dashboard: de kwaliteitstandaard blijft goed maar we maken plannen gebaseerd op duidelijke keuzen welke ambities in plangebieden echt buiten discussie staan: niet alles kan overal en keuzes worden gemaakt op basis van rationele argumenten, waarbij effectiviteit en efficiency belangrijke parameters zijn.

Eisen verlagen aan gebiedsontwikkeling, woningbouw en onderhoud daarna (kosten in de hele keten)

1a. Grondexploitaties en Vereveningsfonds

#	Vraag	Eigenaar
P1-1	**Welke grexen die de komende vier jaar worden opgeleverd, hebben geen gedekt onderhoudsbudget voor het nieuw aan te leggen publieke areaal in P2?**	Dir. Grond & Ontwikkeling
	Antwoord: In de grondexploitaties mogen (op grond van de BBV) geen structurele onderhoudslasten worden opgenomen. Na afronding van het plan wordt de grondexploitatie afgesloten en gaat het beheer over naar het programma 2 (V&OR/Stadswerken). Via een areaalmethodiek worden met ingang van de begroting 2026 jaarlijks extra middelen beschikbaar gesteld samenhangend met de groei van het areaal die in principe toereikend moeten zijn voor de onderhoudslasten.	
P1-2	**Welke mogelijkheden liggen er om de bestedingen in gebiedsontwikkeling aan bijvoorbeeld openbare ruimte, groen en tijdelijk programma te beperken?**	Dir Grond & Ontwikkeling
	Antwoord: In lopende plannen zijn mogelijkheden beperkt en is het niet efficiënt. Er liggen meer mogelijkheden bij toekomstige plannen die verlopen volgens de planvormingssystematiek van het plaberum. Openbare ruimte wordt nu ontworpen op het niveau ‘sober en doelmatig’. Een opdracht tot bezuiniging betekent een verdere verlaging van de ambitie. Dit kan door bijvoorbeeld niet geheel te voldoen aan de stedelijke groennormen, beperken scope van de aanpak van het gebied (bijvoorbeeld ingrepen openbare ruimte in stedelijke vernieuwingsgebieden). Een ander voorbeeld is dat nu de afspraak is dat in gebiedsontwikkeling het herstel van kades en bruggen via de grex verloopt en niet via het stedelijke programma. Het is in principe mogelijk om dit te veranderen maar het leidt materieel voor de stad als geheel niet tot een besparing. De budgetten voor tijdelijk programmeren zijn op het gehele niveau van een grex beperkt. Ze dragen zeker bij aan draagvlak van Amsterdammers, maar zijn ook zeer belangrijk voor sociale veiligheid. Sinds de incidenten in de zomer van 2025 is een afspraak gemaakt om dit budget meer in te zetten op sociale veiligheid. Besluitvorming vindt plaats bij de investeringsbesluiten waarbij deze keuzes dan expliciet gemaakt kunnen worden inclusief het financiële effect op de (nog vast te stellen) grondexploitatie.	
P1-3	**Welke mogelijkheden zijn er, in aanvulling of ter verdieping van de geschetste opties in de BO Complete Stad, om de inkomsten in gebiedsontwikkeling te verhogen?**	Dir Grond & Ontwikkeling
	Mogelijkheid 1: Belangrijk om te denken in absolute aantallen woningen, niet in relatieve (percentages). In het voorbeeld in de samenvatting is een vergelijking gemaakt tussen 40-40-20 bij 5000 woningen en 30-40-30 bij 7500 woningen. (Het aantal woningen dat wordt gebouwd is uiteraard afhankelijk van de markt; wij bouwen zelf geen woningen.) Het laatste scenario leidt tot zowel meer sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen, vrije sector woningen, hogere inkomsten in het VEF om “ongelijk te kunnen investeren voor gelijke kansen”, en relatief lagere proceskosten omdat de rentabiliteit van de projectontwikkelaar beter zal zijn en daarmee de kans op slagen van het project toeneemt. Dit levert potentieel een verbetering van EUR 150 – 300 miljoen op in het VEF. **Mogelijkheid 2:** De volgende varianten kunnen een optie zijn: • Knop 2: flexibele woningbouwprogrammeringen per gebied. Bijv. meer vrije sector in gebieden met een hoge marktwaarde en minder vrije sector in gebieden met een lage marktwaarde (NB stadsbreed zou je dan nog steeds op 40-40-20 of 30-40-30 uit kunnen komen). • Knop 4: definitie middensegment oprekken naar “middensegment-plus” (tot bijv. ca € 1500-1600 huur per maand). Hier zou wel een beleidsverandering van het Rijk voor nodig zijn. • Knop 27: meer verkoop van sociale woningen in gebieden met een hoge marktwaarde levert een hogere afdracht op (met als bijkomend effect dat dit corporaties meer investeringsruimte oplevert) **Mogelijkheid 3:** Extra rijksbijdragen geven meer ruimte, dus maximaal gebruik maken van de subsidiemogelijkheden die het Rijk biedt. Hierbij is het van belang om te voldoen aan de	

	subsidievoorwaarden en de, waarschijnlijk per 1 juli ingaande, Wet Regie Volkshuisvesting. Als belangrijk aandachtspunt geldt dan de door het Rijk gevraagde programmering van 30-40-30. Ter illustratie, in de afgelopen jaren hebben we totaal voor ongeveer EUR 300 miljoen aan subsidies gekregen, dus een substantiële som. Voor de komende jaren verwachten we nog ongeveer EUR 250 miljoen. **Ter completering:** De hoofdknoppen die inkomsten in het VEF in potentie kunnen verhogen staan in de BO Complete Stad genoemd. Voor de goede orde zijn de knoppen hieronder benoemd, met de wijze waarop inkomsten kunnen worden verhoogd: • Segmentering nieuwbouw (knop 2): i.p.v. “40-40-20” inzetten op meer vrije sector en/of minder sociaal. • Woninggrootte in betaalbare nieuwbouw (knop 3): kleinere middensegmentwoningen betekent een hogere grondwaarde per m2. • Behoud middensegment (knop 4): verkoop van middensegmentwoningen na 10 jaar betekent een hogere grondwaarde dan verkoop na 25 jaar. • Behoud sociale corporatiewoningen (knop 27): bij meer verkoop van sociale woningen wordt er meer afgedragen aan het VEF.	

1b. Proceskosten

#	Vraag	Eigenaar
P2-4	**Wat is het effect van het huidige participatie- en communicatie-, BLVC kader op de kosten, kunnen we die aanpassen? Is het mogelijk dit aan de hand van een voorbeeld project inzichtelijk te maken? (zelfde vraag wordt ook bij programma 2, gesteld, antwoorden graag afstemmen)**	Dir. P1 + P2 + ORM
	Antwoord: In de samenvatting hebben we beschreven dat de belangrijkste factor om de proceskosten te laten dalen de doorlooptijd van de projecten is. Dit is één van de factoren die voor zo’n daling kan zorgen. In vraag 5 hieronder gaan we hier verder op in. Als het specifiek om participatie gaat, dan zorgt de vernieuwde participatieverordening voor langere processen met dito looptijd en daarmee voor langer beschikbaar moeten zijn van projectteams voor contacten en besluitvorming. De lange looptijd van planvorming en uitvoering is de voornaamste verklaring voor de hoge proceskosten. Het dubbele bestuurlijke stelsel, centrale stad en stadsdelen zorgt óók voor langere looptijden: invulling adviesrollen, bestuurlijke besluitvorming zowel centraal als decentraal. Wat we anekdotisch ook soms zien is dat gedurende de participatie “verwachtingen worden gewekt” die later niet waargemaakt kunnen worden. Een specifiek voorbeeld is in Noord, waar de verbetering van de openbare ruimte alleen kan worden waargemaakt als de gebiedsontwikkeling ook tot stand komt (met het geld dat hiermee wordt verdiend). Echter, de buurt wil geen gebiedsontwikkeling, maar wel de verbetering van de openbare ruimte. Dit is niet mogelijk. Een ander voorbeeld is het burgerrechten initiatief. Dit leidt in praktijk tot een extra laag van overleg met bewoners, naast het stadsdeelstelsel en de standaard participatie vanuit projecten. Vanuit bewonersperspectief is ook terug te horen dat Amsterdammers zelf ook de draad kwijt zijn wie aanspreekpunt is voor een ruimtelijk project.	
P1-5	**In hoeverre kunnen gerichte keuzes in de uitgangspunten voor gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van programmering, type ontwikkeling en/of participatie, besparing op proceskosten opleveren.**	
	Antwoord: Deze vraag vat vele issues die hierboven zijn benoemd nog eens mooi samen. Wij	

geloven in een reductie van de proceskosten van op termijn tenminste EUR 20 miljoen per jaar. Als we daarnaast met de gewenste programmering van het Rijk (30-40-30) 7500 woningen llaten ontwikkelen, verbetert het VEF met naar verwachting 150 – 300 miljoen.

1. Scherpere keuzes maken wat wel en wat niet gaat worden ontwikkeld (dus keuzes in Plaberum fases 1 t/m 3). Bij deze keuzes vooral laten meewegen: a) de kansrijkheid van de uiteindelijke realisatie, b) het rendement voor zowel gemeente als ontwikkelaar, en c) scherp sturen op de gewenste documenten en de diepgang hiervan. Dat wil zeggen niet teveel detailniveau in een te vroeg stadium onderzoeken, vrijheidsgraden overhouden. Alleen al voor de fases 1 t/m 3 verwachten we een besparing van 20% op een totaal aan kosten van EUR 20 miljoen, dus ongeveer **EUR 4 miljoen per jaar**. Dit heeft ook een effect op de voorbereiding in de fasen 0 en 1, een aanvullende bezuiniging op deze fasen is dan ook mogelijk.

2. In het investeringsbesluit: veel meer sturen op hoofdlijnen, vrijheid laten voor het projectteam om tot logische, pragmatische keuzes in de uitvoering te kunnen komen. Dit is de hoofdboodschap van de impuls Gewoon Goed. Het vraagt blijvende aandacht om deze in de praktijk in uitvoering te krijgen. Er ligt een verantwoordelijkheid bij de ambtelijke projectorganisatie om te zorgen dat nieuwe investeringsnota's, kavelpaspoorten en tenders aan de voorkant flexibel en robuust worden ingericht passend in de impuls 'Gewoon Goed'. Tegelijkertijd is het een gegeven dat in het bestuurlijk-politieke proces er altijd een prikkel bestaat om (te) ambitieuze investeringsbesluiten vast te stellen. Die in de praktijk vervolgens niet kunnen worden gerealiseerd, maar wel tot hogere proceskosten leiden.

3. Beleidsambities: In lijn met 2 hierboven, de stapeling der ambities (en ook allerlei normcijfers) achterwege laten en op projectniveau de benodigde vrijheid scheppen. Dit kan bijvoorbeeld door per beleidsonderwerp (neem bijvoorbeeld Groen) minder beleidsdocumenten te stapelen, maar gericht een paar belangrijke punten voor de uitvoering vast te stellen. De deskundigen in de projectgroepen dan deze verschillende beleidsthema's te laten bewaken. G&O is een uitvoeringsorganisatie en maakt zelf vrijwel geen nieuw beleid, anders dan bijvoorbeeld het toepassen van landelijk beleid (bijvoorbeeld Wet Regie) en bijvoorbeeld het updaten van de grondprijzen. Potentieel nieuw beleid komt van het bestuur of de Raad, initiatiefvoorstel over maatschappelijke initiatieven, burgerberaad Groen etc. In de uitvoering hebben we "last van" de 116 beleidskaders en de veelal "dichtgetimmerde" investeringsbesluiten (einde fase 3 Plaberum). Het gaat niet zozeer om specifieke beleidskaders, maar om de stapeling van beleid en de veelal bestuurlijke wens om dit op een klein gebiedsniveau allemaal in te regelen. (Voorbeelden zijn allerlei gemeentelijk bepaalde normen, maar ook bijv. de wens om bepaalde bedrijven te houden, etc.)

   Zomaar schrappen in de 116 kaders is niet productief, wel zouden we graag ze groeperen naar thema (zie ook punt 1) en dan met de beleidsdirecties en projecten samen bekijken wat je nu echt nodig hebt om het goed te kunnen uitvoeren.

4. Punten 2 en 3 leiden tot een verdere besparing van **EUR 10 a 15 miljoen per jaar**, op termijn: vooral dus door een gemiddelde kortere doorlooptijd per project. Het gaat bij punten 2 en 3 overigens niet om specifiek beleid, maar juist om de stapeling hiervan op een te klein gebiedsniveau. Dit maakt de projecten moeilijk uitvoerbaar. En om uiteindelijk toch doorgang te vinden, zijn veelal uitzonderingen op het beleid benodigd, waarmee toch moet worden afgeweken van het van tevoren dichtgetimmerde beleid. Met andere woorden, het dichtgetimmerde beleid leidt niet tot het ook daadwerkelijk realiseren van alle wensen, maar verhoogt wel sterk de kosten. Zie hier de "paradox".

5. Aanpassingen van programmering en aantallen woningen: Aansluiten bij het Rijksbeleid van 30-40-30 bij 7500 geeft een **verbetering in het VEF van 150 – 300 miljoen**.

Om bovenstaande te kunnen realiseren is een cultuuromslag in het denken nodig: van

	detail naar grotere lijnen, accepteren dat niet overal aan alle ambities kan worden voldaan en dat er voldoende doorzettingsmacht bij de projecten komt te liggen. Maar de volgorde moet zijn eerst condities scheppen dan pas op termijn de baten doorvoeren bij de projecten. En vervolgens geldt daarbij dan dat de grondexploitatie/het VEF uiteindelijk verbetert door de lagere kosten. Er is geen structurele begrotingspost in de gemeentelijke begroting voor de proceskosten die verlaagd kan worden. Overigens bestaan de proceskosten uit een hoeveelheidscomponent (ambtelijke inzet) en een prijseffect (het gemeentelijke tarief). De hoogte van de proceskosten kan niet los worden gezien van de hoogte van de intern gemeentelijke tariefstelling, waar we bij G&O geen invloed op hebben.	

1c. Erfpacht

#	Vraag	Eigenaar
P1-6	**Wat zijn de financiële en organisatorische scenario's voor het verlagen van de ambtelijk inzet voor het erfpachtbeheer?**	Dir. Grond & Ontwikkeling
	Antwoord: Het is belangrijk om de achterstanden (gevolg van de enorme operatie met de stelselvernieuwing) weg te werken. In dat kader heeft het college recent besloten om voor twee jaar extra capaciteit daarvoor beschikbaar te stellen. Verder worden de voorbereidingen getroffen voor een nieuw erfpachtsysteem, er is een noodzaak om het oude Hermes-systeem te vervangen. Voor de volledigheid, erfpachtbeheer is geen keuze maar vrijwel altijd het gevolg van contractuele afspraken en verplichtingen in de relatie met erfpachters of van gemeentelijke wensen en ambities, waaraan ook veelal direct extra opbrengsten voor de gemeente zijn verbonden. Het verlagen van de ambtelijke inzet zal daarom direct doorwerken in lagere opbrengsten voor de gemeente. Op termijn, als het nieuwe systeem is geïntroduceerd en de achterstanden zijn weggewerkt, zijn er besparingen op kosten mogelijk. Gegeven de complexiteit van het invoeren van het nieuwe systeem, verwachten we niet dat dit binnen de huidige collegeperiode het geval zal kunnen zijn.	

Programma 2 — Openbare Ruimte, Water, Groen en Vervoer

Budget 2026: €1.470 mln lasten. Vier opties voor exploitatie formeel in scope in Staat van de Programma's (totaal €51 mln). Ruim 40% van het totale budget zit in gesloten systemen (programmaonderdeel 2.3 afval en reiniging en programmaonderdeel 2.7 riool en drinkwater); keuzeruimte zit in a) aantal assets om aan te leggen en dus te onderhouden, b) kwaliteitsniveau voor onderhoud, met CROW als de facto norm (maar niet wettelijk vastgelegd), c) operationalisering van de norm (inspectiefrequentie, meetmethode, reactietijd, etc) en d) mate kostendekkendheid in gesloten systemen.

2a. Onderhoudsniveaus openbare ruimte (met name CROW) en Stadverbeteren

Motie 1888 (2019) legt de ambitie vast op niveau "verzorgd" (CROW B). MAAR… In dezelfde raadsvergadering nam de raad een afzonderlijk collegevoorstel aan om dit ambitieniveau tijdelijk opzij te zetten en het daadwerkelijke onderhoudsniveau op "sober" (CROW C) te bepalen wegens onvoldoende budget.

#	Vraag	Eigenaar
P2-1	**Op welke asset categorieën mag de gemeente wettelijk een andere keuze maken voor hoe we onderhoudsniveau meten? Bijvoorbeeld CROW: de facto standaard, maar de wet schrijft voor dat een asset veilig moet zijn, niet dat het CROW C niveau moet hebben. Geef dit aan per asset categorie (activiteit) in de begroting in onderdeel 2.4, 2.5 en 2.6**	Directeur V&OR, Assetmanagement P2 5.1, 2, e 5.1, 2, e , Directeur Waternet

Antwoord:
De gemeente past bij onderhoud van assets in de openbare ruimte assetmanagement toe. Assetmanagement gaat uit van de volgende elementen:

- Gestructureerd proces volgens een gecertificeerde (NEN)-systematiek
- Een vastgesteld prestatieniveau (op dit moment vastgesteld op 'sober')
- Minimaliseren van de totale levenscycluskosten (dit kan betekenen dat er op korte extra kosten worden gemaakt om op lange termijn goedkoper uit te zijn)
- Beheersen van de risico's, met name beschikbaarheid en veiligheid

Het benutten van vormen van gestandaardiseerde processen geeft een praktische invulling aan de veiligheidseisen. Deze gestandaardiseerde processen (zoals NEN-normen) zijn vaak niet bij wet verplicht, maar ze garanderen wel dat je aan de eisen in de wetgeving voldoet. Voor veel assets in beheer bij de gemeente Amsterdam is er binnen gestandaardiseerde processen nauwelijks ruimte om op een beheersbare manier het onderhoudsniveau verder te verlagen dan het vastgestelde niveau sober. Er is een aantal type assets waar de veiligheidsrisico's een kleinere rol spelen en de beleidsruimte dus groter is. Voor een toelichting over het wettelijk rondom het onderhoud van assets zie Staat van de Programma's onderdeel Programma 2 (wettelijke basis).

Onderstaand is per asset aangegeven wat de beleidsruimte is bij het kiezen van het onderhoudsniveau:

- **Asfaltverhardingen:** het uitstellen van klein onderhoud (zoals het dichten van scheuren) heeft een groot effect op de technisch levensduur en leidt tot hogere kosten over de totale levensduur**. Een lager onderhoudsniveau leidt over de hele levensduur dus tot hogere kosten (kapitaalvernietiging)**
- **Elementenverhardingen:** bij het onderhoudsniveau sober wordt geaccepteerd dat 10% van het areaal achterstallig is (niveau D) waarvoor niet gegarandeerd kan worden dat het veilig is. **Het beheerniveau verder verlagen en daarmee kosten besparen kan,** maar leidt zowel tot oplopen van het aandeel achterstallig als verergeren van de staat van de al achterstallige verhardingen. Daarmee nemen ook de veiligheidsrisico's (meer dan evenredig) toe, hierdoor nemen ook de juridische risico's toe (hiervoor moet volgens het Besluit begroting en verantwoording een aanvullende voorziening worden getroffen). Effectief zit Amsterdam op delen van het areaal al boven de genormeerde 10% en is het structurele budget niet voldoende om verder oplopen van achterstalligheid te voorkomen. Los van het onderhoudsniveau zijn er gemeentelijke standaarden voor de materialisering (Puccini), zie voor beleidsruimte zie 3b ORM-2 Verhardingen vraag 1
- **Bomen:** het **onderhoud wordt voornamelijk bepaald door veiligheidsaspecten**. Het onderhoud gebeurt op basis van NEN-nomen CROW richtlijnen voor boomveiligheid. **Hier is dus geen beleidsruimte voor een lager onderhoudsniveau**, als het gaat om het kappen van bomen in het kader van veiligheid (inclusief ziekte en storm)**.** Bij het herplanten van bomen en eventueel inlopen van achterstallige herplant kan gekozen worden om de achterstand op te laten lopen. Los

	van het onderhoudsniveau zijn er gemeentelijke standaarden voor de materialisering (Puccini), zie voor beleidsruimte zie 3b ORM-2 Verhardingen vraag 1. • **Overig groen (plantvakken en gazons)**: er zijn specifieke locaties aangewezen waar het onderhoudsniveau randvoorwaardelijk is voor veiligheid (denk bijvoorbeeld aan het vrijhouden zichtlijnen (snoeien) bij een kruising), voor **de overige locaties geldt dat het beheerniveau onder niveau sober verlaagd kan worden zonder veiligheidsrisico's**. Het beheerniveau verlagen is onomkeerbaar, een hoger niveau is alleen te bereiken door volledig nieuwe aanleg (kapitaalvernietiging). • **Verkeersregelinstallaties en verkeersystemen:** het gaat hier met name om technisch installaties waarbij het onderhoud voorgeschreven is op basis van standaardprocessen om de veiligheid te borgen. Er is **geen beleidsruimte** voor het verlagen van het onderhoudsniveau. • **Openbare verlichting:** het uitstellen van preventief onderhoud (zoals het planmatig vervangen van lampen en armaturen) leidt tot meer storingen en daarmee tot hogere kosten voor veel duurder correctief onderhoud (vervangen bij uitval) en leidt tot hogere kosten over de totale levensduur. De programmering is hierop geoptimaliseerd. Een **lager onderhoudsniveau leidt over de hele levensduur dus tot hogere kosten**. Los van het onderhoudsniveau zijn er gemeentelijke standaarden voor de materialisering (Puccini), zie voor beleidsruimte zie 3b ORM-2 Verhardingen vraag 1. • **Wegtunnels:** er zijn strikte (wettelijke) veiligheidseisen aan tunnelveiligheid, die zijn geoperationaliseerd in verschillende NEN-normen. Er is **geen beleidsruimte** voor het verlagen van het onderhoudsniveau. • **Civiele constructies (vaste en beweegbare bruggen, kades):** bij het onderhoud van civiele constructies gaat het met name om het beheersen van het veiligheidsrisico. Hierbij worden wij voor het beoordelen van de (constructieve) veiligheid geholpen door innovatieve kaders zoals de Amsterdamse Risicobeoordeling Bruggen (ARB) en de Amsterdame Risicobeoordeling Kades (ARK) en wanneer nodig door de de Toetskaders Amsterdamse Bruggen en Kademuren (TAB en TAK). Deze methoden zijn de afgelopen jaren doorontwikkeld, waardoor minder conservatief kan worden gerekend. Dit heeft geleid tot aanzienlijke besparingen van vele (tientallen) miljoenen euro's. Het onderhoudsniveau **kan niet verder worden verlaagd** zonder dat assets moeten worden afgesloten. Momenteel worden al objecten afgesloten door onderhoudsachterstand, zoals brug 870, en komen ongeplande stremmingen vaker voor, bijvoorbeeld bij de Vaz Diazbrug (Weesperstraat). • **Straatmeubilair, speeltoestellen en speelbadjes:** er zijn strikte (wettelijke) veiligheidseisen aan deze assets (zoals het warenwetbesluit attractie- en speeltoestellen, het besluit activiteiten leefomgeving, hoofdstuk 15) die zijn aangevuld en geoperationaliseerd in diverse NEN-normen. Er is **geen beleidsruimte** voor het verlagen van het onderhoudsniveau. Los van het onderhoudsniveau zijn er gemeentelijke standaarden voor de materialisering (Puccini), zie voor beleidsruimte zie 3b ORM-2 Verhardingen vraag • **Fonteinen, kunst in de openbare ruimte en stadsilluminatie**: voor deze assets **geldt dat het beheerniveau onder niveau sober verlaagd kan worden zonder veiligheidsrisico's**. Bij structurele verwaarlozing zal op gegeven moment de asset moeten worden afgesloten of verwijderd. Een hoger niveau is dan alleen te bereiken door volledig nieuwe aanleg. • **Water**: Het verder van het onderhoudsniveau brengt aanzienlijke risico's met zich mee, zowel financieel, ecologisch als veiligheidstechnisch. De watergerelateerde assets vormen een integraal systeem met sterke onderlinge samenhang. Verlaging van het onderhoudsniveau van één asset kan direct gevolgen hebben voor andere assets. Denk hierbij aan het watersysteem (waterbodem/baggeren, duiker, stuw, waterkwaliteit, NVO) en Klimaatadaptieve Systemen (wadi, duiker, drainage/ grondwatervoorzieningen/ riolering, buffers, infiltratie, etc.). Voor veel assets zijn nog geen goede beheerafspraken gemaakt. **Hierdoor is het lastig om precies aan te geven waar normverlaging mogelijk is**.	
P2-2	**Bij welke asset categorie is het oplopen van achterstalligheid en/of loslaten van de huidige normering voor onderhoud de laagste impact en hoogste financiële impact en organisatorische impact? Welke assets gaat het dan om? Wat voor orde van grootte besparing kan dit opleveren? Geef dit aan per asset categorie**	Directeur V&OR, Assetmanagement P2 5.1, 2, e

Antwoord:
De raad heeft besloten dat alle assets worden onderhouden op laagste (CROW) onderhoudsniveau C (sober). Het structurele budget voor onderhoud is echter onvoldoende om dit niveau te realiseren, wat heeft geleid heeft tot achterstallig onderhoud. Om die reden is het budget de afgelopen jaren regelmatig aangevuld met incidentele middelen.

Uit de beantwoording van vraag P2-1 blijkt dat bij sommige type assets het beheerniveau kan worden teruggebracht tot onder niveau C zonder dat de veiligheid direct in het geding is. Op termijn betekent dit wel dat de assets zo achteruitgaan dat ze afgesloten of verwijderd moeten worden. Dit is een onomkeerbaar proces waarbij de asset opnieuw moet worden aangelegd als er wel weer budget is voor een hoger beheerniveau. De volgende opties zijn in kaart gebracht waar stoppen met onderhoud een mogelijkheid is om te besparen:

- Niet onderhouden van plantvakken:
  - Besparing: €3,4 miljoen per jaar structureel (V&OR: €3,4 miljoen/SW: PM), uit programma 2 exploitatie. Waarschijnlijk zal op termijn zonder onderhoud een deel van de plantvakken dusdanig verloederen dat in gebieden met intensief gebruik de plantvakken beter betegeld kunnen worden, hier is bij de besparing nog geen rekening mee gehouden. Als V&OR geen groot onderhoud meer doet neemt het areaal op termijn af en heeft dit dan dus ook consequenties voor dagelijks onderhoud vanuit stadswerken. Dat is hier niet in opgenomen (zie PM)
  - Minder fte's bij de hele gemeente: 8-10 (de maatregel heeft op termijn ook significant invloed op het dagelijks onderhoud door Stadswerken, dit is niet meegenomen in deze inschatting)
  - Maatschappelijke impact: afname sociale veiligheid, verminderen sociaal welzijn, vermindering biodiversiteit, klachten van bewoners, vermindering wateropname (klimaatadaptatie), toename plantenziekten en plagen (zoals de Japanse Duizendknoop), afname natuur in de stad, met effect natuurherstelwet (verplichting om het aantal vierkanten meters groen te behouden).
- Niet onderhouden van fonteinen:
  - Besparing: €0,82 miljoen per jaar structureel (V&OR: €0,32 miljoen/ SW: €0,5 miljoen), uit programma 2 exploitatie
  - Minder fte's bij de hele gemeente: 1-2fte
  - Maatschappelijke impact: imagoschade, klachten van bewoners, vermindering ruimtelijke kwaliteit, toename hittestress
- Niet onderhouden van kunst in de openbare ruimte:
  - Besparing: €0,9 miljoen per jaar structureel (V&OR: €0,2 miljoen/ SW: €0,7 miljoen), uit programma 2 exploitatie
  - Minder fte's bij de hele gemeente: <1fte
  - Maatschappelijke impact: imagoschade, klachten van bewoners, vermindering ruimtelijke kwaliteit, mogelijk juridisch bindende afspraken met kunstenaars
- Niet onderhouden en vervangen van stadsilluminatie (lichtkunst, decoratieve verlichting, aanlichten van objecten en gebouwen):
  - Besparing: €1,5 miljoen per jaar structureel (V&OR: €1,5 miljoen/ SW: €0 miljoen), uit programma 2 exploitatie (onderhoud) en krediet (vervanging), deze besparing kan niet meteen volledig gerealiseerd worden vanwege contractuele verplichtingen, terugbetalen van reeds ontvangen subsidies en het waar nodig plaatsen van alternatieve functionele verlichting
  - Minder fte's bij de hele gemeente: 5fte
  - Maatschappelijke impact: ontevreden ondernemers (omzetverlies), kwaliteitsverlies (aanlichten rijksmuseum, aanlichten nemo, verlichting van de kerstboom, maar ook rederijen hebben groot belang bij werkende brugverlichting), in sommige gevallen is de verlichting zelf onderdeel van het historisch erfgoed, gevoel onveiligheid door (deels) niet-functionerende verlichting.

Daarnaast is het bij sommige type assets vanwege veiligheidseisen niet mogelijk te besparen op het onderhoud, maar is wel mogelijk kosten te vermijden door de asset bij einde levensduur niet meer te vervangen. De volgende opties zijn mogelijk:

5.1, 2, e ,
Directeur
Waternet

- Bomen niet meer vervangen nadat ze gekapt zijn (vanwege storm, veiligheid en iepziekte), ca. 2000 bomen per jaar:
    - Besparing: €9,6 miljoen per jaar structureel (V&OR: €9,6 miljoen/ SW: €0 miljoen), volledig uit krediet, mits de verplichting uit de bomenverordening om te storten in het herplantfonds komt te vervallen
    - Minder fte's bij de hele gemeente: 5-10fte
    - Maatschappelijke impact: imagoschade, klachten van bewoners, vermindering ruimtelijke kwaliteit, toename hittestress, effect natuurherstelwet (verplichting om het aantal bomen/boomkroonvolume te behouden)
- Speeltoestellen verwijderen (in verband met veiligheid) en niet meer vervangen nadat ze einde levensduur zijn, ca. 250 toestellen per jaar:
    - Besparing: €2,15 miljoen per jaar structureel (V&OR: €2,1 miljoen/ SW: €0,05 miljoen oplopende naar €0,2 miljoen per jaar in 2030), uit programma 2 exploitatie (onderhoud) en krediet (vervanging), een deel van dit bedrag kan gerealiseerd worden door speeltoestellen 1-op-1 met sobere toestellen te vervangen en het toestel niet te actualiseren (dit bespaart jaarlijks €1,65 miljoen per jaar op projectkosten, participatie en toestelkosten bij V&OR op krediet)
    - Minder fte's bij de hele gemeente: 2-3fte
    - Maatschappelijke impact: imagoschade, klachten van bewoners, vermindering ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid, minder aantrekkelijke speelplekken en recreatiemogelijkheden, minder bevordering van bewegen en sport

Er zijn nieuwe wettelijke waterkwaliteitseisen voor speelbadjes/peuterbadjes, die vragen om een aanzienlijke investeringen in de technische installatie. Voor een deel is dit al gestart, maar bij vier locaties is het mogelijk nog af te zien van deze ombouw en de badjes buiten gebruik te stellen:

- Besparing: het budget voor de ombouw van de resterende vier badjes is €8 miljoen incidenteel (V&OR: €8 miljoen/ SW: €0 miljoen), volledig uit exploitatie. Bij het buiten gebruik stellen van deze vier badjes wordt structureel ook €0,3 miljoen per jaar bespaard op onderhoud uit programma 2 exploitatie (V&OR: €0 miljoen/ SW: €0,3 miljoen). Overigens kunnen ook alle 15 badjes (voor een deel in Masterplangebieden) buiten gebruik worden gesteld, daarmee wordt structureel €1,2 miljoen per jaar bespaard (V&OR: €0 miljoen/ SW: €1,2 miljoen).
- Minder fte's bij de hele gemeente: 2-3
- Maatschappelijke impact: lokaal geen mogelijkheid meer voor verkoeling in de zomer, geen laagdrempelige introductie tot zwemmen voor kinderen met name voor sociaaleconomisch kwetsbare groepen, impact op recreatie en ruimtelijke kwaliteit.

Ook is er ook onderzocht of er opties zijn om geld te besparen door (beheer-)standaarden aan te passen, het gaat om de volgende opties:

- Stoppen met ecologisch en biologisch beheer volgens de bestuurlijke opdracht (voor gifvrij opkweken van planten en ecologisch beheer van gazons):
    - Besparing: €1 miljoen per jaar structureel (V&OR: €1 miljoen/ SW: €0 miljoen), uit programma 2 exploitatie
    - Minder fte's bij de hele gemeente: 1-2fte
    - Maatschappelijke impact: afname biodiversiteit, toename ziektes en plagen bij planten en bomen
- Stoppen met bestrijding van ziektes en plagen bij planten en bomen:
    - Besparing: €3,8 miljoen per jaar structureel (V&OR: €1,4 miljoen/ SW: €2,4 miljoen), uit programma 2 exploitatie
    - Minder fte's bij de hele gemeente: 3-5fte
    - Maatschappelijke impact: woekeren invasieve soorten zoals de Japanse duizendknoop en toename aan (de verspreiding van bestaande en nieuwe) ziektes en plagen bij planten en bomen
- Voor afwegingen met betrekking tot Puccini (zowel groen als grijs) zie 3b ORM-2 Verhardingen vraag 1

Als laatste is het ook nog mogelijk onderhoud van openbare verlichting voor een deel uit te stellen, het betreft 250 Apollomasten waarvan het groot onderhoud tot vijf jaar kan worden uitgesteld:

- Uitstel: €1,5 miljoen incidenteel kan verschoven worden naar later jaar (maximaal vijf

	jaar) (V&OR: €1,5 miljoen/ SW: €0 miljoen), uit krediet • Minder fte's bij de hele gemeente: <1fte • Maatschappelijke impact: risico op onomkeerbare degradatie van de historische masten (erfgoed) waardoor ze niet meer opgeknapt kunnen worden De bovenstaande opties zijn geïnventariseerd vanuit het perspectief van het beheerniveau van instandhouding van assets, het reinigen van assets (stadswerken) is niet betrokken bij deze inventarisatie.	
P2-3	**Bij welke asset categorieën kan de gemeente door een ander operationeel proces besparen in onderhoudskosten? Bijvoorbeeld door aanpassingen te maken in inspectiefrequentie, meetmethodes of reactietijd? Welke assets gaat het dan om? Wat voor orde van grootte besparing kan dit opleveren? Geef dit aan per asset categorie**	Directeur V&OR, Assetmanagement P2 [redacted], Directeur Waternet
	Antwoord: Zoals onder P2-1 toegelicht zijn de onderhoudsprocessen ingericht volgens de principes van Asset Management. De twee deelprocessen daarbinnen zijn inspecteren en programmeren. Voor beide onderdelen wordt om de kwaliteit van het proces te waarborgen en te voldoen aan wettelijke eisen gebruik gemaakt van landelijk toegepaste, gecertificeerde (NEN-)procedures. Een aantal voorbeelden van inspectienormen: • Bij bomen de CROW-richtlijnen BVO/BVR (Boomveiligheidsregistratie en boomveiligheidsonderhoud) • Bij speeltoestellen de NEN-normen 1176-4 (Sport- en speeltoestellen), 1177 (valondergronden) en 14974 (skatevoorzieningen). • Bij tunnels wordt een toestandsrapportage opgesteld o.b.v. NEN2767 en NEN3140 De kosten van het inspecteren zijn slechts een klein deel van de totale onderhoudskosten. Aanpassen van de inspectiesystematiek (of frequentie) zijn alleen aantrekkelijk als dit een betere programmering mogelijk maakt. Een goed voorbeeld is het Programma Bruggen en Kademuren waar ervoor is gekozen een eigen inspectie-systematiek te ontwikkelen specifiek gericht op de Amsterdamse situatie, wat uiteindelijk heeft geleid tot de Amsterdamse Risicobeoordeling Bruggen (ARB), de Amsterdame Risicobeoordeling Kades (ARK) en de Toetskaders Amsterdamse Bruggen en Kademuren (TAB en TAK). Het resultaat is dat veel beter kan worden ingeschat wanneer een object volledig vervangen (sloop-nieuwbouw) moet worden waarmee een besparing van vele (tientallen) miljoenen euro's is gerealiseerd. Ontwikkelen van zo'n alternatief systeem vraagt echter om aanzienlijke investeringen en is alleen rendabel bij grote verwachte investeringen en assets die duidelijk afwijken van de situatie elders in het land. Voor andere assets is het ontwikkelen van een eigen systematiek niet rendabel. Dat betekent niet dat we niet bezig zijn met efficiëntieverbetering in het inspectieproces, zo wordt bijvoorbeeld bij groen gewerkt aan het slimmer combineren van inspecties en de inspectie af te stemmen op de verwachte (veiligheids-)risico's. Doordat inspecties maar een klein deel van de totale kosten (voor groen ca. €2,5 miljoen per jaar) betreffen, gaat het financieel slechts om kleine bedragen.	
P2-4	**Wat is de financiële en organisatorische gevolg van het (gedeeltelijk) stoppen met het programma stadsverbetering? (dus meer dan de 20% variant uit Staat van de Programma's?)**	Directeur V&OR
	Antwoord: **1. Systematiek Programma Stadsverbetering** Zoals in de Staat van de programma's is opgenomen, is het programma Stadsverbetering (SV) sinds 2022 de afgeslankte opvolger van het Stedelijk Mobiliteitsfonds, van waaruit jarenlang de parkeeropbrengsten werden geïnvesteerd in de openbare ruimte. Vanaf 2022 vloeien deze inkomsten naar de algemene middelen en is Stadsverbetering een structureel budget geworden binnen de meerjarenbegroting. In de afgelopen collegeperiode is het programmabudget SV (omvat 5 jaren) met ongeveer €200 miljoen verlaagd. Daarnaast lopen de jaarlijkse dotaties vanuit de Algemene Middelen voor de	

nieuwe laatste jaarschijf van het vijfjarige programma, ook terug. Vorig jaar bedroeg de laatste nieuwe jaarschijf (2029) 85 mln. Dit jaar gaat het om 40 mln voor jaarschijf 2030. Daarnaast is er ook sprake van autonome prijsstijgingen, waardoor de algemene koopkracht daalt.

Met dit budget worden aanpassingen in de openbare ruimte gerealiseerd om de groei van de stad op te vangen en de openbare ruimte aan te passen aan nieuwe eisen en omstandigheden en meer drukte in de stad door stijgende aantallen bezoekers en inwoners. Denk aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers creëren, vergroening, maatregelen tegen wateroverlast en het verbeteren van sociale en verkeersveiligheid. Deze projecten dragen bij aan een leefbare, veilige en toekomstbestendige stad. Samenwerking met partners zoals de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en GVB versterkt de impact van deze investeringen, o.a. door cofinanciering van deze partijen.

Het huidige bestuurlijke uitgangspunt over projecten in de openbare ruimte is:

- Alleen aan de slag bij technische onderhoudsnoodzaak.
- In principe 1-op-1 vervangen (terugleggen wat er ligt, wat in feite standaardonderhoud is), tenzij de maatschappelijke urgentie groot is (b.v. vanwege klimaatadaptatie, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid).

Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de bestuurlijk vastgestelde Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken in de Openbare Ruimte (USTOR). Hierin is ook vastgelegd welke eventuele kleine verbeteringen nog wel meegenomen kunnen worden bij standaardonderhoud. Deze aanpassingen zijn onder andere het toevoegen, verwijderen of verplaatsen van straatmeubilair, drempels, zebrapaden, plantvakken, parkeervakken en opstelvakken bij kruisingen. Het is zonder herinrichting in de regel niet mogelijk een straat te voorzien van nieuwe bomenrijen, bredere voet- of fietspaden of meer ruimte voor openbaar vervoer. Tenslotte worden losse verbetermaatregelen ingezet om een specifiek, plaatselijk probleem op te lossen of kleine verbeteringen aan de openbare ruimte te realiseren.

Een herinrichting is in de regel 2 tot 3 keer duurder dan standaard vervangingsonderhoud. Dit heeft te maken met o.a. langere doorlooptijden van participatie, consultatie, beleidseisen / te volgen checklists, vergunningverlening en meer keuzes rond het inpassen van functies in de boven- en ondergrond. Herinrichtingen worden (deels) betaald uit Stadsverbetering, onderhoud in de regel uit het budget voor Stadsbehoud. Grootschalige herinrichtingen als de Oranje Loper worden vanaf fase 3 als Investering opgenomen in de Investeringsportefeuille ORM.

Het (gedeeltelijk) stoppen van het programma Stadsverbetering heeft gevolgen op drie niveaus: **financieel, organisatorisch en maatschappelijk**. Hieronder worden deze effecten toegelicht.

2. Financiële gevolgen

Het volledig stopzetten van het budget voor het Programma Stadsverbetering betekent dat er financiën vrijkomen, maar ook dat voor een aantal zaken mogelijk via andere budgetten dekking moet worden gevonden. In de basis kan de volgende splitsing worden gemaakt:

a) **Programma's**: kunnen worden gestopt, met maatschappelijke gevolgen en gevolgen voor relaties met derden (overheid, burgers, ondernemers). Hier maken ook structurele activiteiten onderdeel van uit, waaronder Amsterdam bereikbaar en crowdcontrol. Hier moet gedacht worden aan programma uitstootvrije mobiliteit (o.a. laadpalen en milieuzones), zakelijke mobiliteit (maatregelen deelmobiliteit, logistiek, touringcar en taxi) en programma veilig lopen en fietsen. Deze worden meerjarig gedekt uit SV. In totaliteit gaat het om circa € 45 miljoen (gezien over een periode van 5 jaar).

b) **Projecten openbare ruimte** die we zelf doen: kunnen worden gestopt, waarbij in het geval van projecten met een onderhoudsopgave, deze onderhoudsopgave alsnog moeten worden gefinancierd uit programma Stadsbehoud. De druk op programma Stadsbehoud wordt daardoor groter. Hierbij de kanttekening dat projecten in pbi-fase 5 niet meer kunnen worden gestopt, zonder juridische en financiële consequenties. Bij projecten in fase 1 tot en met 4 gaat het om circa € 100 miljoen aan projecten (gezien over een periode van 5 jaar).

c) **Bijdragen aan (voorbereiding) projecten waar derde partijen bij zijn betrokken:**

bijdrage verdwijnt, wat ertoe leidt dat deze grotere projecten van Vervoerregio en Rijk niet doorgaan of financiering vanuit Amsterdam elders moet worden gevonden. Een indicatie: vanuit SV wordt voor ongeveer € 155 miljoen bijgedragen aan projecten in fase 4 en 5, waarin derde partijen ongeveer € 335 miljoen investeren (gezien over een periode van 5 jaar).

d) **Planvormingskosten van grote projecten en uitvoering van investeringen groeiende stad projecten.** Grote bovenplanse investeringen of schaalspronginvesteringen kunnen niet meer worden voorbereid, tenzij er een andere financieringsbron wordt gevonden. Voor kleinere projecten uit de mobiliteitsplannen (minder dan 7,5 mln) dient dan ook financiering elders te worden gevonden. Dit is namelijk de Amsterdamse activeringsgrens, waardoor projectkosten voor grote projecten in meerdere jaren kunnen worden afgeschreven. De planvormingskosten en uitvoering van groeiende stadprojecten in het programma Stadsverbetering bedraagt € 61 miljoen. Dit is inclusief bijdrage aan 5e/6de spoor Zuid (gezien over een periode van 5 jaar).

3. Organisatorische gevolgen

a. **Afname van uitvoeringscapaciteit**
Het afschalen van projecten leidt tot een reductie van 150-200 fte bij uitvoerende organisaties zoals het Ingenieursbureau, PMB en R&D. Binnen V&OR vervallen 10-15 fte op het gebied van projectbeheersing, coördinatie en juridische advisering.

b. **Beperking van beleidsrealisatie**
Met minder mogelijkheden om ambities in de openbare ruimte te realiseren, kan beleidsontwikkeling en vastleggen van nieuwe ambities worden verminderd. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord op vraag 4 (beleidskaders). Wel ligt het in de lijn der verwachting dat er meer klachten en bestuurlijke vragen zullen worden gesteld over uitblijven van oplossingen voor problematiek. Hier moet capaciteit voor beschikbaar blijven.

4. Maatschappelijke gevolgen

Het wegvallen van het budget Stadsverbetering raakt direct de leefbaarheid en veiligheid van de stad. De belangrijkste gevolgen zijn:

1. **Geen structurele dekking voor bestuurlijke ambities in de openbare ruimte**
    - Voor de realisatie nieuwe groene plekken van 200 m² (i.k.v. rigoureus vergroenen), waardoor hittestress en kans op wateroverlast toenemen.
    - Voor het ruimte maken voor fietsers en voetgangers, waardoor de toenemende drukte in de stad niet kan worden opgevangen.
    - Voor verbetering en toevoegen van speelvoorzieningen en toegankelijkheid.
    - Voor maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie gekoppeld aan andere opgaven.
    - Voor maatregelen ter verbetering van sociale veiligheid (zoals aanpak metro- en treinstations Zuidoostflank, met aandacht voor vrouwelijk perspectief in de openbare ruimte en onderdoorgangen)
    - Voor de financiering voor projecten zoals het maken van fietsenstallingen bij Amstelstation West en Muiderpoortstation.
2. **Minder inzet op kansengelijkheid**
Projecten in Noord, Nieuw-West en Zuidoost, die voortkomen uit het beleid "Ongelijk Investeren in Gelijke Kansen", lopen risico. Deze stadsdelen hebben relatief nieuwe openbare ruimte, waardoor ze minder snel aan de beurt komen voor onderhoud. Zonder Stadsverbetering worden urgente verbeteringen in deze gebieden uitgesteld of geschrapt. In het verleden hadden deze stadsdelen al minder mogelijkheden voor ingrepen in de openbare ruimte, vanwege beperkte parkeerinkomsten.
3. **Geen dekking voor kleinere lokale ingrepen en maatregelen**
Kleinere maatregelen voor verkeersveiligheid, fietsparkeren, vergroening, uitvoeren van de Amsterdamse Taxi-aanpak, maatregelen logistiek, maatregelen touringcar en autoluwe maatregelen worden ook betaald uit SV. Deze relatief kleine projecten en maatregelen hebben vaak een grote impact op de leefbaarheid in buurten en lossen grote ergernissen van bewoners en ondernemers op.
4. **Mislopen van cofinanciering en multipliereffect**
Het budget Stadsverbetering trekt bijdragen van externe partijen zoals de VRA, het Rijk en private partijen aan. Voor elke euro uit Stadsverbetering wordt gemiddeld drie keer zoveel geïnvesteerd in de openbare ruimte. Zonder deze gemeentelijke bijdrage

	vervallen ook deze externe investeringen. Voorbeeldprojecten met cofinanciering: a) Linnaeusstraat / Middenweg: gemeentelijke bijdrage € 2,9 miljoen (7,7% van totaalbudget van 38,2 miljoen). b) Aanleg fietsroute Noorderijplas: gemeentelijke bijdrage €4 miljoen (25,6% van totaalbudget 15,9 miljoen). c) Fietsparkeren westzijde Amstelstation: gemeentelijke bijdrage €11,4 miljoen (15,6% van totaalbudget 73,2 miljoen). 5. **Geen planvorming voor grote projecten** Voorbereidingskosten voor projecten zoals de Johan van Hasseltzone en de Cruciale Mijl moeten elders worden gedekt. Zonder deze planvorming worden bijvoorbeeld grotere groenvoorzieningen in de nieuwe stad niet aangelegd en kan de groeiende mobiliteitsvraag niet worden opgevangen 6. **Geen regie op intensief gebruik van de stad** Zonder budget vervalt de dekking voor activiteiten zoals incidentenmanagement, crowdmonitoring en regie bij evenementen en demonstraties in drukke gebieden zoals het ArenA-gebied en het Centrum (€2,5 miljoen per jaar), zodat evenementen en demonstraties zo soepel mogelijk verlopen, o.a. door instelling van omleidingen. Zonder financiering moet deze dekking elders worden gevonden. 7. **Geen dekking voor EU-eisen luchtkwaliteit** Uit SV worden o.a. maatregelen voor uitstootvrije mobiliteit betaald (€4,7 miljoen per jaar). Dit is nodig om aan Europese verplichtingen rond luchtkwaliteit te voldoen en bij te dragen aan minder CO2-uitstoot. 8. **Sunk costs** Het voortijdig stoppen van projecten leidt tot verlies van eerder geïnvesteerde middelen; bij het opnieuw opstarten van projecten zal deze voorbereiding volledig opnieuw moeten worden gedaan. Projecten in een vergevorderd stadium (fase 5) kunnen niet worden gestopt zonder aanzienlijke financiële en juridische gevolgen.	

2b. Overig

#	Vraag	Eigenaar
P2-5	**Wat is het effect van het huidige participatie- en communicatie-, BLVC kader op de kosten, kunnen we die aanpassen? Is het mogelijk dit aan de hand van een voorbeeld project inzichtelijk te maken? (zelfde vraag wordt ook bij programma 1, gesteld, antwoorden graag afstemmen)**	Dir. P1 + P2 + ORM
	Antwoord: De exacte effecten van participatie- en communicatiekaders zijn op dit moment niet in beeld te brengen. Op het gebied van BLVC kunnen we aan de hand van een aantal voorbeeldprojecten de kostenopdrijvende processen in kaart brengen. Belangrijkste daarbij is dat bij bespreking van de BLVC-uitvoeringsplannen in de WWU niet expliciet naar de kosten gekeken wordt. *Inzet verkeersregelaars:* Project Savornin Lohmanstraat (aanleg busvriendelijke drempels en rijbaanscheiding). Dit project zou in 3 dagen uitgevoerd kunnen worden als de straat volledig afgesloten zou worden voor autoverkeer. Daar ging de WWU niet mee akkoord, het compromis kwam uit op 3 uitvoeringsfasen: • 1 dag vierkant afsluiten tussen spitsen. • 2 dagen met inzet 3 verkeersregelaars van 7 tot 20 uur. • 1 dag met inzet 3 verkeersregelaars van 7 tot 16:30 • Extra kosten voor de verkeersregelaars waren 8.000, - euro. Extra uitvoeringskosten voor extra uitvoeringsdag onbekend. *Faciliteren fiets/voetgangersverkeer* d.m.v. plaatsing tijdelijke brug. Dit is toegepast bij brug 108 over de Da Costagracht om voetgangers, fietsers en ondernemers tegemoet te komen, maar heeft schaarse capaciteit van het Ingenieursbureau en 0,5 miljoen euro (excl. de brug zelf) gekost. Dezelfde discussie speelt nu weer bij brug 215 (tussen Oude Doelenstraat en Oude Hoogstraat).	

	Bereikbaarheid stad bij werk aan de Cruciale Mijl: Om de stad bereikbaar te houden tijdens de ingrijpende werkzaamheden wordt nu gesproken over een robuust verkeersmodel om de stad bereikbaar te houden. De consequentie hiervan is mogelijk dat de uitvoeringstijd oploopt met 12 weken en aanvullende kosten van ettelijke miljoenen.	
P2-6	**Met welke maatregelen kunnen we de proceskosten voor de projecten substantieel verlagen en wat zijn de besparingsresultaten per maatregel?** Antwoord: We maken de bouw complexer. Projecten moeten aan steeds meer ambities en eisen voldoen op het gebied van duurzaamheid (o.a. uitstootvrij vervoer), veiligheid (o.a. veilig hijsen) en leefbaarheid (o.a. straten bereikbaar houden tijdens werkzaamheden). Eisen en wensen aan de voorkant zijn leidend, in plaats van de uitvoeringscapaciteit. De exacte kosten hiervan zijn echter lastig te bepalen. • Hierbij valt te denken aan het vierkant afsluiten van straten tijdens werkzaamheden, bijvoorbeeld de Koninginneweg: Het vierkant afsluiten van een straat bij werkzaamheden scheelt tijd, geld en verbetert de kwaliteit. De Koninginneweg werd voor een herinrichting vierkant afgesloten en het resultaat mag er wezen: Doordat veel werkruimte beschikbaar was werd de kwaliteit beter, bleef het project binnen de planning en kwamen de uitvoeringskosten uiteindelijk 1/3e onder de directieraming uit. Daarbij moeten Stadsregie en Nood- en Hulpdiensten wel goed meekijken om te zorgen dat de veiligheid niet in het geding komt. • Industrialisering van de bouw, denk aan het ontwerpen en bouwen van scholen, zoals de basisschool Wisperweide in Weesp volgens het Innovatiepartnerschap Scholen of aan twee geslaagde nieuwe methoden voor de vervanging van kademuren uit het innovatiepartnerschap kademuren. Ook het machinaal sorteren, verpakken en leggen van straatstenen is hiervan een voorbeeld op kleinere schaal.	Directeur V&OR

3. Investeringsdomein ORM — Openbare Ruimte en Mobiliteit

Gemiddeld €300 mln/jaar t/m 2030, daarna €270 mln/jaar. Elke investering genereert structurele beheerlast in P2. De relatie exploitatie–investeren moet explicieter op de stelpost investeren: het nieuwe bestuur moet de toekomstige exploitatieconsequenties kunnen zien vóór het investeringsbesluit.

3a. Kades en bruggen -> zie bijlage 1

#	Vraag	Eigenaar
ORM-1 PBK	**Wat zijn de financiële en organisatorische consequenties van systematisch afsluiten (voor zwaar verkeer) van kades en bruggen die de zwaarste belastingklasse niet meer aankunnen?** Antwoord: Zie Bijlage 1.1 (pagina 32 van dit document) Vraag 1.1 bijlage 1. Memo PBK.docx	Dir. ORM / PBK
ORM-1 PBK	**Wat is het financieel effect van bewust kiezen voor (tijdelijke) maatregelen (damwanden) in plaats van volledige vervanging — en wanneer is tijdelijk verantwoord?** Antwoord: Zie Bijlage 1.1 (pagina 32 van dit document) Vraag 1.1 bijlage 1. Memo PBK.docx	Dir. ORM / PBK
ORM-1 PBK	**Het aantal doorvaarbare grachten, inclusief beweegbare bruggen en sluizen, reduceren?** Antwoord: Zie Bijlage 1.1 (pagina 32 van dit document) Vraag 1.1 bijlage 1. Memo PBK.docx	Dir. ORM / PBK
ORM-1	**Wat levert omvorming van kades naar parkeervrije groene oevers op— en wat zijn de effecten op onderhoud, afval,- en stadslogistiek en parkeercapaciteit?**	Dir. ORM / PBK

PBK	Antwoord: Zie Bijlage 1.1 (pagina 32 van dit document) Vraag 1.1 bijlage 1. Memo PBK.docx	
ORM-1 PBK	**De realisatie op PBK is de afgelopen jaren lager geweest dan begroot. Wat is het effect hiervan op de toekomst, zowel financieel als organisatorisch.**	Dir. ORM / PBK
	Antwoord: Zie Bijlage 1.1 (pagina 32 van dit document) Vraag 1.1 bijlage 1. Memo PBK.docx	

Bovenstaande vragen kunnen ook gevoeglijk kunnen worden beantwoord in 1 stuk over Stand van zaken en keuzes binnen PBK.

3b. Verhardingen -> zie bijlage 2

#	Vraag	Eigenaar
ORM-2 Ver-hard.	**Wat zijn de structurele besparingen bij verlaging van de Puccini-standaard? (bv stoppen met klinkers)**	Dir. ORM / Asset-management
	Antwoord: Zie Bijlage 1.2 (pagina 38 van dit document) Vraag 1.2 bijlage 2. ORM-2-Verhardingen Memo.docx	
ORM-2 Ver-hard.	**Wat zijn de financiële voor- en nadelen van het afsluiten van meer wegen voor gemotoriseerd verkeer — inclusief de doorwerking op stadslogistiek en afvalinzameling (P2.3)?**	Dir. ORM / Verkeer / Afval
	Antwoord: Zie Bijlage 1.2 (pagina 38 van dit document) Vraag 1.2 bijlage 2. ORM-2-Verhardingen Memo.docx	
ORM-2 Ver-hard.	**Wat zijn de financiële voor- en nadelen van het afsluiten van meer wegen voor gemotoriseerd verkeer — inclusief de doorwerking op stadslogistiek en afvalinzameling (P2.3)?**	Dir. ORM / Verkeer / Afval
	Antwoord: *N.v.t. zelfde vraag als hiervoor.*	

Bovenstaande vragen kunnen ook gevoeglijk kunnen worden beantwoord in 1 stuk over Stand van zaken en keuzes binnen het programma Verhardingen.

3c. Overige

#	Vraag	Eigenaar
ORM-3	**Wat zijn de financiële, juridische en maatschappelijke consequenties van het stoppen met vervangen, uitbreiden en elektrificeren voor de veren en/of wagenpark**	Dir. ORM / Juridisch / Verkeer/ Directeur stadswerken
	• Antwoord: **<u>Veren</u>** Het vervangen van veren aan het einde van hun levensduur is nodig om deze veilig en betrouwbaar te kunnen blijven gebruiken. De eerste investeringen in vervanging van veren staan gepland in de periode 2032 – 2035 (3 stuks, met investeringswaarde van € 40 tot € 50 mln.). Het niet vervangen van de veren leidt te zijner tijd tot een afname van circa 20% van de overzetcapaciteit/geboden dienstregeling. In combinatie met de groei van stadsdeel Noord zal dit leiden tot structurele langere wachttijden en mogelijk onveilige situaties tijdens piekdrukte (verdringing) voor reizigers in de spitsen en weekenden. De bereikbaarheid van met name stadsdeel Noord zal afnemen. Een deel van de bewoners en bezoekers van Noord zal uitwijken naar het Openbaar Vervoer en/of de auto. Dit staat op gespannen voet met thema's zoals het aanpakken van vervoersarmoede, Aanpak Noord en het terugdringen van het autogebruik in de stad. Uitbreiden van het aantal veren is benodigd om tegemoet te komen aan het groeiende	

aantal reizigers op de veren, ervan uitgaande dat we dezelfde kwaliteitseisen stellen als nu qua wachttijd en veiligheid. Tussen 2023 en 2030 zal het aantal reizigers op de veren volgens prognose toenemen met 25%, in 2040 wordt - zelfs met realisatie van de Oostbrug - een toename van 50% voorzien tov 2023. Uit druktetellingen over de periode 2023 – 2025 blijkt dat de groei zich ook daadwerkelijk voordoet. Tot aan 2031 zal volgens planning voor circa € 60 miljoen geïnvesteerd worden in de aanschaf van vier nieuwe veren. De maatschappelijke consequenties van het stoppen met uitbreiden zijn hetzelfde als die van het stoppen met vervangen van de veren (zie hierboven).

Het niet elektrificeren van de veren heeft geen gevolgen voor de veiligheid en betrouwbaarheid van het verensysteem, maar het stopt de verduurzaming en draagt dus ook niet bij aan het terugdringen van de CO2-uitstoot en van de uitstoot van fijnstof en stikstof, zoals vastgelegd in het Actieplan Schone Lucht. Het aanschaffen van nieuwe dieselaangedreven veren heeft raakvlakken met de casus van de aanschaf van dieselaangedreven vuilniswagens en staat ook op gespannen voet met de strenge verduurzamingseisen die de gemeente eerder zelf heeft opgelegd aan de rondvaartsector. In de periode tot 2031 leidt het niet elektrificeren van de veren ook maar tot een geringe besparing. De eenmalige meerkosten bedragen 15 mln. Deze meerkosten worden grotendeels gedekt uit voor verduurzaming geoormerkte bijdragen van VRA, het Rijk en de EU. De netto besparing die voor de gemeente resteert is circa 4 mln. Daarnaast is het waarschijnlijk dat het nu aanschaffen van dieselveren er gedurende de levensduur van de veren (circa 30 jaar) er toe zal leiden dat extra geïnvesteerd zal moeten worden in het alsnog verduurzamen van de veren. Ook geldt met de huidige dieselprijzen dat de jaarlijkse exploitatiekosten van dieselveren hoger liggen dan die van elektrische veren.

Gemeentelijk wagenpark
Er loopt nog een adviesonderzoek naar de financiële en maatschappelijke effecten van de verduurzaming van het wagenpark (businesscase en value case). Die adviezen zijn nog niet gereed (medio mei/juni). Harde conclusies kunnen dus ook niet worden getrokken. Voorlopig lijkt een selectieve en gefaseerde elektrificatie financieel rationeel, vooral bij lichtere voertuigen (personen- en bestelwagens, veegmachines) omdat deze categorie al een eind op weg is naar volledig elektrisch en/of levercontracten binnen afzienbare tijd worden afgesloten. Voor zwaardere voertuigen (vrachtwagens, vuilniswagens) is de impact van stoppen groter vanwege hun intensieve gebruik, uitstoot en operatie binnen stedelijke milieuzones. Wel is belangrijk dat op tijd de nodige invulling wordt gegeven aan de randvoorwaarden: geschikte en veilige stalling, voldoende gecontracteerd vermogen en voldoende laadvoorzieningen.

Uitdagingen verduurzaming wagenpark
- Netcongestie: op zeven locaties belemmert netcongestie de verduurzaming. Zonder grote investeringen in alternatieve voorzieningen (batterijpakketten, aggregaten) lijkt volledig uitstootvrij werken in 2030 onhaalbaar. Dit speelt in alle G4 steden;
- Dit veroorzaakt een exponentiële kostenstijging voor reparatie, onderhoud en inhuur van materieel door het niet kunnen vervangen door elektrische voertuigen;
- Verouderd materieel: veel voertuigen zijn zo oud dat het bijna niet meer mogelijk is om ze veilig en betrouwbaar te laten rijden en bedrijfscontinuïteit in gevaar komt. Tijdelijke vervanging door dieselvoertuigen lijkt noodzakelijk;
- Laadinfrastructuur: voor zware voertuigen zijn netverzwaring en slimme laadstrategieën nodig. Stoppen met elektrificatie vertraagt aanvragen en investeringen;

Financiële gevolgen
- Door het niet kunnen vervangen van het wagenpark door elektrische voertuigen, blijft een deel van het geprognosticeerde investeringsbudget ongebruikt;
- Vanwege het verouderde materieel is vervanging van deze voertuigen wel nodig om de bedrijfscontinuïteit te waarborgen, wat leidt tot extra financiële gevolgen. Het aanschaffen van nieuwe voertuigen, mogelijk op diesel zoals Utrecht en Rotterdam overwegen, is noodzakelijk om de bedrijfscontinuïteit te waarborgen. Dit brengt wel risico's met zich mee:
    - Versnelde waardedaling dieselvoertuigen door strengere regelgeving en marktontwikkelingen. Bovendien wordt de vervangingstermijn met minstens 8 jaar naar achteren verschoven, of dient bij vroegtijdige vervanging door

elektrisch met vroegtijdige afschrijving rekening te worden gehouden;
  - Kapitaalvernietiging: er is al geïnvesteerd in laadinfra, locaties en beleidsontwikkeling. Stoppen met elektrificatie kan leiden tot desinvesteringen, afhankelijk van de mate waarin deze investeringen alsnog door elektrische voertuigen benut kunnen worden;
- De verwachting is dat elektrische varianten van de zwaardere voertuigcategorieën een lagere TCO (total cost of ownership) kunnen hebben, onder specifieke randvoorwaarden:
  - Hoge inzet (optimale inzet tijdens bedrijfstijden, langere levensduur en afschrijftermijnen);
  - Gunstige energieprijzen (elektrische energie voordeliger bij stop-start-verkeer en dus de binnenstedelijke context);
  - Beheersbare infrastructuurkosten (voor o.a. laadinfrastructuur en netverzwaring);
  - Benutting van subsidies (vaak buiten bereik van overheden)

Financiële gevolgen specifiek voor wagenpark Afval & Grondstoffen
- De financiële gevolgen voor de exploitatie hebben primair een effect op de hoogte van de afvalstoffenheffing (tariefdienst).
- De eerste tranche van 45 ZE voertuigen (kredietbesluit november 2024) wordt in 2026 en 2027 in gebruik genomen.
- Voor afvalinzameling geldt dat elektrische voertuigen duurder zijn in aanschaf dan diesel/HVO voertuigen met als gevolg hogere jaarlijkse kapitaallasten. De aanschafkosten zijn wel gedaald ten opzichte van eerdere ramingen en de prijs van dieselvoertuigen is de laatste jaren hard gestegen waardoor de prijsverschillen kleiner zijn geworden.
- Huidig marktinzicht is dat aan te schaffen ZE inzamelvoertuigen gemiddeld rond € 0,2 miljoen per stuk duurder zijn. In het MIP wordt uitgegaan van nog 95 aan te schaffen ZE voertuigen.
- Nu niet verder investeren in ZE betekent dan lagere investeringen van 95 * € 0,2 miljoen = € 19 miljoen verspreid over de jaren 2027, 2028 en 2029, leidend tot lagere kapitaallasten oplopend tot € 2,7 miljoen in 2030 (2028: € 0,7 miljoen, 2029: € 1,7 miljoen; 2030: € 2,7 miljoen).
- Momenteel zijn met name ZE-smalspoorvoertuigen nog niet goed verkrijgbaar. Deze zijn noodzakelijk voor Amsterdam omdat de reguliere wagens te breed zijn om overal in de stad te kunnen opereren. Een optie die momenteel verkend wordt, is voor dit deel kleinere en lichtere dieselvoertuigen aan te schaffen. Daarmee worden de meerkosten ZE verlaagd en verder naar de toekomst verschoven.
- Vertraging in de realisatie van de voorzieningen voor laadinfra kan ook nog tot gevolg hebben dat investeringen in ZE voertuigen moeten worden uitgesteld.

Financiële gevolgen laadinfra
- Voor de uitrol van laadinfrastructuur is een investeringsbedrag van € 45 mln beschikbaar, waarvan € 12 mln al is verplicht.
- Een reductie van bijv. 50% in het aantal elektrische voertuigen leidt niet tot een evenredige besparing van 50% op het investeringsbedrag. Dit komt doordat een groot deel van de kosten vastligt in de aanleg van de laadinfrastructuur en de netaansluitingen, die niet lineair afnemen met het aantal voertuigen.
- Deze punten benadrukken dat besparingen op de elektrificatie van het wagenpark alleen mogelijk zijn door strategische keuzes te maken over locaties en voertuigtypen, maar dat dit aanzienlijke gevolgen kan hebben voor de operationele bedrijfsvoering.

Juridische gevolgen (zware voertuigen)
- Vanaf 2025 gelden zero-emissiezones voor stadslogistiek. De regels richten zich op bestel- en vrachtverkeer, zware voertuigen vallen hier het eerst onder. Daarmee krijgt het gemeentelijk wagenpark – voor zover deze doorrijden op diesel (fossielvrije dieselvervanger) direct te maken met toegangsbeperkingen en/of tijdelijke ontheffingen die eens aflopen (aantonen dat het voertuig wordt vervangen door elektrisch voertuig).
- Aanbestedings- en contractrisico's: er zijn inmiddels langlopende contracten afgesloten, vaak geïntegreerd met onderhoud en opbouw (bijv. afvalpersinstallaties).

Stopzetten kan leiden tot ingewikkelde situatie (contractbreuk) en mogelijke claims. Het beeld is dat in de overeenkomsten nergens een afnameverplichting is vastgelegd, immers afname is afhankelijk van de jaarlijkse goedkeuring van de investeringsaanvraag. Dit moet nog uitgebreid getoetst worden. Stoppen betekent evenwel dat nieuwe aanbestedingen moeten worden opgestart om oude voertuigen versneld te vervangen (fossiel).
- Gevolgen voor arbeidsomstandigheden en een veilige werkomgeving (vaak onderbelicht). Elektrische voertuigen maken minder geluid, minder trillingen en bieden betere werkomstandigheden. Niet elektrificeren kan botsen met ARBO-verplichtingen en daarmee discussie met de OR.

Maatschappelijke gevolgen (zware voertuigen)
- Stopzetten betekent dat de gemeente met haar wagenpark geen bijdrage levert aan gemeentelijke, landelijke en Europese (klimaat)beleidsdoelstellingen.
- Stoppen met elektrificatie ondermijnt de voorbeeldfunctie van de gemeente, schaadt het duurzaamheidsbeleid en kan leiden tot imagoverlies bij bewoners en ondernemers.
  - We willen dat ondernemers en onze leveranciers (dus voor de gemeente) overgaan op elektrisch. We vragen dit namelijk in veel van onze contracten van al onze leveranciers en aannemers. Als we deze regels voor onszelf versoepelen dan zouden we ons ook moeten afvragen of we dan de regels voor opdrachtnemers en ondernemers in de stad zouden moeten versoepelen. Ook hier zou gekeken moeten worden wat de impact is op ons inkoopbeleid.

Organisatorische gevolgen
Er is in de organisatie veel afstemming en samenwerking geweest om te zorgen voor elektrificatie. Het stopzetten van elektrificatie zorgt ervoor dat veel van de opgebouwde kennis en samenwerkingsverbanden verdwijnen. Het opnieuw opzetten hiervan kost tijd.

ORM-4

Wat zijn de financiële consequenties van al dan niet doortrekken van de Noord/Zuidlijn — inclusief effecten op rentelasten, OV-concessie en rijksbijdrage?

Dir. ORM / OV / CFO

Antwoord:
Het niet doortrekken van de NZ-lijn speelt voor Amsterdam in principe een bedrag van 119,9 mln vrij. Hiervan is wel al tijdelijk 17 mln uitgeleend voor de Verkenning 1e fase doortrekken Ringlijn. Per saldo komt de vrijval dan op ongeveer 103 mln uit. Dit bedrag is nu opgenomen voor OVAH in de reserve Bijdrage Schaalsprongprojecten. Het al dan niet doorgaan van OVAH heeft geen effect op de rentelasten van de gemeente Amsterdam. De Amsterdamse bijdrage is een bijdrage aan derden, en die mag niet geactiveerd worden. Het gaat hier dus niet om een investering met kapitaallasten, maar om een incidentele bijdrage aan het rijk, die nu is opgenomen in de reserve Bijdragen Schaalsprong.

Doortrekken Noord/Zuidlijn (OV Verbinding Amsterdam Haarlemmermeer, OVAH) is onderdeel van een groter financieel afsprakenpakket met het Rijk en regiopartijen.

In mln. euro	Tekort Zuidasdok	Knopen Zuidasdok	3e perron	OVAH	1ste fase Ringlijn	Totaal
Het Rijk	909	317	158	2.712	-	4.096
Amsterdam	165	-	8,5	119,9	306,6	600
Vervoerregio	138	-	8,5	136,1	87,4	370
NS	-	-	-	77	-	77
Haarlemmermeer	-	-	-	44	-	44
Schiphol	-	-	-	101	-	101
Noord-Holland	-	-	-	24	-	24
SADC	-	-	-	150	-	150
Totaal Rijk						*4.096 (75%)*
Totaal Regio						*1.366 (25%)*
Totaal	**1.212**	**317**	**175**	**3.364**	**394**	**5.462**

Met het Rijk zijn in het BO MIRT 2022 afspraken gemaakt over bijdragen van Rijk, Amsterdam en regiopartners over het pakket als 1 geheel met een totale bijdrage van 75% vanuit het Rijk en 25% vanuit de regio over een totaalbedrag van bijna 5,5 miljard. Het Amsterdamse aandeel hierin is 600 mln.

Binnen het pakket zijn de bijdragen van het Rijk aan Zuidasdok inclusief Knopen financieel gekoppeld aan diens bijdrage aan OVAH. Bij een nieuw tekort Zuidasdok kan het Rijk indien nodig aanspraak doen op de rijksbijdrage OVAH. Dit heeft al deels plaatsgevonden (netto circa 180 mln euro). Daarnaast heeft het Rijk een uitname, afwijkend van de afspraken, gedaan van bijna 1,7 mrd euro tbv tekort Rijksbegroting 2024. In de laatste Rijksbegroting heeft een eerste reparatie van 200 mln plaatsgevonden, waardoor nu per saldo het Rijk een actuele reservering heeft van 1072 mln euro. Het Rijk betaalt de kosten van de MIRT-Verkenning a 35 mln euro.

Ten aanzien van de bedragen uit het MIRT 2022, zijn er een aantal ontwikkelingen:

1. Zuidasdok, exclusief 3e perron heeft te maken met een nieuw tekort van 1,1 – 1,3 mrd euro. Voor het einde van het jaar zal een oplossing gevonden moeten worden voor het oplossen van dit tekort om de voortgang van het project Zuidasdok mogelijk te maken.
2. In OVAH zijn in de lopende MIRT-Verkenning meerdere alternatieven in beeld gebracht. Er is in najaar van 2025 en in het BO MIRT van januari 2026 een regionaal bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor grotendeels bovengrondse metro tot Hoofddorp. Het op dit moment meest voordelige alternatief (metro t/m Schiphol) kent in de meeste recente doorrekeningen een raming van circa 4,3 mrd euro. Dat is ongeveer 2,5 - 3 mrd meer dan de actuele reserveringen voor dit project in het totaalpakket van projecten.
3. Het Rijk heeft te maken met een instandhoudingsopgave van circa 80 mrd euro wat binnen het Mobiliteitsfonds van het Rijk gevonden moet worden. Gezien deze opgave, lijkt er op dit moment geen zicht op een reguliere bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds van het Rijk voor het bestaande tekort op de Rijksreserving en/of de extra kosten die op dit moment in beeld zijn (dit geldt overigens voor nagenoeg alle lopende MIRT-projecten in NL).
4. Tegelijk geeft het Rijk, juist vanwege het tekort in het reguliere Mobiliteitsfonds, ruimte voor toepassing van vormen van alternatieve bekostiging. OVAH wordt in de gezamenlijke onderzoeken van Rijk en regio als kansrijk gebied gezien voor bijvoorbeeld een (tijdelijke) toeslag ov en autoverkeer van en naar Schiphol. Hierbij lijkt in een substantieel deel van de totale bekostigingsbehoefte van OVAH te kunnen worden voorzien. Andere opties die onderzocht worden zijn tol op A4 en A10 en heffing in gebiedsontwikkeling. Toepassing van dergelijke vormen, kan een doorbraak betekenen voor OVAH en soortgelijke opgaven in NL. Veel, zo niet alles, hangt af van de bereidheid van dit kabinet om dit politiek en juridisch mogelijk te maken.

Wanneer 1 partij een deel van haar dekking uit het totaalpakket haalt, kan dit naast gevolgen voor de dekking van dat project zelf, ook gevolgen hebben voor de totale set aan afspraken (uit BO MIRT 2022) waaronder Zuidasdok. Het huidige College heeft mede daarom het Rijk meerdere keren stevig aangesproken op haar uitname(s) uit de OVAH reservering. Een lagere of geen Amsterdam bijdrage voor OVAH kan ook leiden tot het uiteenvallen van de regionale coalitie (tezamen aan de lat voor 652 miljoen euro) met langdurige schade voor de onderlinge verhoudingen.

Maatschappelijke consequenties niet doortrekken

OVAH is een schaalspronginvestering, wat wil zeggen dat het een investering is met impact op het totale mobiliteitssysteem van Amsterdam en MRA. Het niet doortrekken van de Noord-Zuidlijn betekent dat de bereikbaarheid van stad en regio vermindert, doordat de groei van de stad minder goed wordt opgevangen. De verlenging zorgt daarnaast voor ontsluiting van woningbouwplannen. Het Schinkelkwartier wordt direct door de verlengde Noord-Zuidlijn ontsloten. Het biedt bovendien ook kansen voor extra ontwikkeling rondom de Anderlechtlaan mocht dat vanaf 2040 in beeld komen. En indirect is de investering (vanwege het sterk toenemende woon-werkverkeer) van belang voor veel meer woningbouwgebieden binnen en buiten de MRA. Tot slot maakt de verlenging verdere doorgroei van het nationale treinnetwerk in de Schipholtunnel mogelijk, waardoor de extra reizigersvraag naar de economische hotspots door de woningbouwontwikkeling in de hele regio worden opgevangen. Daarnaast maakt een verlengde Noord-Zuidlijn ruimte vrij voor extra internationale treinen in de Schipholtunnel.

Impact op OV en Concessie

	Bij het doortrekken van de metro wordt een positief exploitatiesaldo verwacht op het verlengde deel van de Noord-Zuidlijn, ook na aftrek van kosten voor de aanschaf van het materieel, inclusief rente, afschrijving, kosten voor aanbesteding én renovatie van het materieel halverwege de levensduur. Netto opbrengsten uit de exploitatie worden ingezet om ander OV te bekostigen binnen de Vervoerregio Amsterdam. Bijvoorbeeld ontsluitende buslijnen die de fijnmazigheid van het OV verbeteren en doorgaans minder dan 50% kostendekkend zijn. Daarnaast wordt het overige OV-netwerk kostenefficiënter van de doortrekking, bijvoorbeeld doordat buslijnen vanuit Nieuw-West aansluiten op de nieuwe metrostations.	
ORM-5	**Kunnen we goedkoper vergroenen, door minder te bestraten en aan het groen minder kwaliteitseisen te stellen?** Antwoord: Nee, we kunnen niet goedkoper vergroenen door minder te bestraten al dan niet in combinatie met het verlagen van de kwaliteitseisen aan beheer en onderhoud van groen. De combinatie van kosten van aanleg, beheer en onderhoud (zowel groot- als dagelijks onderhoud) van groen (zowel bomen, beplanting en gazons) zijn namelijk hoger dan de kosten voor bestrating (verhardingen). Ook als we het onderhoudsniveau van groen naar beneden brengen (van niveau C, sober naar niveau D, onverzorgd) blijven de totale kosten hoger dan voor bestrating. Het onderhoudsniveau voor beide assets (verhardingen en groen) is momenteel sober. Een lager niveau leidt tot onveilige situaties, afstoten / sluiten van areaal, een hoger risico op schade door extreem weer en kapitaalvernietiging, omdat eerder groot onderhoud moet worden gepleegd of onderdelen vervangen moeten worden. Waar we vergroenen is ruimte om keuzes te maken voor goedkoper groen. Door vaker te kiezen voor gazon i.p.v. beplanting en/of bomen is het mogelijk om kosten te besparen. We kiezen in dat geval voor een groeninrichting tegen een lagere kwaliteitseis. Dit betekent kwantitatief meer groen, maar kwalitatief minder groen. Om een voorbeeld te geven: een gazon draagt niet bij aan schaduwvorming, draagt niet bij tegen hittestress en is van minder toegevoegde waarde voor de biodiversiteit. Het verlagen van kwaliteitseisen aan groen lijkt op korte termijn goedkoper, maar de lagere waarde van het groen leidt tot hogere maatschappelijke kosten op de lange termijn. Kwalitatief hoogwaardig groen draagt bij aan het voorkomen van hittestress, wateroverlast en droogte, draagt bij aan de luchtkwaliteit, biodiversiteit en verblijfsvriendelijkheid in de openbare ruimte en verlaagt op lange termijn maatschappelijke kosten zoals schadeherstel, verminderde leefbaarheid en zorguitgaven. Kwalitatief, divers en goed beheerd groen is van grote waarde voor de stad. Zie voor antwoorden over het verlagen van het onderhoudsniveau groen antwoord ‘2a p2-2’ en voor antwoorden over kwaliteitseisen zie ‘3b ORM 2 verhard’.	Dir. ORM
ORM-6	**Kunnen we (versneld) het drinkwaterbedrijf afstoten?** Antwoord: Eind dit jaar kan worden beoordeeld of afstoting van het drinkwaterbedrijf in een versneld tempo haalbaar is binnen de vastgestelde termijn van vijf jaar. Conform de bestuurlijke planning worden aan het einde van dit jaar de resultaten van het positioneringsonderzoek voor een toekomstbestendige drinkwaterorganisatie opgeleverd. Het personeel dat in de huidige Stichting Watermaatschappij Amsterdam werkzaam is valt niet onder de gemeentelijke organisatie. Het personeel dat voor de Divisie Drinkwater werkt, blijft ook in de toekomst, ook bij een versnelde afstoting, in dienst van een zelfstandige organisatie en wordt geen gemeentepersoneel. Alle kosten om drinkwater te leveren worden volledig gedekt door de tarieven die klanten betalen; de betreffende middelen op de begroting zijn daarom niet vrij besteedbaar.	Dir. ORM / CFO

Eventuele (meer/minder)kosten die eventueel met een versnelde afstoting gepaard kunnen gaan zullen bij de klant terecht komen.

Alle Investeringen in het drinkwaternet worden geactiveerd op de balans van de gemeente. De afgelopen jaren hebben er intensiveringen plaats gevonden, zoals de investering in de uitbreiding van de langzame zandfilters op de productielocatie Weesperkarspel. Het is de verwachting dat in de nabije toekomst er nog meer (en hogere) investeringen nodig zijn, dan waar nu rekening mee wordt gehouden. Deze extra kosten zullen in beginsel worden verrekend met de drinkwaterheffing en hebben dus geen begrotingseffect. Het (versneld) afstoten van het drinkwaterbedrijf kan effect hebben op onze balans en schuld. Welk effect en de grootte wordt onderzocht en meegenomen bij het positioneringsonderzoek.

ORM-7

Welke investeringen kunnen worden uitgespaard als er minder woningen worden gebouwd dan in het laagste scenario (3500) uit de BO Complete Stad?

Dir. ORM en Dir. Grond & Ontwikkeling

Een langzamer tempo qua woningbouw, waar in dit scenario van wordt uitgegaan, voorkomt niet zozeer investeringen maar kan een verschil maken in het moment van noodzaak van de verschillende investeringsopgaven. Een langzamer woningbouwtempo geeft ruimte om vanuit de ORM-investeringen weer aansluiting te vinden bij het tempo wat in de afgelopen jaren is ontwikkeld rondom woningbouw en economische groei. Veel investeringen betreffen namelijk een inhaalslag. Tegelijk geeft het ook mogelijkheden, zeker bij woningbouw wat op de wat langere termijn plaatsvindt, om de druk op de noodzaak van ORM-investeringen meer over langere tijd uit te smeren en de huidige piek aan investeringen (aanzienlijk) af te vlakken. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat woningbouw in de stad lang niet de enige factor is op de noodzaak tot investeringen, maar dat ook de samenstelling van woningbouw (voor wie bouwen we), woningbouw in de regio en economische groei en ontwikkeling grote factoren zijn in het benodigde tempo van investeren in Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). En met inzet voor een duurzame, sociale, veilige en leefbare stad met meer fiets en ov-infra ipv autogebruik.

Overzicht investeringen
In de Nota Investeringen (pag. 27) zijn de volgende grote investeringen opgenomen die nodig zijn voor de groei van de stad:

Groeiende stad	Start bouw
Smart Mobility HUB	2026
Cruciale Mijl	2030
Tramstalling Zeeburgereiland	2030
Johan van Hasseltzone	2031
HOV ZaanIJ	2030
Station Bijlmer en omgeving	2030
HOV Sloterdijk - CS	2026/2027
Schaalspronginvesteringen	
Sprong over het IJ – Oostbrug	NTB
Sprong over ’t IJ – Westbrug en PTA	NTB
Doortrekken Ringlijn	NTB
Bijdrageprojecten Schaalsprong	
Doortrekken NZ-lijn	NTB
Zuidasdok	2019

Zie voor de financiële context “BIJLAGE 1: Tabel grote projecten behorende bij vraag onderhandelaars 3 April”. Omdat deze tabel marktgevoelige informatie bevat en dus geheimhouding vereist, is de informatie niet opgenomen in deze beantwoording

Ook uitbreiding van de IJ-veren hoort thuis in het rijtje maatregelen in het kader van de groei van de stad (zie voor toelichting vraag 1, 3c ORM 3). Verder zijn er nog tientallen kleinere investeringen, waarvoor de bijdrage vanuit V&OR afkomstig is uit Programma Stadsverbetering (en dus niet Investeringsdomein ORM).

Onderscheid tussen type investeringen en situatie per gebied
Als besloten wordt om als stad minder snel te bouwen (0 – 3.500 woningen in plaats van 6.000-7.500 woningen per jaar), dan geeft dit mogelijkheden met betrekking tot investeringen die later of meer gefaseerd kunnen plaatsvinden. Daarbij maakt het verschil of het gaat om een schaalspronginvestering, die impact moet maken op (een belangrijk deel van) het totale mobiliteitsysteem en waar de groei over de hele stad (en regio) de belangrijkste factor is. Of dat het gaat om bovenplanse investeringen, die meer gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van een specifiek gebied. Hierbij is de groei van het betreffende gebied de belangrijkste factor. Omdat deze groei per gebied verschilt qua uitgangspositie is een onderscheid gemaakt tussen delen van de stad waarbinnen de verschillende investeringen een rol spelen.

Het gros van de hierboven genoemde investeringsmaatregelen zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van de noordelijke en zuidelijke IJ-oever. Als alle schaalsprong en bovenplanse investeringen die nu in dit gebied gepland zijn conform de huidige planning worden uitgevoerd gaat dit om ruim meer dan een miljard aan investeringen, mogelijk meer dan 2 miljard. Er zit een grote inhoudelijke en financiële samenhang in de verschillende opgaven in het gebied Noord/Haven Stad en het verdient een meer diepgaande verkenning om tot definitieve keuzes te komen. Temeer omdat tot dusver altijd is gerekend met een zo hoog mogelijke woningbouwambitie.

In Noord is en wordt op meerdere plekken al volop gebouwd. Grotendeels ten westen van de NZ lijn. Hier zit vanuit de woningbouwopgave (maar ook vanuit andere opgaven) dan ook verreweg de grootste mobiliteitsopgave in Noord van dit moment. De mogelijkheden om de woningbouw hier nog te vertragen zijn beperkt, met uitzondering van Haven Stad Noord (circa de helft van het totaal aantal nog te bouwen woningen in Noord).

Haven Stad Noord:

- Een lagere jaarlijkse woningbouw in Haven Stad Noord heeft waarschijnlijk impact op het noodzakelijk moment van realisatie Westbrug (nu 2040). De exacte impact en daarmee ook bepaling van een nieuw kantelpunt, zal nader verkend moeten worden
- Een eventueel latere realisatie van de Westbrug heeft op zijn beurt weer een impact op het noodzakelijk moment van realisatie metroring t/m Hemknoop. Deze metro-uitbreiding is bedoeld voor de woningbouw in Haven Stad Zuid en is ook bedoeldom de voorziene grote stromen over de Westbrug op te vangen. Een latere Westbrug betekent ook een latere fasering van de metroring.
- De huidige HOV ZaanIJ gaat uit van het concept van een metrobus, waarbij uitgegaan wordt van een hoge woningbouwambitie in Amsterdam Noord en Zaanstad. Bij een lager woningbouwtempo in Haven Stad Noord is een onderzoek naar zo lang mogelijk gebruik maken van optimaliseringen binnen het bestaande bussysteem logisch. Dit betekent dat op een later moment overgegaan kan worden naar de introductie van een Metrobus. Het precieze moment daarvoor (en daarmee de precieze besparing) moeten nader worden uitgezocht.
- Indien een stapsgewijze ontwikkeling van het busvervoer op het ZaanIJ-tracé haalbaar is, geeft dit mogelijk ook weer opties voor een (tijdelijke) meer sobere verbinding met metrostation Noorderpark (wat de investering in de Van Hasseltknoop naar achteren schuift)
- Busvervoer op het ZaanIJ-tracé kan (mogelijk) de veerverbinding NDSM-CS vervangen, waarbij de vrijgekomen ponten op andere verbindingen ingezet kunnen worden, bijvoorbeeld op de verbinding NDSM-Pontsteiger ter vervanging van een (latere realisatie) Westbrug.
- Naast bestaande investeringen, komen mogelijk ook vervangende (goedkopere) opties in beeld wanneer uitgegaan wordt van een lagere woningbouw per jaar.

Kanttekeningen hierbij:

- Voor de HOV ZaanIJ met aanlanding op metrostation Noorderpark heeft het Rijk (o.b.v. een tussentijds schetsontwerp) een bijdrage van 104 mln euro beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is gekoppeld aan een investering vanuit Amsterdam/VRA van 184 mln (in totaal 288 mln). Deze bijdrage kan waarschijnlijk in stand blijven als Amsterdam/VRA zelf minstens 184 mln

beschikbaar blijven stellen voor HOV ZaanIJ/VHasselt en de abstracte doelstellingen in stand blijven (aanlanding metrostation Noorderpark).
- Een busverbinding op het ZaanIJ-tracé, in welke vorm dan ook, is bedoeld voor de ontsluiting van de in ontwikkeling zijnde woningen en is bedoeld om bestaand gebied te ontsluiten. Ook kan hiermee de aansluiting met het deel in Zaanstad (inclusief bestaand gebied) goed worden ingeregeld. .
- Om kosten te drukken bij het project Van Hasseltknoop zijn ook nog maatregelen denkbaar rondom de auto, fiets en voetganger. Deze zijn alleen niet toe te rekenen aan een lagere jaarlijkse woningbouwdoelstelling. Deze keuze heeft als consequentie dat mensen in Noord die afhankelijk zijn van de auto worden geraakt, terwijl de autobereikbaarheid van Noord al tot een zeker minimum wordt teruggebracht. ,Ook raakt het de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetganger en fiets in dit gebied (ruimtelijke kwaliteit). Dit is een andere afweging met andere gevolgen en valt buiten de scope van de vraag.
- Voor de investeringen in Noord is (afgezien van de Oostbrug en de Veren) nog vrijwel geen dekking aanwezig in Investeringsdomein ORM. Het lijkt vanwege de omvang van de opgave logisch dat ook bij kleinere varianten / oplossingen de komende bestuursperiode extra dekking voor de investeringen in Noord gevonden moet worden.
- In opdracht van de wethouders Verkeer en Vervoer en Stedelijke Ontwikkeling en het DB Noord wordt deze maand gestart met een verkenning naar de wijze waarop op meer integrale wijze afwegingen gemaakt kunnen worden tussen en binnen de grote projecten die in Noord in de pijplijn zitten. Expliciete opdracht hierbij is om bij de afwegingen die noodzakelijk zullen zijn vanwege de beperkte budgettaire ruimte een integrale beoordeling ook tussen projecten mogelijk te maken waarbij ook raakvlakken en kansen op andere domeinen dan woningbouw en mobiliteit mee worden genomen (groen, sociaal-economische ontwikkeling, economie). In deze verkenning zullen scenario's ontwikkeld worden waarin groeiscenario's met betrekking tot woningbouw worden gecombineerd met infrastructuurinvesteringen in verschillende varianten (zie voorbeeld hiervoor mbt. de HOV ZaanIJ). Deze verkenning is naar verwachting gereed in Q4 van dit jaar en kan indien gewenst versneld worden.

Havenstad-Zuid
- De noodzaak voor metro t/m Hemknoop is afhankelijk van woningbouw Haven Stad (rond de 18.000 woningen), de opvang van de verkeersstromen over een Westbrug en van toenemende mobiliteit in de rest van Amsterdam/MRA. De eerste twee zijn voor de 1e fase doortrekken Ringlijn de belangrijkste factoren. Als 1 of beide vertragen, dan heeft dit impact op het noodzakelijk moment van realisatie Ringlijn 1e fase. Welke impact, vraagt nader onderzoek.
- Voor de eerste 9.000 woningen volstaat de investering HOV Sloterdijk-CS, waarvoor het uitvoeringsbesluit recent is genomen. Voor de verdere groei is een knip in het OVSA pakket denkbaar, waarbij tramlijn 5 vooruitlopend op de ontwikkeling van de Ringlijn en Westbrug al apart gerealiseerd wordt om de volgende tranche woningen mogelijk te maken.
- Een metro en een Westbrug betreffen schaalspronginvesteringen met een beoogde impact op het grotere mobiliteitsnetwerk van Amsterdam/MRA. Deze effecten betreffen ook de ontsluiting van andere bestaande en nieuwbouwgebieden plus economische zones elders in Amsterdam en MRA en bieden ook een oplossing voor bestaande of dreigende knelpunten zoals de Coentunnel en capaciteit stations Sloterdijk en CS.

Kanttekeningen hierbij:

- De MIRT-Verkenning (met dus een nationale status bij het Rijk) heeft een beperkte houdbaarheid qua gevalideerde onderzoeksresultaten. Een te lange periode tussen Verkenning en Realisatiefase kan de MIRT-status bij het Rijk schaden en kan er voor zorgen dat inspraak en onderzoeken opnieuw gedaan moeten worden.
- Een metro en een Westbrug betreffen schaalspronginvesteringen met een beoogde impact op het grotere mobiliteitsnetwerk van Amsterdam/MRA. Deze

effecten betreffen ook de ontsluiting van andere bestaande en nieuwbouwgebieden plus economische zones elders in Amsterdam en MRA en bieden ook een oplossing voor bestaande of dreigende knelpunten zoals de Coentunnel en capaciteit stations Sloterdijk en CS.
- Daarnaast is OVSA onderdeel van het mandje (afspraken met het Rijk uit 2022); zie daarvoor het antwoord op de vraag over doortrekken Noord-Zuidlijn.

Oost/Zeeburgereiland/IJburg
Cruciale Mijl en Tramstalling Zeeburgereiland zijn gekoppeld aan grotendeels genomen of uitgevoerde investeringsbesluiten GREX. De gekoppelde woningbouw is daarbij niet of nauwelijks te vertragen en daarmee ontstaan hier ook geen kansen voor besparingen op de kortere termijn. . Een sobere variant Cruciale Mijl (zoals gelijkvloerse kruising) betekent dat de tram/ OV gebruiker, fietsers en voetgangers steeds langer en vaker moeten wachten. Ook zullen er vaker files komen op de ring A10, waardoor sluiproutes door de (oostelijke) binnenstad aantrekkelijker worden voor de automobilist.. Voor realisatie Cruciale Mijl en woningbouw ter plaatse is verplaatsing van de stalling nodig en de stalling zelf moet worden uitgebreid voor het groter aantal materieel. De IJtramstalling is nodig voor IJburg fase 2
Een vertraging van de woningbouw heeft hier weinig effect op mogelijke besparingsopties.

Zuidoost
Station Bijlmer Arena is binnen Amsterdam en ook binnen Nederland een uniek geval. In dit gebied komt een hoge woningbouwrealisatie samen met een sterk toenemend evenementenverkeer. Juist deze combinatie geeft nieuwe opgaven om grote piekbelastingen op te kunnen vangen. Temporisering van woningbouw kan tot een bepaalde hoogte bijdragen, maar daarmee zijn de piekbelastingen nog niet voorkomen. Investeringen in de op- en afvoer van het station van grote bezoekersstromen zijn nodig, tenzij het aantal evenementen wordt verminderd. Voor de bekostiging van de investeringen kan wel gedacht worden aan een financiële bijdrage van de aanwezige evenementenpartijen. Daarvoor dient wel opnieuw gesproken te worden over het eerder afgesloten convenant met de betreffende partijen.
Daarnaast is het station een belangrijke plek voor aanlanding van bussen, ook uit de omliggende regio (o.a. Almere, Weesp, Diemen). Een lagere jaarlijkse woningbouwrealisatie binnen Zuidoost in combinatie met een hogere woningbouwrealisatie in de omliggende regio zal leiden tot de noodzaak tot meer verbindingen en daarmee juist de druk op het stationsgebied verhogen. De *SMART Mobility Hub* zit in PBI-fase 5 (uitvoeringsfase, binnenkort start aanbesteding).

OVAH (doortrekken Noord/Zuidlijn) en Zuidasdok
Deze projecten betreffen schaalspronginvesteringen met een relatief kleine hoeveelheid direct te koppelen woningbouw. Wel zijn het belangrijke projecten in het grotere mobiliteitsnetwerk van Amsterdam/MRA. Een lagere woningambitie met mogelijk tegelijk een hogere woningbouwambitie buiten de stad zal de noodzaak van deze investeringen verder versterken als de bestaande economische groei (met concentratie op de as Schiphol/Zuidas/Zuidoost) zich de komende jaren blijft doorzetten en de woon-werkpendel nog verder toeneemt. Ook voor de andere schaalspronginvesteringen zoals OVSA en bruggen over het IJ (met name Westbrug) geldt dit effect.

3E. Kapitaallasten

#	Vraag	Eigenaar
ORM-8	**Hoe veel kapitaallasten staan nu in de begroting en in hoeverre kunnen fysiek investeringen dit beïnvloeden?**	Stedelijk coördinator investeringen

Antwoord:
In de begroting staan de huidige kapitaallasten opgenomen:

—

Uitgangspunten:

- Gebaseerd op activa die we al gebruiken of die we nog gaan gebruiken
- Investeringsruimte van gemiddeld 786 miljoen per jaar
- Ongeveer 1/3 van de rentelasten wordt veroorzaakt door financiering van erfpachtgrond
- Naast kapitaallasten veroorzaken investeringen ook EHBOP- lasten. Deze lasten zijn niet herkenbaar in de begroting. Voor ORM wordt een percentage worden aangenomen van circa 0,5% van de investering voor beheer en onderhoud voor nieuwe assets.
- Afschrijvingslasten voor de Oostbrug (investeringssom 275 miljoen) zijn vanaf 2029 geraamd
- Kapitaallasten van investeringen van tariefdiensten worden gedekt vanuit tarieven

INVESTERING	**ORM (TARIEFDIENST)**	**ORM (REGULIER)**
Investeringsbedrag	€ 100 mln.	€ 100 mln.
Effect schuld	€ 100 mln. stijging	€ 100 mln. stijging
Rentelasten	€ 3,25 mln. per jr (o.b.v. 3,25% rente)	€ 3,25 mln. per jr (o.b.v. 3,25% rente)
Afschrijving	€ 4 ,6 mln. per jr (o.b.v. 22 jr)	€ 4 mln. per jr (o.b.v. 25 jr)
Kapitaallasten totaal	€ 7,85 mln. per jr	€ 7,25 mln. per jr
Extra operationele kosten	€ 0,5 mln. per jr	€ 0,5 mln per jr
Opbrengsten	€ 8,35 mln. per jr (heffingen)	€ 0
Totaal effect begroting	**€ 0**	**€ 7,75 mln. lasten per jaar**

Voor het bepalen van de kosten voor investeringen en de relatie met de begroting kan boven staande tabel worden aangehouden. Dus voor elke 100 miljoen die we minder investeren scheelt dit circa 7,75 miljoen in de begroting (en visa versa).

Bijlage 1.1

Stand van zaken en keuzes binnen PBK | ORM-1-PBK

Investeringsdomein ORM: Minder investeringen en/of makkelijker te onderhouden assets
Kunnen we de achterstanden in kades en bruggen goedkoper uitvoeren of langer uitsmeren over de tijd. Kunnen we onze stad zo inrichten zodat we minder hoeven te investeren?
Gemiddeld €300 mln/jaar t/m 2030, daarna €270 mln/jaar. Elke investering genereert structurele beheerlast in P2. De relatie exploitatie–investeren moet explicieter op de stelpost investeren: het nieuwe bestuur moet de toekomstige exploitatieconsequenties kunnen zien vóór het investeringsbesluit.
Onderstaande vragen kunnen ook gevoeglijk kunnen worden beantwoord in 1 stuk over Stand van zaken en keuzes binnen PBK.

Stand van zaken en keuzes binnen PBK
N.a.v. vragen over het herstel van bruggen en kademuren t.b.v. de coalitieonderhandelingen is deze notitie opgesteld. De vragen staan cursief verwerkt in de tekst.
Versie definitief 30 april 2026

Waar staan we nu?
Sinds de start van het Programma Bruggen en Kademuren (PBK) heeft de aanpak van het programma zich ontwikkeld. In 2019 is een aanpak neergezet dat gericht was op (1) het borgen van de veiligheid door veiligheidsconstructies, (2) het versnellen van de sloop-nieuwbouw naar een omvang van zo'n 200 miljoen euro per jaar (prijspeil 2025) en (3) investeren in kennisvergaring en innovatie. Door dit laatste was het programma steeds beter in staat gerichter te sturen en dit heeft geleid tot een herijking van de aanpak. Sinds 2022 kenmerkt de aanpak zich door:

1. In plaats van dure en niet-duurzame veiligheidsconstructies zetten we in op ander maatregelen: gerichte monitoring en lastbeperkingen.
2. Door verbeterd inzicht in het areaal was de noodzaak tot vervangen van bruggen veel lager dan eerder aangenomen. Wel is er een renovatieopgave maar ook zijn veel bruggen nog goed genoeg.
3. Bij kademuren waren de problemen groter maar konden we ook gerichter werken met renovaties en reparaties. Toch blijft er hier een aanzienlijke vervangingsopgave.

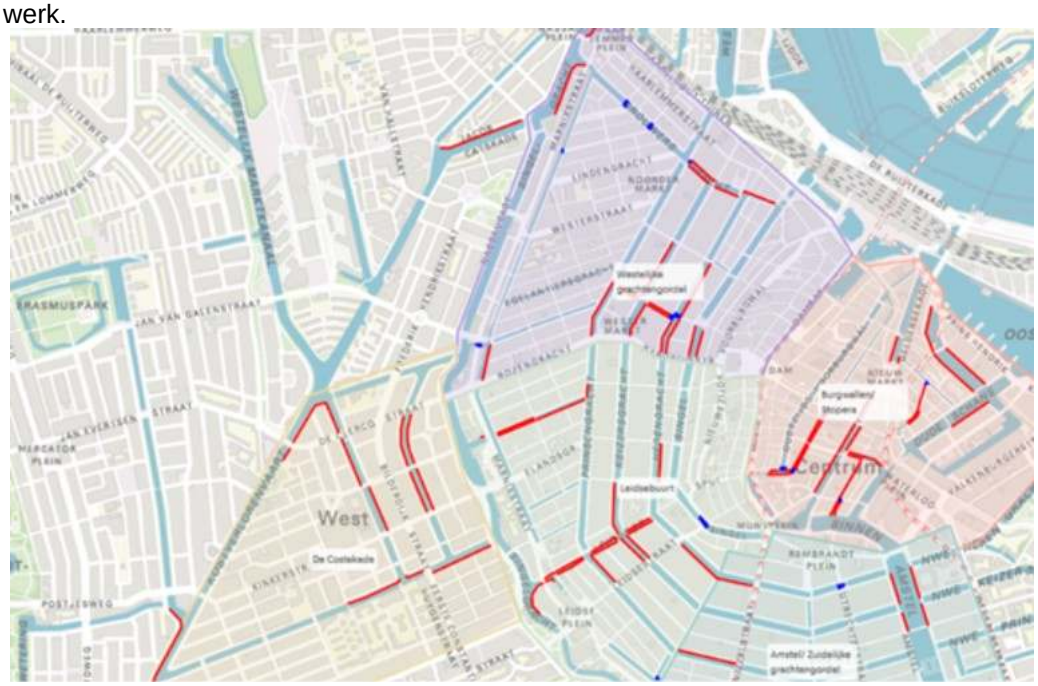
Bij de onderhandelingen voor de bestuursperiode 2022-2026 is gevraagd om een minimumscenario waarbij de aanpak kon worden afgeschaald naar een niveau dat de achterstand wordt ingelopen op een langzamer niveau, maar er geen grotere risico's zouden ontstaan. Dat minimumscenario is beprijsd en kwam uit op een halvering van de investeringsbehoefte naar 100 miljoen euro per jaar (prijspeil 2025) en een meer dan halvering van de exploitatielasten (voor onderzoek, monitoring, veiligheidsmaatregelen) naar circa 25 (inmiddels 21) miljoen euro per jaar.

In de afgelopen vier jaar is gebleken dat deze aanpak werkt maar ook dat dat balanceren is om de risico's beheersbaar te houden. De veelheid aan lastbeperkingen heeft geresulteerd in een soort lappendeken aan maatregelen die de bereikbaarheid in met name Oud-West en Centrum ernstig bemoeilijkt. Ook is het effect van een lastbeperking niet overal voldoende.

Tot slot zien we dat we ondanks het verhoogde vernieuwingstempo weer meer veiligheidsconstructies moeten plaatsen. Dat is bij kademuren die te veel bewegen om te wachten met ingrijpen tot het jaar waarin deze geprogrammeerd staan. Op dit moment worden drie veiligheidsconstructies geplaatst omdat de kademuur te veel beweegt; op de Oudeschans, Oudezijds Achterburgwal en de Prinsengracht. Op andere plekken (Kromboomsloot, Groenburgwal en de Bilderdijkgracht) worden veiligheidsconstructies voorbereid, omdat de kademuur te veel beweegt en verdere lastbeperking geen optie meer is, maar waarvan het besluit tot plaatsing nog niet genomen is. Naar verwachting zal dit de komende jaren nog zo blijven. Er is geen budget voor het plaatsen van deze veiligheidsconstructies beschikbaar, daarvoor zijn extra exploitatiemiddelen nodig.

Programmering 2026-2030
De realisatie op PBK is de afgelopen jaren lager geweest dan begroot. Wat is het effect hiervan op de toekomst, zowel financieel as organisatorisch?
Het doel van het programma is stapsgewijs groeien naar het niveau van 2000 meter herstel per jaar en 1 à 2 bruggen. In het programmaplan uit 2019 is de wens uitgesproken in 2026 op deze sterkte te zijn, we verwachten dat nu in 2028 te halen. Het effect hiervan is dat de programmatische aanpak langer noodzakelijk is. Ergens in 2035/2040 verwachten we te komen naar een nieuw-normaal niveau van achterstalligheid. Het vernieuwingstempo kan dan dalen naar een lager niveau. Dit niveau zal hoger zijn dan voor 2019, maar lager zijn dan het niveau wat nu nodig is om de achterstand in te lopen. Tot die tijd ligt er een forse opgave.

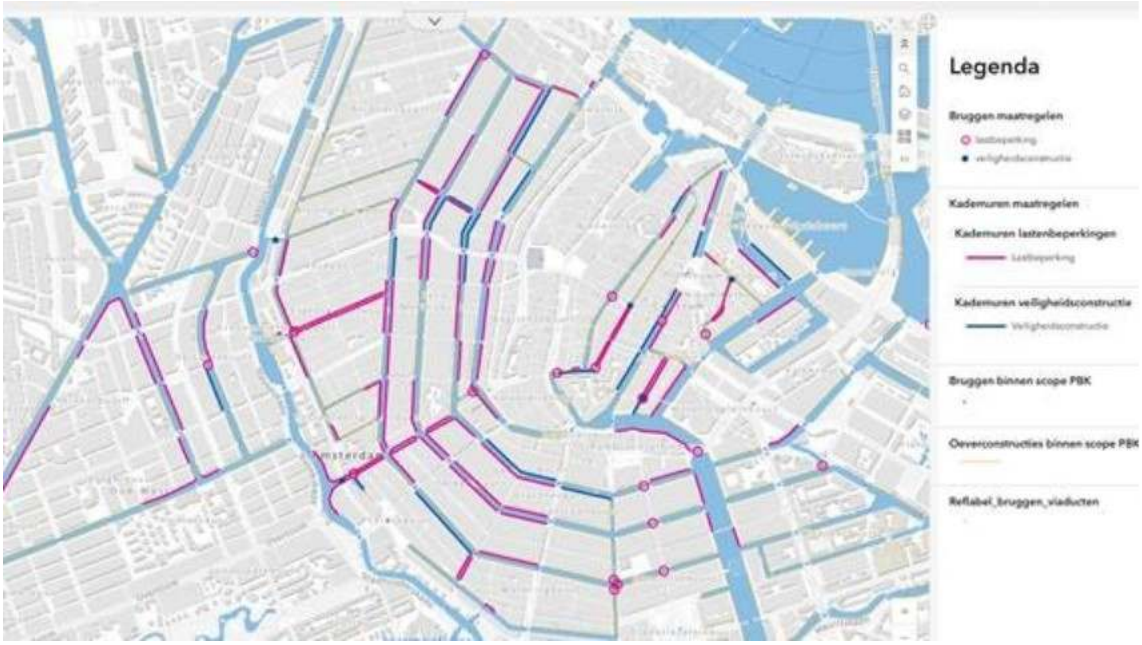
In de programmering 2026-2030 zijn kademuren en bruggen opgenomen die stuk zijn en waar herstel noodzakelijk is (zie kaart 1). Minder zware belasting of een functieherwaardering biedt hier geen kansen meer. Monitoringsdata en technische onderzoeken wijzen uit dat de urgentie hoog is en ze binnen 3-5 jaar vervangen moeten worden. Het gaat in totaal om circa 10 kilometer. Het aantal te vervangen bruggen is lager dan verwacht. We vreesden dat het nodig was om 400 bruggen in enkele decennia jaar te herstellen (8 tot 20 bruggen per jaar), we weten nu dat we jaarlijks 1 à 2 bruggen moeten herstellen (vervangen of renoveren). Dit staat echter nog los van achterstallig onderhoud in het bewegingswerk van de beweegbare bruggen, dit wordt nu in kaart gebracht. Naar verwachting volgt hieruit nog veel werk.



Kaart 1: programmering 2026-2030

Doorzicht middellange termijn

Voor de komende decennia ligt er nog een aanzienlijke vervangingsopgave. Voor de periode na 2030 is al ruim 12 kilometer (werk voor zeker 6 jaar) aan te herstellen kademuren voorzien, omdat de staat hiervan slecht is. Dat is goed zichtbaar in kaart 2 met de kademuren waar al een lastbeperking is opgelegd of veiligheidsconstructie geplaatst is. Deze kademuren zullen vernieuwd moeten worden.



Kaart 2: bestaande gewichtsbeperkingen en veiligheidsconstructies

Wat zijn de risico's bij een verlaagd vernieuwingstempo?

De herstelopgave van PBK wordt bepaald vanuit veiligheid, niet vanuit het onderhoudsniveau. Als we de productie willen afschalen om daarmee op korte termijn kosten te besparen, loopt de stad veiligheids- en bereikbaarheidsrisico's. Een kademuur of brug die te veel beweegt en we niet afsluiten of van een veiligheidsconstructie voorzien, zal uiteindelijk bezwijken. Het gevaar op instorten neemt toe; dat is ook gevaarlijk omdat bomen, kabels en leidingen dan meegaan. We zullen genoodzaakt zijn om uiteindelijk wegen en vaarwegen af

te sluiten, waardoor de bereikbaarheid nog meer in het geding raakt dan nu al het geval is. De grootste opgave voor PBK ligt in stadsdeel Centrum en in stadsdeel West. Dat zijn plekken die je niet kan afsluiten zonder veel bewoners en ondernemers overlast te berokkenen.

Wat is het financieel effect van bewust kiezen voor (tijdelijke) maatregelen (damwanden) in plaats van volledige vervanging - en wanneer is tijdelijk verantwoord?
Hierbij is onderscheid te maken tussen een tijdelijke damwand als veiligheidsconstructie en een permanente damwand zoals die nu ook in bepaalde delen van de stad aangelegd wordt.

Tijdelijke damwand vanwege de veiligheid: Als we de veiligheid willen garanderen, zullen we deze moeten versterken met een veiligheidsconstructie, vaak een damwand die ongeveer een meter voor de kademuur in het water geplaatst wordt.

- Een damwand is niet duurzaam, de materialen worden kort gebruikt en zijn nauwelijks meer te hergebruiken
- Eén strekkende meter damwand kost minimaal 15 duizend euro, met uitschieters naar 30 duizend euro per meter bij een korte constructie. Dat geld ben je kwijt bij het definitief herstellen van de kade, dat kost ongeveer 60 duizend euro per strekkende meter.
- Een damwand is tijdelijk. De meeste damwanden staan er nu al 4 tot 7 jaar en mogen op basis van de omgevingsvergunning maximaal 10 jaar blijven staan.
- Een damwand versmalt de gracht, dat heeft impact op de doorvaart en doorstroming. Het Waterschap (AGV) gaat nu al niet meer akkoord met versmallingen in delen van het grachtenstelsel (het hoogwaterbemalingsgebied tussen de Amstel en gemaal Zeeburg).

Permanente damwand: Je kunt ervoor kiezen bij definitief herstel van een kademuur een damwandconstructie terug te plaatsen i.p.v. de huidige gemetselde constructie.

- In 2022 is de kademuur bij Molen de Otter aan de Kostverlorenvaart opgeleverd. Hier is over 120 meter een permanente stalen damwandconstructie geplaatst die met hout is afgewerkt à 40 duizend euro per strekkende meter. Dat is goedkoper dan een klassieke kademuur.
- Binnen de Singelgracht is het op dit moment niet mogelijk vanwege de status van Unesco-erfgoed en Rijksbeschermd Stadsgezicht.
  - Unesco-erfgoed is niet wettelijk beschermd, afwijken daarvan is een bestuurlijke keuze met de consequentie dat je de erfgoedstatus kwijtraakt.
  - Rijksbeschermd Stadsgezicht is wel wettelijk beschermd waardoor afwijken illegaal is.
- In delen van Oud-West, waar de opgave ook groot is, is de verwachting dat het plaatsen van permanente damwanden wel mag maar waarschijnlijk op veel verzet zal stuitten vanwege de cultuurhistorische waarde van het gebied.
- Daarbuiten is dit zeker een optie, maar is er nauwelijks een kadeherstelopgave, of is er al sprake van een damwand. Dus is er niet tot nauwelijks winst te boeken.

Wat levert omvorming van kades naar parkeervrije groene oevers op – en wat zijn de effecten op onderhoud, afval en stadslogistiek en parkeercapaciteit?
De gracht moet hiervoor getransformeerd worden naar een meer natuurlijke vaart/kanaal met een ongefundeerde glooiing als oever, een rigoureuze ingreep die op weinig plekken toepasbaar is.

- Binnen de Singelgracht is het op dit moment niet mogelijk vanwege de status van Unesco-erfgoed en Rijksbeschermd Stadsgezicht.
- De Singelgracht zelf zou verder verkend moeten worden.
- In delen van Oud-West, waar de opgave ook groot is, is de verwachting dat het plaatsen van groene oevers op veel verzet zal stuitten vanwege de cultuurhistorische waarde van het gebied.
- Daarbuiten is dit mogelijk een optie, maar is er nauwelijks een kadeherstelopgave. Dus is er niet tot nauwelijks winst te boeken.

Waar het toepasbaar is, zien wij de volgende effecten:

- Winst voor ecologie/biodiversiteit/leefbaarheid
- Goedkoper om aan te leggen mits de kade niet gefundeerd hoeft te worden. Dit is nog nergens toegepast dus we hebben nog geen onderbouwde raming om dit te staven.
- De groene oever zal geleidelijk het water inlopen, waardoor het water minder breed wordt. Dit zal problemen opleveren voor afvoercapaciteit, doorvaarroutes en woonboten.
- Het effect op onderhoudskosten moet in kaart gebracht worden.
- Afvalinzameling, logistiek en parkeren blijft naar verwachting mogelijk aangezien de straatinrichting niet verandert. Afvalinzameling en logistiek over water vraagt wel om het aanleggen van extra aanmeer- en overslagfaciliteiten

Neveneffect verlagen vernieuwingstempo: reputatieschade gemeente bij marktpartijen
Het neveneffect, naast de veiligheids- en bereikbaarheidsrisico's, als we de productie voor de korte termijn naar beneden bijstellen betreft reputatieschade voor Amsterdam bij marktpartijen. We hebben de afgelopen jaren veel

energie gestoken om ingenieursbureaus en aannemers aan ons te verbinden. Ondanks een overspannen markt zijn we erin geslaagd om voldoende uitvoeringscapaciteit in te kopen die passend is bij de huidige aanpak. De bedrijven hebben geïnvesteerd in mensen en spullen. Bij een lager productieniveau zullen marktpartijen zich teleurgesteld terugtrekken uit het programma en naar alle waarschijnlijkheid claims voorbereiden.

Naast contractuele consequenties is het gezichtsverlies bij niet nakomen van afspraken voor de gemeente Amsterdam misschien nog wel groter. In een tijd dat Amsterdam om schaarse capaciteit moet concurreren met grote investerings- en onderhoudsopgaven van Rijkswaterstaat, nutsbedrijven en Defensie, is het laatste wat we willen aannemers van ons vervreemden. Als we nu, na een lange aanloopperiode met deze marktpartijen, onze productieafspraken niet nakomen, zullen ze drie keer nadenken voordat ze weer met de gemeente in zee gaan. Een overstap is zo gemaakt, vertrouwen terugwinnen kost jaren.

Kunnen de kosten omlaag op korte termijn?
De kosten zouden beperkt omlaag kunnen als er harde en scherpe bestuurlijke keuzes gemaakt worden in de te hanteren uitgangspunten in de uitvoering. Enkele voorbeelden:

- Het sneller kiezen voor het kappen van bomen (vergt een aanpassing van de bomenverordening). We kunnen steeds meer bomen behouden maar dat kost wel veel geld (gemiddelde 60 duizend euro per boom). Er zijn meerdere opties te bedenken om kosten te besparen, bijvoorbeeld een maximumbedrag per boom, bescherming beperken tot alleen beschermwaardige bomen, etc.
- Niet kiezen voor duurzame opties. Er wordt steeds meer gewerkt conform duurzame ambities zoals emissieloos, natuurinclusief bouwen en circulariteit. Hoewel vanuit een waardebril dit allemaal economisch verstandige maatregelen zijn, is het op de korte termijn kostenverhogend.
- Een hardere lijn inzetten hoe we omgaan met woonboten. Het verplaatsen van woonboten is erg kostbaar en wordt nog duurder doordat daarbij veel rekening wordt gehouden met de wensen van de woonbootbewoners. Je komt snel uit op 200 duizend euro per woonboot. Kosten kunnen worden bespaard met een andere aanpak, bijvoorbeeld door het stremmen van de doorvaart waardoor woonboten tijdelijk dubbel kunnen worden gelegd in het betreffende rak.
- Het kiezen voor vierkant afsluiten van de straat tijdens werkzaamheden. Dit levert echter wel meer hinder op waardoor de gebruikers van de stad voor overlast en/of hogere kosten komen te staan.

Vooralsnog worden deze mogelijkheden gezien als ongewenst en gaan ze gepaard met grote risico’s, bijvoorbeeld vanwege juridische procedures. En de vraag is of we op deze aspecten willen bezuinigen in de wetenschap dat we de stad op de schop nemen voor 100 jaar.

Het aantal doorvaarbare grachten, inclusief beweegbare bruggen en sluizen, reduceren?
Het **tijdelijk stremmen van grachten** kan tijdens de uitvoering veel tijd en geld schelen, zo wordt ruimte gemaakt voor het juiste materieel en kunnen woonboten in het rak blijven liggen door ze dubbel te leggen. Ter illustratie: het openhouden van de Brouwersgracht (een belangrijke dwarsverbinding tussen de grachten) tijdens de werkzaamheden kost 1,5 miljoen euro extra. Het tijdelijk stremmen van grachten heeft echter ook consequenties voor beroeps- en pleziervaart, de (bestuurlijke) afweging moet per project gemaakt worden.

Het **vastzetten van beweegbare bruggen** maakt onderdeel uit van de afwegingen die we maken en doen we soms ook, bijvoorbeeld in landelijk noord. Hiervoor is een omgevingsvergunning vereist waarin ook de belangen van de scheepvaart moeten worden gewogen. Dit is dus vooral een afweging buiten de hoofdvaarroutes. De renovatie van een brug blijft kostbaar ook als deze niet meer beweegbaar hoeft te zijn.

- Vastzetten is voor de veel beweegbare bruggen geen optie omdat die zich op een (regionale) hoofdvaarroute (of omvaarroute) bevinden en Amsterdam zich aan de scheepsverkeerswet dient te houden. Echter landelijk zien we dat andere beheerders van bruggen (bijv. Rijkswaterstaat) ook keuzes maken om bruggen voor langere tijd dicht te zetten, ook op de routes die door Amsterdam gaan.
- De Scheepvaartverkeerswet gaat uit van het behoud van functionaliteit van vaarwegen. Structurele aanpassingen zijn slechts zeer beperkt mogelijk en hebben aanzienlijke consequenties voor de bereikbaarheid van de stad over water. Aandachtspunten zijn o.a.:
  - Beperking transport over water, verhoogde drukte op resterend vaarwater, gebrek aan alternatieven bij werkzaamheden en het opsluiten van woonschepen (werfbezoek). Ook zal het beperken van scheepvaart tot meer drukte op de weg kunnen leiden.
  - Op de Kostverlorenvaartroute en Amstelroute is het vastzetten van bruggen hoe dan ook geen optie. De andere routes wellicht wel te overwegen. Inzetten op scheepvaart die onder de vaste bruggen door kan, biedt mogelijkheden zowel voor behoud scheepvaart, als de mogelijkheid een deel van de bruggen vast te zetten.
- Een kostenbesparing is mogelijk te vinden in de keuzes voor afstand bediening, lokale bediening en “handbediening”. Bruggen en sluizen die maar zelden gebruikt worden, hoeven wellicht niet een elektrische bedieninstallatie, dit kan aanzienlijk schelen in de kosten van renovatie en in onderhoud en beheer van systemen.

Bij enkele **sluizen** is het mogelijk een afweging te maken in het opheffen van de schutfunctie. De sluizen zullen dan enkel als keersluizen tussen twee waterpeilen in standgehouden moeten worden.

- Veel sluizen in Amsterdam hoeven enkel bij hoogwater – bijv. op het IJ - gesloten te worden: in noodsituaties is het de vraag of schutten van schepen nodig is, of dat andere oplossingen gevonden kunnen worden (schepen van nood- en hulpdienst aan beide kanten beschikbaar houden bijvoorbeeld).
- Enkele sluizen in de stad hebben van oudsher een schutfunctie voor de scheepvaart, die wordt inmiddels niet of zelden gebruikt. Zoals in de Haarlemmertrekvaart en bij het Amsterdamse Bos. De sluizen zullen mogelijk wel als monument moeten worden gerenoveerd, ook als de nautische functie vervalt.

En op de langere termijn?
Het investeringsniveau voor beheer en onderhoud zal structureel hoger blijven dan het niveau van voor 2019 omdat tot die tijd de achterstalligheid structureel opliep. Maar op de langere termijn liggen er zeker kansen om het huidige kostenniveau weer te verlagen. We zien kansen in innovatie, differentiatie van kwaliteitseisen en zonale gewichtsbeperkingen. Hiervoor zijn nu keuzes nodig die zich pas later uit betalen.

Doorzetten op **innovatie**, want PBK heeft Amsterdam geleerd dat investeren in onderzoek en innovatie een hoog rendement heeft; zeker ook in kosten op de langere termijn. Er zijn nog voldoende sporen om verder te ontwikkelen. Zo zijn er veelbelovende ideeën over nieuwe renovatiemethodes die mogelijk net zo lang meekunnen als een nieuwe kade. In het kader van het Nationaal Groeifonds wordt geëxperimenteerd met multifunctionele kademuren. De aanleg is daardoor niet goedkoper maar deze kan dan substantieel bijdragen aan andere belangrijke opgaves als de energietransitie, verandering in het vuilnis ophalen of vergroening.

Differentiatie in kwaliteitseisen waaraan bruggen en kademuren moeten voldoen. De eisen kennen nu weinig differentiatie, ongeacht voor welk verkeer de gracht ook dient. Hier zijn kansen mogelijk, je kunt voor de Leliegracht lagere eisen toepassen dan bijvoorbeeld de oevers langs de Amstel. Een vrachtwagenverbod kan het mogelijk maken om constructies lichter aan te leggen. Het denken hierover staat nog in de kinderschoenen. Het moet ook duidelijk zijn hoe de stad van de toekomst gebruikt moet/wil worden.

Systematisch afsluiten (voor zwaar verkeer) van kades en bruggen die de zwaarste belastingklasse niet meer aankunnen?
De huidige lappendeken van gewichtsbeperkingen wordt pijnlijk duidelijk op kaart 3. Een vergelijkbaar beeld bestaat in het Wallengebied en rondom de Da Costagracht. Door een gebied systematisch af te sluiten creëer je een zone waar bepaald verkeer niet in mag. Om daadwerkelijk verschil te maken én de meest kwetsbare kademuren en bruggen te ontzien, moet je voor een vrachtwagenverbod kiezen (in de praktijk 3,5-tonzone), zoals nu ook in het Wallengebied wordt voorbereid. Daar gaan we in dit antwoord van uit.



Kaart 3: gewichtsbeperkingen in de westelijke grachtengordel

Financiële en organisatorische consequenties.

- Het is eenvoudiger voor de gebruiker aan een eenduidige zonale gewichtsbeperkingen te gehoorzamen. Handhaving is eenvoudiger waardoor de pakkans groter wordt en het aantal overtredingen naar verwachting daalt. De slijtage neemt daarmee af.
- Camerahandhaving kost al gauw 70- 100 duizend euro per camera, mogelijk kan gebruik gemaakt worden van bestaande camera's, plus circa 150 duizend euro voor de bijbehorende bebording en besluiten en 50 tot 100 duizend euro structureel voor afhandeling boetes en bezwaar.
- Slijtage van bruggen en kademuren is een proces van jaren dat pas aan het einde van de levensduur versnelt. Door nu een gewichtsbeperking in te voeren, wordt de levensduur van bruggen en kademuren in goede staat aanzienlijk verlengd en de vernieuwingsopgave op den duur flink verkleind.
- Voor kademuren en bruggen in de huidige programmering komt deze ingreep echter te laat. Deze zijn in dermate slechte staat dat herstel op korte termijn noodzakelijk is. Met een gewichtsbeperking voorkomen we mogelijk wel dat in de tussentijd een dure veiligheidsconstructie geplaatst moet worden.

Maatschappelijke consequenties.

- Er dient rekening gehouden worden met het opstellen van een ontheffingenbeleid. Nood en hulpdiensten behouden altijd toegang, dat betekent dat kademuren waar de voertuigen stilstaan incidenteel het gewicht van een brandweerwagen (15 tot 25 ton) moet kunnen houden.
- Voor bouwverkeer is het nagenoeg onmogelijk om aan de 3,5 tonsbeperking te voldoen. Hiervoor zal maatwerk geleverd moeten worden
- Versnelde transitie naar licht en duurzaam vervoer (over water) voor logistiek en afvalophaaldienst. Hier staan hoge investeringskosten tegenover.
- Licht vervoer staat soms haaks op andere doelstellingen zoals uitstootvrij, accu's maken voertuigen immers aanzienlijk zwaarder. Ook zorgt het voor meer vervoersbewegingen.

Bijlage 1.2 ORM verhardingen

Gevoegelijke beantwoording vraag 1, onderdeel 3, vraag 3b

3b. Verhardingen

Vraag 1: Wat zijn de structurele besparingen bij verlaging van de Puccini-standaard? (bv. stoppen met klinkers)
De Puccinimethode is de standaard waarmee de Amsterdamse openbare ruimte wordt ingericht. De Puccinimethode bevat inrichtingsprincipes, ontwerpstandaarden (zoals straatprofielen, technische detaillering, groentoepassingen) en materiaalvoorschriften.

De Puccinimethode schrijft niet voor wát we maken. Ambities over o.a. vergroenen, fietsstraten, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid, toegankelijkheid worden vastgesteld in andere beleidskaders. De Puccinimethode vertaalt dat beleid door naar hóe we het maken. Voor alle elementen die in de Puccinimethode worden opgenomen, wordt een integrale belangenafweging gemaakt (functionaliteit, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid, beheerbaarheid, beeldkwaliteit, etc.).

De Puccinimethode draagt bij aan een betaalbare openbare ruimte doordat standaardisatie leidt tot lagere proceskosten: minder ontwerpwerk en minder keuzes op projectniveau. Standaardisatie leidt ook tot hogere uitvoeringskwaliteit, schaalvoordelen bij inkoop, lagere beheerkosten en meer mogelijkheden voor hergebruik van materialen.

Binnen die werkwijze van standaardisatie is versobering van de standaard mogelijk. Nadat het beleid is gewijzigd via een raadsbesluit (doorlooptijd +/- 1,5 jaar, inclusief participatie en inspraak) is daarmee een kostenbesparing te verwachten, o.a. door goedkopere verhardingsmaterialen, goedkoper straatmeubilair, goedkoper groen aanleggen, etc.).
Versobering van de standaard betekent dat stadsdelen minder ruimte krijgen voor lokale wensen. Maatwerk vraagt veel capaciteit o.a. in afstemming met omwonenden, betrokkenen en lokaal bestuur. Met een versobering van de standaard valt deze ruimte weg. Er blijft voor stadsdelen ruimte om te bepalen wát ze willen aanleggen, maar het hoe (materiaal, omvang, wijze van beheren) wordt standaard.

Maatschappelijke consequenties van versobering van de standaard zijn, samenvattend: verschillende typen verharding en straatmeubilair door elkaar (leidt tot een onrustig straatbeeld), afname van de ecologische en ruimtelijke kwaliteit, weerstand en bezwaren vanuit bewoners/ondernemers/ontwikkelaars, minder ruimte voor participatie in ontwerptrajecten, bezwaren vanuit belangenvertegenwoordigers (waaronder UNESCO). Ook duurzaamheidseisen (circulariteit, herbruikbaarheid, milieu impact) moeten mogelijk naar beneden worden bijgesteld om het goedkoopst mogelijk materiaal te kunnen inkopen.

Voor alle hieronder genoemde opties is een beleidswijziging via een raadsbesluit noodzakelijk. Een deel van de opties levert pas besparing op nadat lopende contracten zijn afgelopen en opnieuw aanbesteed:

- **Alle trottoirs in stoeptegels i.p.v. klinkers:** de inschatting is dat als het hele areaal vervangen is (> 30 jaar), een gemiddelde kostenbesparing te behalen is van +/- €1 miljoen per jaar (aanleg + beheer en onderhoud).
- **Alle rijbanen van woonstraten in betonstraatstenen i.p.v. gebakken klinkers:** de inschatting is dat als het hele areaal vervangen is (> 30 jaar) dit een gemiddelde kostenbesparing van +/- €1 miljoen per jaar oplevert (aanleg + beheer en onderhoud).
- **Stoppen met de toepassing van natuursteen in verhardingen:** de inschatting is dat een besparing te behalen is van in totaal gemiddeld +/- € 250.000 per jaar aan aanlegkosten en +/- € 500.000 per jaar in beheer en onderhoud (instandhouding).
- **Schrappen van de categorie ‘bijzondere plekken’ (de Dam, Leidseplein, Plein ’40-’45, etc.):** de inschatting is dat een besparing te behalen is van gemiddeld +/- € 300.000 per jaar aan aanlegkosten en € 300.000 per jaar in beheer en onderhoud (instandhouding).
- **Versobering straatmeubilair:** een geschatte theoretische jaarlijkse besparing van grofweg €600.000 per jaar op veelvoorkomend straatmeubilair (bankjes, fietsenrekken, etc.), wanneer overal in Amsterdam meest goedkope/sobere model geplaatst zou worden. De besparing wordt mogelijk deels teniet gedaan door toenemende complexiteit in het dagelijks beheer op langere termijn, door een toenemende variëteit aan straatmeubilair in de stad (iedere aanbesteding leidt tot nieuwe modellen). Een kwantificering van die mogelijke stijging in beheerkosten is niet te maken.
- **Versobering masten en armaturen verlichting:** een geschatte potentiële besparing van +/- €300.000 per jaar op de masten en armaturen die jaarlijks worden ingekocht, wanneer overal in Amsterdam het meest goedkope/sobere standaardmodel geplaatst zou worden**.**

- **Versoberen aanplant bomen, kleinere bomen planten:** op basis van *expert judgement* is een inschatting gemaakt dat per boom gemiddeld +/- €300 bespaard zou kunnen worden door kleinere bomen aan te planten. Dit zou een besparing opleveren van +/- €1,5 miljoen per jaar.
- **Versoberen beplanting, inzaaien van gazon/bloemenmix i.p.v. aanplanten beplanting:** een geschatte besparing van maximaal €2,3 miljoen per jaar op vervangingen van plantvakken.

Onder de beantwoording van deze vragen is per optie de onderbouwing opgenomen, inclusief verschillende voorbeelden van wat versobering betekent.

Vraag 2: Wat zijn de financiële voor- en nadelen van het afsluiten van meer wegen voor gemotoriseerd verkeer — inclusief de doorwerking op stadslogistiek en afvalinzameling (P2.3)?
Het afsluiten van een weg voor gemotoriseerd verkeer zorgt voor een besparing op onderhoudskosten voor die weg, als gevolg van minder belasting door zwaar verkeer. Deze besparing wordt echter teniet gedaan doordat het verkeer verplaatst naar andere wegen, waardoor de belasting daar toeneemt. Omdat het grootste deel van de wegen wel toegankelijk moet blijven voor aanliggende adressen is in de meeste gevallen een toegangsregime nodig, met administratie voor ontheffingen en bekeuringen. Deze kosten komen er dan nog bovenop. De kosten hiervan zijn afhankelijk van het precieze regime: alleen borden met menselijk toezicht, uitneembare of verzinkbare palen en/of cameratoezicht.

Het effect van afsluiten van een weg voor gemotoriseerd verkeer hangt af van de functie. In specifieke situaties is afsluiten van de hele weg voor al het verkeer mogelijk en hoeft deze daarmee niet meer onderhouden te worden. In het grootste deel van de wegen in de stad heeft de rijbaan echter ook een functie voor langzaam verkeer. Afsluiting voor langzaam verkeer is mogelijk, maar vraagt ook meer inzet van toezicht en verkeersregie.

Ook is er in bijna alle gevallen een toegangsregime voor specifieke doelgroepen wenselijk, vanwege aanliggende adressen. Dit gaat o.a. om voertuigen van afval en grondstoffen, nood- & hulpdiensten en andere (spoed)zorgverlening, bevoorrading en servicelogistiek (aannemers, verhuizingen), bewoners met een lichamelijke beperking/toegankelijkheid van bestemmingen, en openbaar vervoer). Hiervoor zal de rijbaan nog steeds op een vergelijkbaar niveau onderhouden moeten worden.

Afsluiten voor (bijna al het) gemotoriseerd verkeer minimaliseert wel de belasting van de rijbaan; daarmee is minder onderhoud nodig en neemt de levensduur toe. CE-Delft heeft onderzoek gedaan naar de totale instandhoudingskosten en het effect van de belasting van de weg op de totale onderhouds-/vervangingskosten. Daaruit blijkt dat zwaar verkeer meer dan evenredig aan de slijtage van de weg bijdraagt, maar dat slechts 5% van de totale kosten afhankelijk zijn van het gebruik van de weg. De overige 95% van de kosten hebben te maken met natuurlijk verval.

Ervaring in Amsterdam leert dat afsluiten van een weg voor gemotoriseerd verkeer vooral leidt tot verplaatsing van routes en beperkt tot minder verplaatsingen. Een lagere belasting op de afgesloten weg gaat dus gepaard met een bijna vergelijkbare toename op de alternatieve routes. Daar nemen de kosten door de slijtage toe met een bijna vergelijkbaar bedrag. Het grootste theoretische effect was de vermindering als gevolg van de pilot Weesperstraat. Dit leidde tot 3% afname van autoverkeer. Dit betekent dat het overige verkeer verplaatste naar andere routes. Er is dan een maximale theoretische besparing te halen van 3% van 5% (= 0,15%).

Twee voorbeelden om bovenstaande kwantitatief toe te lichten:
1) De gehele Lelylaan tussen A10 en Meer en Vaart heeft een oppervlakte van 30.000 m^2 op een totaal areaal van verhardingen van ca 31 mln m^2. Afsluiten van deze weg, die uitsluitend door gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt en geen lokale bestemmingsfunctie heeft (dus ook niet voor stadslogistiek en afvalinzameling), reduceert het te beheren areaal met 0,09%. De bijbehorende besparing in de onderhoudskosten zal eenzelfde percentage zijn (ordegrootte € € 150.000 per jaar). De maatschappelijke effecten van een dergelijke afsluiting zijn groot. De pilot met de knip in de Weesperstraat heeft laten zien dat voor nood- en hulpdiensten dergelijke routes echter cruciaal zijn voor de aanrijtijden. Ook andere partijen, waaronder bevoorrading, en zorgverlening hadden te maken met verstoringen, wat leidde tot hogere kosten en problemen in de serviceverlening. Grotere drukte op andere routes leidt tot toenemende uitstoot en verkeersonveiligheid daar. Binnen de huidige aanpak zullen er ook kosten bijkomen voor het begeleiden van verkeersstromen (o.a. inzet verkeersregelaars en monitoren en aanpassen van verkeerslichten)
2) De Amstel oostzijde tussen Sarphatistraat en de Nieuwe Achtergracht is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer met een toegangsregime voor o.a. bewoners en bedrijven en wagens van Afval & Grondstoffen. Op basis van de kentallen van CE Delft bespaart deze maatregel door een afname van de verkeersintensiteit ongeveer € 1.400 per jaar aan onderhoudskosten. Dit verkeer is grotendeels verplaatst naar de Weesperstraat. Daar zijn de onderhoudskosten waarschijnlijk met een vergelijkbaar bedrag toegenomen.

[Vraag 3: Wat zijn de financiële voor- en nadelen van het afsluiten van meer wegen voor gemotoriseerd verkeer — inclusief de doorwerking op stadslogistiek en afvalinzameling (P2.3)?] Opm.: Deze vraag is dubbel gesteld.

Bovenstaande vragen kunnen ook gevoeglijk worden beantwoord in 1 stuk over Stand van zaken en keuzes binnen het programma Verhardingen.

BIJLAGE ONDERBOUWING VERSOBERING PUCCINI

Hieronder volgt per optie een nadere onderbouwing.

Versoberingsopties Rood (verhardingen, straatmeubilair)

1. **Versobering materiaal trottoirs: trottoirs in stoeptegels (beton) i.p.v. klinkers (gebakken klei)**

Het huidige beleid van de Puccinimethode hanteert gebakken klinkers als standaard materiaal voor de verharding van stoepen van de volgende gebieden: binnenstad, historische kernen, historische linten en de Zuidelijke IJ-oevers. In de 19e-eeuwse gordel, de tuindorpen en de Noordelijke IJoever zijn gebakken klinkers in trottoir sinds 2024 alleen nog onder strikte voorwaarden toegestaan.

Gebakken klinkers zijn duurder materiaal dan betontegels. Hiertegenover staat de theoretische levensduur van gebakken klinkers 120 jaar tegenover 50 jaar voor betontegels. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen en kostenefficiëntie is het huidige beleid dat materiaal wordt hergebruikt zolang de technische staat dat toelaat: klinkers gaan dus veel langer mee. Prijsverschil aanleg (prijspeil 2025):

Gebakken klinker trottoir (excl. fundering), aanlegkosten per m2	€ 128,64
Betontegel trottoir (excl. fundering), aanlegkosten per m2	€ 48,20

Op basis van GIS-data, kostenkengetallen en de huidige praktijk van het assetmanagement in Amsterdam is een inschatting gemaakt van de mogelijke besparing. Het bestaande areaal voetpaden in klinkers is 2.361,584 m2. **De inschatting is dat als het hele areaal vervangen is (over > 30 jaar) een besparing te behalen is van +/- €1 miljoen per jaar (kijkend naar de volledige levenscyclus van de stenen, aanleg + beheer en onderhoud). Naar die besparing wordt stapsgewijs toegewerkt naarmate het areaal vervangen wordt.**

Te verwachten consequenties van een dergelijke beleidswijziging zijn: afname van de ruimtelijke kwaliteit, weerstand vanuit bewoners en ondernemers, onrustig straatbeeld door verschillende materialen binnen één gebied, weerstand vanuit vastgoedeigenaren en ontwikkelaars wanneer openbare ruimten laagwaardiger worden ingericht dan voorheen en bezwaren vanuit belangenorganisaties m.b.t. cultuurhistorische waarde van beschermde stadsgezichten. Specifiek in de 17e -eeuwse grachtengordel zijn bij toepassing van tegels in de trottoirs bezwaren te verwachten vanuit UNESCO Werelderfgoed.



Links: Driemond, recent aangelegd conform Puccini-standaarden met gebakken klinkers in de rijbaan en stoeptegels in trottoir. Rechts: de Amstel, recent aangelegd conform Puccini-standaarden met gebakken klinkers in rijbanen en trottoirs en natuurstenen banden. Dit is ook de standaard voor de grachtengordel (UNESCO werelderfgoed).



Met behulp van AI gegenereerde ruwe impressie van hoe de 17e-eeuwse grachtengordel (Herengracht) eruit zou kunnen zien met een trottoir van grijze betontegels (ter indicatie). Bewerking van een Google Streetview beeld.

2. **Versobering materiaal rijbanen: alle rijbanen woonstraten in betonstraatstenen**

Sinds 2018 is het beleid in de Puccinimethode dat alle rijbanen van 'woonstraten' (erftoegangswegen 30 km/uur en erven) worden uitgevoerd in gebakken klinkers. Tot 2018 werden buiten de ring betonstraatstenen toegepast. Dat zijn 'klinkers' van beton, goedkoper dan gebakken klinkers.

Het nadeel van deze betonstraatstenen is dat ze na aanleg binnen enkele jaren vaal worden en sneller groen uitslaan (algen). Dat leverde in Nieuw-West, Noord en Zuidoost een somber en grauw straatbeeld op. Vanuit de ambitie om een ongedeelde stad te zijn, heeft de gemeenteraad in 2018 besloten voortaan in heel Amsterdam gebakken klinkers toe te passen in de rijbanen van woonstraten.

Gebakken klinkers zijn duurder materiaal dan betonstraatstenen. Echter is de theoretische levensduur van gebakken klinkers 120 jaar tegenover 60 jaar voor betonstraatstenen. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen en kostenefficiëntie is het huidige beleid dat materiaal wordt hergebruikt zolang de technische staat dat toelaat: klinkers gaan dus veel langer mee. Prijsverschil aanleg (prijspeil '25):

Gebakken klinker rijbaan, aanleg per m2 met een levensduur van 120 jaar	€ 154,04
Betonstraatsteen rijbaan, aanleg per m2 met een levensduur van 60 jaar	€ 100,72

Op basis van GIS-data, kostenkengetallen en de huidige praktijk van het assetmanagement in Amsterdam is een inschatting gemaakt van de mogelijke besparing wanneer in het hele gebied waar nu conform beleid gebakken klinkers in de rijbanen worden toegepast, voortaan betonstraatstenen worden toegepast. **De inschatting is dat als het hele areaal vervangen is (over > 30 jaar) de toepassing van betonstraatstenen een gemiddelde kostenbesparing van +/- € 1 miljoen per jaar oplevert (kijkend naar de volledige levenscyclus van de stenen, aanleg + beheer en onderhoud).** Berekend over het bestaande areaal rijbanen in gebakken steen, betonstraatstenen en asfalt in woonstraten (6.905.089 m2). **Naar die besparing wordt stapsgewijs toegewerkt naarmate het areaal vervangen wordt.**

Te verwachten consequenties van een dergelijke beleidswijziging zijn: afname van de ruimtelijke kwaliteit, weerstand vanuit bewoners en ondernemers, weerstand vanuit vastgoedeigenaren en ontwikkelaars wanneer openbare ruimten laagwaardiger worden ingericht dan voorheen en bezwaren vanuit belangenorganisaties m.b.t. de cultuurhistorische waarde van beschermde stadsgezichten. Specifiek in de 17e-eeuwse grachtengordel zijn bij toepassing van betonstraatstenen in de rijbanen bezwaren te verwachten vanuit UNESCO Werelderfgoed. `



Overgang gebakken klinker (voorgrond, nieuwer) naar betonstraatsteen (achtergrond, ouder) in Nieuw-West.



Lijnbaansgracht: gebakken klinkers in de rijbaan, betonstraatstenen in het trottoir (resterend uit de tijd dat nog betonstraatstenen werden toegepast in de binnenstad / grachtengordel).





Kelbergen en Kloekhorststraat (Zuidoost): rijbanen van betonstraatstenen (aangelegd tussen 2009 – 2015)

3. **Stoppen met de toepassing van natuursteen in de verhardingen**

De Puccinimethode bevat een aantal locaties waar het beleid natuursteen als standaard voorschrijft vanuit cultuurhistorische overwegingen of beleidskeuzes uit het verleden. Het gaat om: trottoirbanden in de historische binnenstad, Amsteldijken binnenstad (Nes, Warmoesstraat, etc.) en rijbanen op IJburg Haven-Eiland.

Daarnaast staat de Puccinimethode natuursteen toe (het mag, het hoeft niet) op ‘Bijzondere plekken’ (de Dam, Stationseiland, Buikslotermeerplein, Arenaboulevard, Plein ’40-’45, etc. etc.) en op buurtpleintjes (natuursteen accenten). Dit beleid leidt ertoe dat op dit moment +/- 1,5% van het areaal aan verhardingen in natuursteen ligt.

In maart 2025 is een ambtelijke richtlijn vastgesteld waarmee gestuurd wordt op het verder terugdringen van de toepassing van natuursteen binnen de kaders van het vastgestelde beleid. Want hoewel natuursteen kwaliteiten heeft

die waarde toevoegen aan de openbare ruimte, kent natuursteen ook nadelen waaronder de hoge milieu-impact, hoge kosten en slechte arbeidsomstandigheden in de natuursteengroeves.

Deze terughoudendheid zal een rem zetten op de groei van het natuursteen areaal in de stad via gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen van de openbare ruimte. Er kan ook de bestuurlijke keuze gemaakt worden om het beleid aan te passen en nergens meer natuursteen toe te passen in verhardingen. Dat zou betekenen dat wanneer natuursteenverharding technisch gezien aan vervanging toe is, er geen natuursteen meer terugkomt.

Om de grootst mogelijke kostenbesparing inzichtelijk te maken, is gerekend met het goedkoopst mogelijke alternatief voor natuursteen. Dat zijn betonnen stoepranden, betontegels in de trottoirs/op pleinen en betonstraatstenen in rijbanen**.**

De inschatting is dat dan een besparing te behalen is van in totaal gemiddeld +/- € 250.000 per jaar aan aanlegkosten en +/- € 500.000 per jaar in beheer en onderhoud (instandhouding)[1].

Te verwachten consequentie van een dergelijke beleidswijziging is bezwaar vanuit bewoners en belangenorganisaties m.b.t. cultuurhistorische waarde van beschermde stadsgezichten en monumentale omgevingen zoals de Dam. Specifiek in de 17e-eeuwse grachtengordel zijn ook bezwaren te verwachten vanuit UNESCO Werelderfgoed m.b.t. het niet langer toepassen van natuurstenen trottoirbanden. Ook wordt ‘ongelijk investeren’ in ruimtelijke kwaliteit door natuursteen toe te passen in Nieuw-West, Zuidoost en Noord hiermee onmogelijk.

4. **Schrappen van de categorie “bijzondere plekken” uit het beleid**

Het beleid van de Puccinimethode kent ‘bijzondere plekken’ waarop meer ontwerpvrijheid mogelijk is. Zoals vastgesteld door de gemeenteraad in het Beleidskader Puccinimethode (2024) zijn er 65 bijzondere plekken waaronder de Dam, Stationseiland, Buikslotermeerplein, Arenaboulevard, Plein ’40-’45, Museumplein, Stationsplein Weesp, etc.

De in het beleid aangewezen ‘bijzondere plekken’ bedragen in totaal zo’n 3,4 % van het areaal (1.170.835 m2). De ‘meerkosten’ van het inrichten van een bijzondere plek verschillen sterk per ontwerp: soms wordt nauwelijks afgeweken van de standaard, soms wordt gekozen voor sterke afwijkingen met dure materialen en bijzondere elementen.

Wanneer ter indicatie wordt uitgegaan van meerkosten van 25% in zowel aanleg als beheer voor ‘verbijzonderingen’ in het ontwerp, is de schatting een besparing te behalen is van in totaal gemiddeld +/- € 300.000 per jaar aan aanlegkosten en +/- € 300.000 per jaar in beheer en onderhoud (instandhouding).

In aanvulling daarop zijn lagere proceskosten te verwachten bij ‘herinrichtingsprojecten’ (gefinancierd vanuit Stadsverbetering en Investeringen) wanneer beeldbepalende plekken als de Dam, het Leidseplein en het Buikslotermeerplein in de toekomst niet meer ‘verbijzonderd’ ingericht kunnen worden, maar volledig conform de standaard.

Te verwachten consequentie van deze beleidswijziging is weerstand vanuit bewoners en stadsdeelbestuurders, omdat de ontwerpvrijheid en participatieruimte m.b.t. het ‘verbijzonderen’ van belangrijpe plekken in de stad uit het beleid verdwijnt. De stad wordt dan meer “eenheidsworst” door strikte toepassing van de Puccinistandaard. Daarnaast zijn bezwaren te verwachten vanuit belangenorganisaties op het vlak van erfgoed en cultuurhistorie wanneer plekken met cultuurhistorische waarde, zoals de Dam, (her)ingericht zouden moeten worden conform de Puccinistandaard.

5. **Versobering typen straatmeubilair (goedkoopst mogelijke modellen inkopen)**

Amsterdam hanteert beeldbepalende standaarden voor straatmeubilair die zijn vastgelegd in de Puccinimethode (afvalbakken, fietsenrekken, bankjes, etc.). Het betreft veelal ontwerpen die intellectueel eigendom zijn van de gemeente en door de markt geproduceerd worden. Voordelen daarvan zijn: betere beheerbaarheid (minder verschillende soorten meubilair in beheer, minder verschillende onderdelen op voorraad, minder complex in de uitvoering) en herbruikbaarheid en uitwisselbaarheid van straatmeubilair of onderdelen daarvan.



Standaard Puccini-meubilair: canapé retro zitbank, afvalbak, fietsenrek, Amsterdammertje

Deze standaardisatie van Amsterdamse ontwerpen leidt er ook toe dat Amsterdam decennia lang dezelfde modellen straatmeubilair kan toepassen, waardoor rust en eenheid in het straatbeeld is ontstaan. Het Amsterdamse straatmeubilair is van goede kwaliteit en heeft een hoogwaardige uitstraling.

Een kostenbesparing op inkoop is in potentie mogelijk door niet langer standaard Amsterdams straatmeubilair toe te passen, maar iedere paar jaar opnieuw het meubilair aan te besteden gericht op de laagst mogelijk prijs. Hieronder volgt een indicatie van de te verwachten potentiële besparingen voor een aantal veelvoorkomende types straatmeubilair.

	Huidige inkoopprijs van het Amsterdamse model uit de Puccini-standaard	**Inschatting goedkoopste en meest sobere alternatief in de markt**	**Aantal ingekocht per jaar**	**Potentiële besparing op plaatsingskosten op het hele areaal, per jaar**
Zitbank canapé	€ 1.060,--	€ 450 (1)	210	€ 128.100
Zitbank vier planken	€ 725,--	€ 450,--	100	€ 27.500
Afvalbak 200 liter	€ 1.400,--	€ 1.200,--	2000 (4)	€ 400.000
Fietsenrek	€ 680,--	€ 535 (2)	175	€ 25.375
Amsterdammertje	€ 315,--	€ 150,-- (3)	110	€ 18.150

1. *Voor de canapé zitbank is in deze vergelijking uitgegaan van het goedkoopste functionele alternatief, dat echter qua uitstraling/beeldkwaliteit niet gelijkswaardig is: een sobere bank met vier planken.*
2. *Het gehanteerde alternatief is qua functionaliteit gelijk aan de eisen van het Puccini-rijwielrek. Er zijn wel hele goedkope alternatieven beschikbaar waar alleen je voorwiel in zet, maar dat is functioneel niet te vergelijken.*
3. *Het Amsterdammertje is een uniek model. Het gehanteerde alternatief is een cilindrische buispaal.*
4. *Dit betreft het reguliere aantal vervangingen per jaar. Daarnaast bestaat de bestuurlijke ambitie om 8000 prullenbakken te vervangen, gerelateerd aan de statiegeldproblematiek.*

In totaal leidt dit tot een geschatte theoretische jaarlijkse besparing van grofweg €600.000 per jaar op de inkoop van deze typen straatmeubilair. Uitgangspunt hierbij is dat de levensduur van dit straatmeubilair gelijk blijft. Een dergelijke besparing kan echter pas bereikt worden na afloop van de lopende raamcontracten. De besparing wordt mogelijk deels teniet gedaan door toenemende complexiteit in het dagelijks beheer op lange termijn, door een toenemende variëteit aan straatmeubilair in de stad (iedere aanbesteding leidt tot nieuwe modellen). Een kwantificering van die mogelijke stijging in beheerkosten is niet te maken.
Te verwachten consequenties van een dergelijke beleidswijziging zijn: een onrustig straatbeeld (diverse ‘generaties’ bankjes/fietsenrekken/prullenbakken in één straat) en lagere ruimtelijke kwaliteit en gebruikscomfort. Leidt mogelijk tot klachten vanuit bewoners.



Ter indicatie: voorbeelden van ‘goedkoper’ meubilair (bankje, paaltje) dan de huidige Amsterdamse Puccini-standaard, zoals dat op de markt verkrijgbaar is (in de hierboven genoemde prijscategorieën).

6. **Versobering masten en armaturen verlichting (goedkoopste modellen plaatsen)**

Onderdeel van de Puccinimethode is de standaardisatie van masten en armaturen voor de openbare verlichting. Per stedenbouwkundige zone wordt een passende mast en armatuur voorgeschreven. Bijvoorbeeld de Kroon- en Ritterarmaturen in de binnenstad van Amsterdam. Een kostenbesparing is mogelijk door in alle stedenbouwkundige zones hetzelfde type masten en armaturen toe te passen, waarbij gekozen wordt voor het goedkoopste standaardmodel. Dat betekent dat als een mast/armatuur kapot gaat en nieuw ingekocht moet worden, deze zou worden vervangen door het goedkoopst mogelijke functionele model. De jaarlijkse inkoop is echter relatief beperkt, omdat zo veel mogelijk materiaal voor de openbare verlichting wordt hergebruikt.

In totaal leidt dit tot een geschatte potentiële besparing van +/- € 300.000 per jaar op de masten en armaturen die jaarlijks worden ingekocht. Het uitgangspunt is hierbij dat de levensduur van de masten en armaturen gelijk blijft. Het grootste deel van deze besparingen zal naar verwachting in de gebiedsontwikkeling landen (+/- € 250.000). Deze besparingen kunnen echter pas bereikt worden na afloop en nieuwe aanbesteding van de bijbehorende raamcontracten.

Te verwachten consequenties van een dergelijke beleidswijziging zijn: onrustig straatbeeld doordat in één straat/op één gracht verschillende lantaarnpalen komen te staan, afbreuk van de ruimtelijke kwaliteit en bezwaren vanuit bewoners, ondernemers en belangenorganisaties (waaronder VVAB, Heemschut, Voordestad, UNESCO, etc.).



Links: meest ‘sobere’ standaard mast + armatuur voor woonstraten. Rechts: de masten en armaturen zoals gehanteerd in de binnenstad van Amsterdam (Ritter & Kroon)

Versoberingsopties Groen (beplanting, bomen)

7. **Versoberen aanplant bomen: kleinere bomen aanplanten.**

Het beleid zoals opgenomen in de Puccinimethode schrijft voor welke maat bomen bij aanplant minimaal moeten hebben. Een besparing is te behalen door een kleinere aanplantmaat te gebruiken.

De te behalen besparing bij de aanplant van bomen verschilt sterk per situatie en boomsoort. Vanuit beheer worden jaarlijks structureel 2000 bomen aangeplant (een optie voor het verminderen van de aanplant is opgenomen in de beantwoording van vraag p2-2). Het is de ambitie om daarnaast 500 extra bomen te planten om lege boomspiegels te vullen. Daarnaast worden vanuit herinrichtingsprojecten nog +/- 2500 bomen geplant (gebiedsontwikkeling buiten beschouwing gelaten).

De aanplant van een boom kost gemiddeld €6300 (dit is exclusief de kap). Op basis van expert judgement is een inschatting gemaakt dat per boom gemiddeld +/- €300 bespaard zou kunnen worden op groeiplaats en boomgrootte. Dit zou een potentiële besparing opleveren van +/- €1.500.000 per jaar.

Consequenties van deze beleidswijziging zijn: kleinere bomen bij aanplant, waardoor straten ‘kaal’ ogen. Dit leidt naar verwachting tot weerstand bij bewoners, wanneer grote bomen gekapt worden en worden vervangen door kleinere bomen dan we nu herplanten. Het betekent ook dat de bomen de eerste jaren minder meerwaarde leveren m.b.t. verkoeling, schaduw en biodiversiteit. Tot slot kan de herplantplicht bij bomenkap lastiger worden nagekomen, omdat er meer bomen herplant moeten worden om de gekapte boom te compenseren.

8. **Versoberen beplanting: inzaaien van gazon/bloemenmix i.p.v. aanplanten beplanting**

Beplanting wordt ontworpen en aangelegd conform de standaarden van het Handboek Groen van de Puccinimethode. Het Handboek Groen bevat onder meer inrichtingsprincipes en soortenlijsten voor toepassing van hagen, heesters, vaste planten, siergrassen, bollen en knollen en perkgoed. Veel van deze groentypen worden aangeplant met jonge planten die vervolgens verder groeien. Een goedkoper alternatief is inzaaien van gazon/bloemenmix.

Bij de huidige investering wordt er jaarlijks maximaal 20.000 m2 beplanting vervangen. Het vervangen van beplanting kost €130/m2. Inzaaien met bloemenmix of gazon kost €13/m2.

Overstappen van aanplanten (vaste planten, heesters, etc.) naar uitsluitend inzaaien van gazon/bloemenmix kan een besparing opleveren van maximaal €2,3 miljoen per jaar op vervangingen. Daarnaast kan aanvullende besparing worden behaald op herinrichtingen (gefinancierd vanuit Stadsverbetering) en in gebiedsontwikkelingen, wanneer dit beleid ook daar wordt doorgezet.

Enkele kanttekeningen bij deze berekende besparingen: het omvormen van beplanting naar gazon kan extra kosten met zich meebrengen, omdat de bodem aangepast dient te worden. De kosten hierboven gaan uit van het vervangen van bestaand gazon. Niet alle plantvakken zijn geschikt om te vormen naar gazon/zaaigoed.

Consequenties van inzaaien: diverse groentypen zoals vaste planten en heesters - die nu in veel Amsterdamse plantvakken staan - kunnen niet langer worden toegepast. Het eindbeeld van bloemrijk gras is anders dan het eindbeeld van plantvakken met heesters en vaste planten. Gras en kruiden zijn op hun mooist tijdens de bloeiperiode (april-augustus), daarvoor en daarna is het plantvak vrij kaal. In het verleden is gebleken dat dat ertoe kan leiden dat plantvakken in het winterseizoen niet gezien worden als ‘groen’, waardoor bewoners auto’s erin parkeren, met schade tot gevolg.

Een vak met beplanting is ook beter bestand tegen droogte dan een gazon of ingezaaide bloemen. Dit is een risico gezien er steeds meer periodes van droogte optreden. Een vak met beplanting bevat ook meer dieper groeiende wortels die het water makkelijker afvoeren naar de ondergrond en is daardoor beter bestand tegen piekbuien.

Daarnaast duurt het bij inzaaien langer voordat het eindresultaat zichtbaar is, omdat de grond in het eerste jaar vaak nog kaal is. Dat leidt tot een onaantrekkelijk straatbeeld en mogelijk ook tot onvrede onder bewoners. De ontwikkeling van planten is sterk afhankelijk van weeromstandigheden (droogte, kou), waardoor kale plekken kunnen ontstaan. Voor een goede ontwikkeling is intensiever dagelijks beheer nodig: jong zaaisel is kwetsbaar en vereist in de eerste maanden water en onkruidbestrijding om te voorkomen dat ruige planten het overnemen. Daar staat tegenover dat op langere termijn het beheren van (bloemrijk)gras goedkoper is dan vaste planten.





Voorbeeld Hasebroekstraat: *dit plantvak was eerst een vak met vaste planten. Vaste planten sterven in de winter bovengronds af, waardoor het plantvak niet meer herkenbaar is. Hierboven een voorbeeld van wat er dan vaak gebeurt. Bewoners parkeren er hun auto in, fietsen, afval etc.. De grond wordt samengedrukt en de beplanting sterft af. Ingezaaid gras/bloemen kent hetzelfde risico.*



Voorbeeld Prinses Irenestraat ter hoogte van nr. 33: *hieronder zie je een heel goed voorbeeld van wat beplantingsvakken met diverse beplanting (heesters, bomen en vaste planten) doen: schaduw en daarmee verkoeling, variatie in worteldiepte essentieel voor goed functioneren wadi en daarmee regenwaterverwerking, variatie in structuren en daarmee een aantrekkelijk beeld voor mensen, maar ook een aantrekkelijke leefomgeving voor insecten en dieren.*



Even verderop in de Prinses Irenestraat ter hoogte van nr. 52: *deze plantvakken hebben zelfde maat, maar zijn alleen ingezaaid. Geen schaduw, geen variatie in structuren, slechte waterverwerking. Nadelige effecten voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en groenbeleving voor gebruikers van de openbare ruimte.*



Voorbeeld 5.1, 2, e ***der Weldammelaan:*** *oude situatie, gras, 'dode' plinten. Bewoners vonden de openbare ruimte niet prettig. Daaruit is het initiatief voortgekomen om het gras om te vormen naar beplanting.*



Resultaat: de dode plint is nu verborgen achter gevarieerd groen, klimaatadaptief, biodivers, etc.

Bijlage 1.3 projecten van GV

Vastgoedprojecten
Voor het Nationaal Slavernij Museum en de Meervaart is het uitgebreide format aangeleverd.
De onderstaande tabel geeft een overzicht van de overig grote investeringsprojecten waarvoor GV verantwoordelijk is. Deze tabel sluit (zover mogelijk) aan op de “Tabel grote projecten behorende bij vraag onderhandelaars 3 april” of de Nota Investeringen.

Transitieplan Werven en Overslagpunten	
Omschrijving:	Het betreft het optimaliseren van de huisvesting van de drie uitvoerende directies binnen het cluster. Het programma is in uitvoering.
Perspectief:	In de Nota Investeringen is daarbij aangegeven: “Afschalen en kiezen om investeringen binnen de opgave niet te realiseren en personeel en materieel te verspreiden over andere locaties is zeer complex en lijkt niet gunstig. Locaties die vrij moeten komen voor gebiedsontwikkeling kunnen dan niet of niet op de afgesproken data worden opgeleverd. TWO is een integraal programma. Afzonderlijk situaties schrappen leidt tot problemen waardoor afval niet of moeilijker kan worden opgehaald en leidt tot een slechtere exploitatie.”
Smart Mobility Hub	
Omschrijving:	GV heeft investeringsruimte voor een deel van het programma van deze grotere ontwikkeling.
Perspectief:	Investering kan in de tijd verschuiven als Smart Mobility Hub wordt uitgesteld. In de beantwoording Grote Projecten 3 april is daarbij aangegeven: “Het project is met kredietbesluit afgedekt, de aanbesteding loopt en wordt medio 2026 verwacht. ”
Uitvoeringsprogramma Brandveiligheid	
Omschrijving:	Programma betreft het uitvoeren van brandscans en het treffen van maatregelen om te voldoen aan wettelijke eisen. Het programma is in uitvoering.
Perspectief:	In de Nota Investeringen is aangeven dat aanvullende middelen nodig zijn om maatregelen te treffen. Daarbij is aangegeven: “Realistische afschaalopties zijn niet mogelijk.”
Uitvoeringsprogramma Duurzaam Gemeentelijk Vastgoed	
Omschrijving:	Programma is in uitvoering, de beschikbare investeringsruimte is middels bestuurlijk besluitvorming inmiddels

	volledig belegd.
Perspectief:	In de Notitie Investeringen is aangeven dat als toegezegde projecten niet worden uitgevoerd er E 30 m incidenteel kan vrijvallen. Daarbij is aangegeven: ““Stoppen met verduurzamen. Er zijn incidentele middelen toegekend voor de verduurzaming van het gemeentelijk maatschappelijk vastgoed, onderwijshuisvesting en de K&C- en Sport-specials. De enige afschaalmogelijkheid is het terugdraaien van toegekende incidentele middelen, als daar nog geen verplichtingen voor zijn aangegaan. Daarmee draaien we de ontwikkeling naar een duurzamere en gezonde gebouwvoorraad terug. Omdat er nieuwe wettelijke duurzaamheidseisen aankomen is dit echter uitstel, met een cumulatief kostenrisico in de toekomst. Deze kosten kunnen dan hoger uitvallen omdat alternatieve, niet-compatibele investeringen vervroegd worden afgeschreven. Bovendien moet de gemeente dan de CO2-reductie die we mislopen, in andere programma’s realiseren. Hoewel we hier deze afschaaloptie benoemen, is er structurele financiering nodig om nieuw en bestaand maatschappelijk vastgoed te laten voldoen aan wettelijke eisen. Mogelijke besparing: incidenteel ca. € 30 miljoen.” (Onder de E 30 M vallen onder ook de verduurzaming van andere grote projecten, zoals de specials, bv Amsterdam Museum, of De Mirandabad die niet onder het UDGV vallen.)
KDV (Kinderdagverblijven)	
Omschrijving:	GV investeert in de ruimte voor KDV bij de bouw van nieuwe scholen. Dit programma is in uitvoering.
Perspectief:	Het tempo van de investeringen wordt bepaald door het tempo van de gebiedsontwikkeling zoals beschreven in de BO Complete Stad. Omdat KDV’s marktconform worden verhuurd, zijn dit in de regel rendabele investeringen.