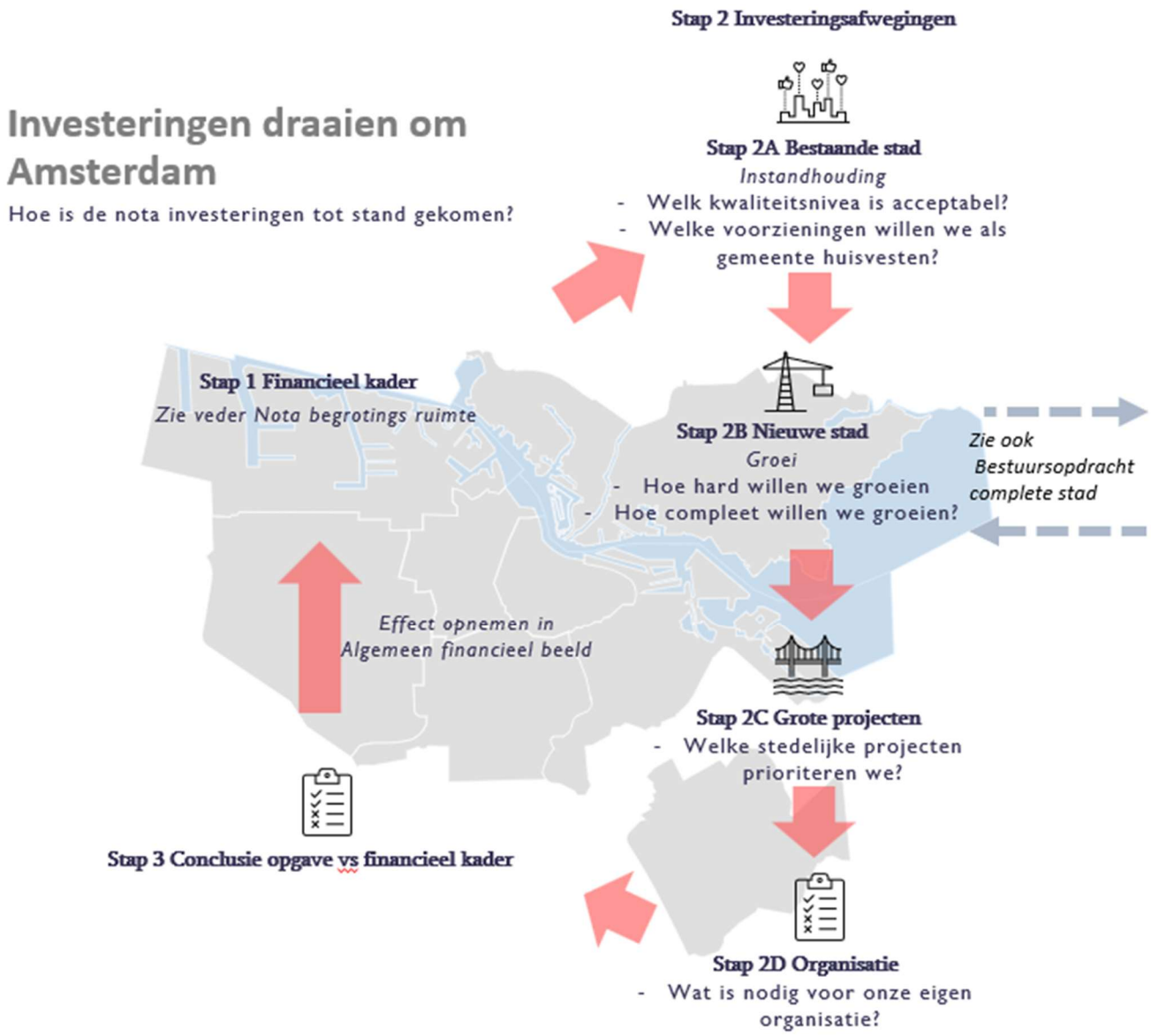
Nota investeringen 2026
DEEL: B

De nota investeringen bestaat uit twee delen, deel A en deel B.

- Deel A **het investeringsoverzicht**., een visuele weergave van de alle bezittingen, uitgangspunten voor groei, het huidige portfolio en de op- en afschaal opties.
- Deel B: **De nota investeringen,** een uitwerking van het onderhandelingsoverzicht, met daarbij overwegingen en impact voor keuzes. Daarnaast is er in de nota investeringen ook een vooruitblik opgenomen voor 15 jaar

De Nota Investeringen is een ambtelijk product. Duiding, analyses en aanbevelingen zijn afkomstig van de ambtelijke organisatie en niet van het college. **De nota investeringen geeft inzicht in het investeringsportfolio en de impact van de investeringsruimte** . Daarnaast hebben we besparingsopties en intensiveringen (op basis van verkiezingsprogramma's) uitgewerkt. Uiteraard hebben keuzes om bestaand beleid uit te breiden of nieuwe plannen uit te voeren budgettaire consequenties. In deze nota kiezen we ervoor te redeneren vanuit de opgave en aan te geven wat de implicaties zijn voor de investeringsruimte.

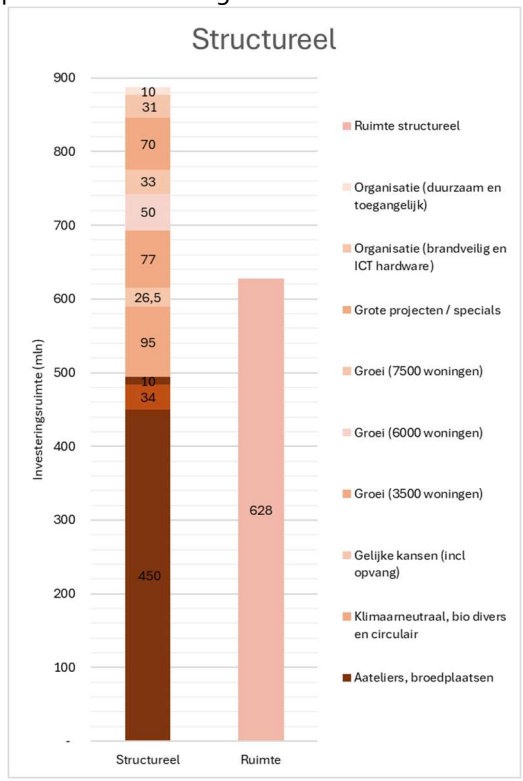


1 Management samenvatting

In deze nota is te lezen welke investeringen er momenteel plaatsvinden en de komende vijftien jaar nodig zijn om de stad in stand te houden. De gevolgen van autonome ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, netcongestie en veroudering zijn daarin meegenomen. Verder is te lezen hoe Amsterdam omgaat met groei en blijft streven naar een complete stad met gelijke kansen voor alle Amsterdammers, ook in nieuwe gebieden.

1.1 Stap 1 Financieel kader (zie hiervoor ook Nota begrotingsruimte)

De stad kent sinds een aantal jaar het huidige investeringsstelsel. In dit stelsel sturen we op investeringsruimte. Door te werken met structurele investeringsruimte [1]hebben we de mogelijkheid integraal investeringen af te wegen en daarmee te sturen de stad die wij in de toekomst willen zijn. Er is uitgegaan van de investeringsruimte van € 630 miljoen[2]. Met deze investeringsruimte kunnen we niet het huidige beleid dekken. Voor de basis op orde en het huidige beleid door te kunnen zetten is een investeringsruimte van circa € 800 miljoen nodig (en 230 miljoen incidenteel) Het verhogen (of verlagen) van de investeringsruimte is mogelijk, maar daarvoor zullen de bij behorende lasten (exploitatie, rente en afschrijving) in de begroting moeten worden ingepast. Ook moet de hogere schuld worden geaccepteerd en de markt de mogelijkheid bieden deze investeringen ook te realiseren.



- Betaalbaarheid: In het algemene beeld is bij investeringsruimte van € 630 miljoen rekening te houden met dekking vanuit algemene middelen van € 1 miljoen (afschrijvingen, rente en beheer en onderhoud). De overige benodigde dekking komt vanuit vrijval kapitaallasten, tarieven en dekking vanuit de systematiek nominaal en volume. Voor extra incidentele investeringsruimte is structurele exploitatie ruimte nodig (7% van de investeringssom), voor structurele investeringsruimte is cumulatief ruimte nodig in de begroting (dus 7% van de ruimte per jaar), zie voor meer informatie hoofdstuk 3.
- In de afgelopen periode stuurden we voor onze schuldquote op het midden van de bandbreedte van 90% - 130%. Dit houdt in dat we stuurden erop de schuld in 2050 niet hoger te laten oplopen dan 110% van de omvang van onze begroting en hierop te stabiliseren.
- Realiseerbaarheid: Een investeringsvolume van € 630 miljoen in 2030 is realiseerbaar, gelet op het gemiddeld gerealiseerde volume in de jaren 2022-2024 van circa € 600 miljoen. Op dit moment zien we wel een flink tekort aan capaciteit, zowel ambtelijk als op de markt

Stap 2 Investeringsafwegingen

Uitgaande van een beperkte investeringsruimte zal tussen de opgaves moeten worden gekozen. Daarbij hebben niet alle opgaves dezelfde 'bewegingsvrijheid'. Bestaande tunnels, bruggen, parken en scholen dragen niet alleen bij aan een specifiek beleidsdoel, ze hebben ook een functie voor het organisme Amsterdam. Zo zijn de tunnels belangrijk verbindingen voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Investeringen die we toevoegen hebben over het algemeen een hogere keuzevrijheid. Bij de huidige strategie bij de verdeling van de ruimte is tot nu toe de uitgangspositie dat we onze bestaande voorzieningen in stand houden en daarna kijken wat beschikbaar is voor groei, verduurzaming, en gelijke kansen. Als een huis als metafoor wordt toegepast, wordt op dit moment eerst geld op zij gezet om lekkages te verhelpen en daarna wordt gekeken hoeveel geld er nog beschikbaar is voor een uitbouw. Het gevolg hiervan is wel dat de ruimte harder knelt bij bijvoorbeeld groei dan bij de renovatie opgave. Het is aan het bestuur om hier in de toekomst wellicht andere besluiten over te nemen.

[1] De hoogte van investeringsruimte wordt verder behandeld in hoofdstuk 3
[2] € 630 miljoen is lager dan de gemiddelde investeringsruimte 2026-2029 van € 839 miljoen.

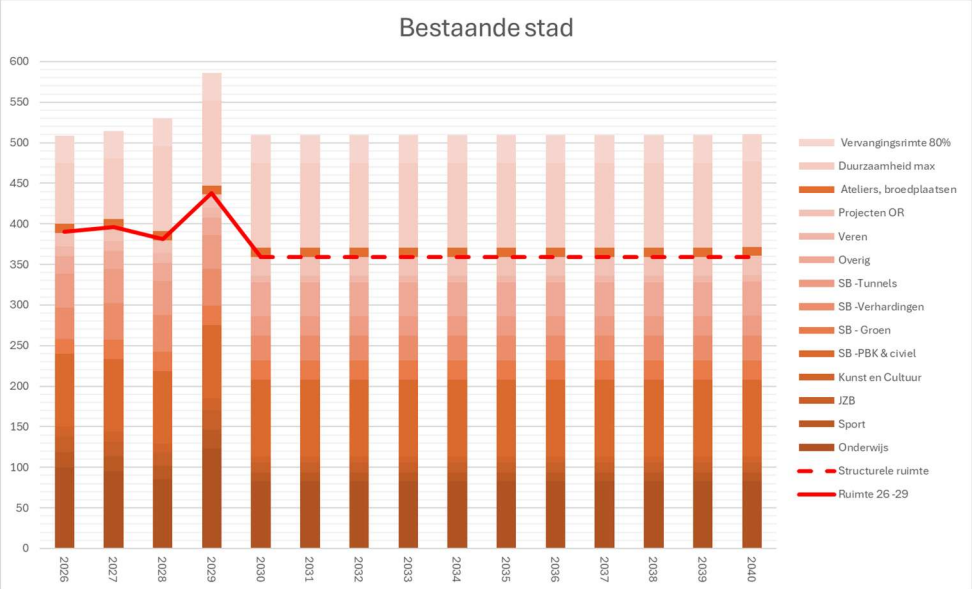
1.1.1 Stap 2A Bestaande stad

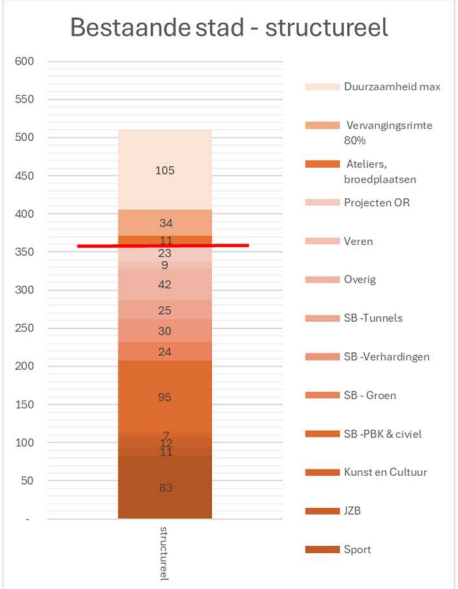
Het betreft de investeringen die nodig zijn om het huidige voorzieningenniveau in de bestaande stad in stand te houden. Denk hierbij aan levensverlengend onderhoud, vervanging en onvermijdelijke investeringen vanwege nieuwe wet- en regelgeving. Deze investeringen zijn vaak voorspelbaar; de omvang wordt grotendeels bepaald door het aan gemeentelijke eigendomen (bv. schoolgebouwen of bruggen) te delen door de gemiddelde levensduur. Tunnels, bruggen, parken en vastgoed binnen de bestaande stad dragen niet alleen bij aan een specifiek beleidsdoel, ze hebben ook een functie voor de bestaande stad. Zo zijn de tunnels belangrijke schakels voor het openbaar vervoer en hulpdiensten van de stad en kunnen daarmee niet zomaar worden afgeschaald. Daarom kunnen investeringen in de bestaande stad moeilijker verlaagd worden. We stellen voor om **1 keer per 4 jaar een schouw van onze huidige bezittingen** uit te voeren. Als resultaat van deze schouw kan het bestuur beslissen of huidige bezittingen in stand moeten worden gehouden. We zijn voornemens de schouw te starten in zomer 2026.

<u>Startpositie</u>
Structureel geven we **€ 450 miljoen per jaar** uit aan de bestaande stad. Daarnaast heeft het vorige College **€ 150 miljoen incidenteel** beschikbaar gesteld voor de verduurzaming van bestaand vastgoed. **Met dit geld houden we voorlopig onze openbare ruimte en ons maatschappelijk vastgoed naar verwachting op het niveau 'sober'**. Dit komt bij ons vastgoed neer op een vervangingsritme van 65%; scholen worden bijvoorbeeld niet na 50 jaar vervangen maar na 80 jaar. Dit is het laagste niveau om voorzieningen veilig te kunnen gebruiken (niet hoeven sluiten). Op de middellange termijn gaan investeringen in renovatie en verbetering van civiele constructies (bruggen, kades, sluizen) meer kosten. Na het gereedkomen van de renovatie IJ-tunnel, zal het programma Tunnels minder investeringsruimte vragen.

<u>Keuzes</u>
- Welke kwaliteitsniveau is acceptabel?
Het **vervangingsritme verhogen (scholen e.d.) naar 80%** vraagt een extra investeringsruimte van circa **34 miljoen** per jaar. We gaan met de huidige verdeling de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen niet halen, om verder bij **renovatie te verduurzamen**, kan worden gekozen tussen verschillende maatregelen oplopend **tot € 100 miljoen per jaar**. Zeker omdat de komende jaren hogere wettelijke duurzaamheidseisen worden verwacht. Er moeten keuzes worden gemaakt om onze openbare ruimte klimaat-adaptief en groen te houden voor ongeveer **€ 15 miljoen per jaar**. Ook kan er worden gekozen voor **extra P+R locaties € 71 miljoen incidenteel**

- Welke voorzieningen willen we als gemeente huisvesten?
Bij de huidige verdeling is geen geld voor **renovatie van permanente ateliers en broedplaatsen** hiervoor is circa **€ 10 miljoen per jaar** benodigd. Er is momenteel geen investeringsruimte voor **migratie, asiel en ongedocumenteerden**, voor het aankopen in plaats van huren van huisvesting. Dit vraagt een jaarlijkse investeringsruimte van **€ 19 miljoen**. We hebben ook vastgoed in het bezit dat momenteel geen maatschappelijk doel dient, het heroverwegen van dit vastgoed levert **circa € 4 miljoen** per jaar op.





1.1.2 Stap 2B Nieuwe stad--> zie hiervoor ook het rapport 'Bestuursopdracht complete stad'

Amsterdam groeit hard. In het woningbouwplan 2018-2025 was een historisch hoge ambitie geformuleerd om tot 2025 per jaar 7.500 woningen te realiseren. De groei betreft echter meer dan alleen woningen en inwoners; op alle fronten groeit Amsterdam: in banen, bezoekers, toeristen. De druk op de stad neemt toe, in de nieuwe gebieden en in de bestaande stad. De afgelopen jaren is de ambitie voor woningbouw niet volledig gehaald, mede door moeilijke marktomstandigheden.

<u>Startpositie</u>

Voor de **groei van de stad** is een balans nodig tussen woningbouw, bereikbaarheid en maatschappelijke voorzieningen. **Tot 2030** is er financiële ruimte conform het langjarige gemiddelde van nieuwe woningen is **6.000 per jaar** en hierop is 90% van de reguliere investeringen voor maatschappelijk voorzieningen afgestemd. Mocht het langjarig gemiddelde richting de ambitie van 7.500 woningen gaan, ontstaat hier een tekort. Om de gevolgen van **netcongestie** te mitigeren voor de gehele stad is jaarlijks **circa 10 miljoen nodig**, die bij de huidige verdeling niet beschikbaar is. Zonder dit geld zullen **de voorzieningen en de woningbouw vertragen. Na 2030:** bij de huidige ruimte (verdeling) is er ruimte om **maximaal 3.500 woningen** van scholen en andere voorzieningen te voorzien. Alles conform huidige referentie normen voor onderwijs, kunst en cultuur, basisvoorzieningen en sport.

<u>Keuzes</u>

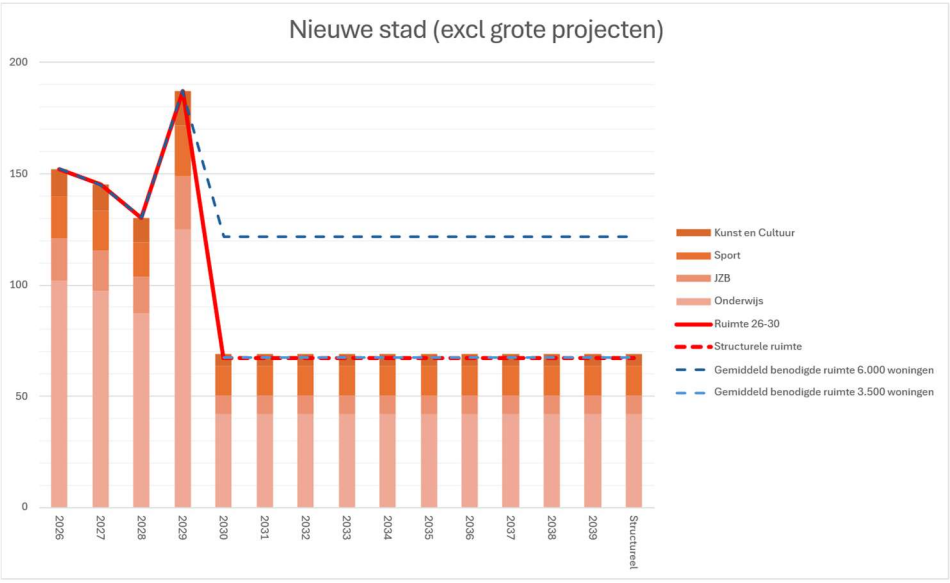
- Hoe hard willen we groeien?

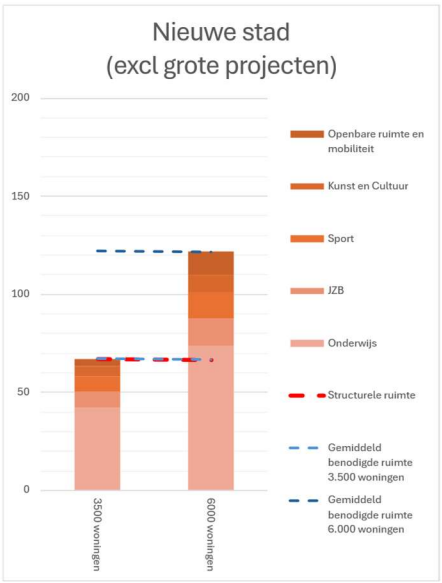
Om conform onze referentie normen te groeien is bij benadering **per 1.500 woningen ongeveer € 30 miljoen nodig voor maatschappelijke voorzieningen** (scholen, gemeentelijke zorgvoorzieningen, etc.). Om te blijven groeien **na 2030 met 6.000 woningen is** dus **circa € 50 miljoen per jaar nodig**. Om te groeien **met 7.500 woningen is € 80 miljoen per jaar** nodig.

- Hoe compleet willen we groeien?

Het is mogelijk om **minder compleet te bouwen** (behalve onderwijs), dit leidt tot minder buurtkamers, sportvoorzieningen, etc. dit leidt tot een **besparing van € 12,5 miljoen per jaar.** Er is ook de mogelijkheid om meer te faciliteren (nog completer), zo is stad is echter behoefte aan goedkope huisvesting voor sociale voorziening, zoals huisartsen, voor een **meer huisvesting is jaarlijks € 5 miljoen nodig.**

Voor bereikbaarheid als gevolg van de groei zijn vooral projecten op stedelijk niveau nodig, dit wordt beschreven in stap 3. Daarnaast zijn er kleinere bereikbaarheidsprojecten ten behoeve van de woningbouw nodig (zoals fietsschakels, bushaltes en aanpassingen metrostations) is **jaarlijks €7,5 miljoen nodig**.





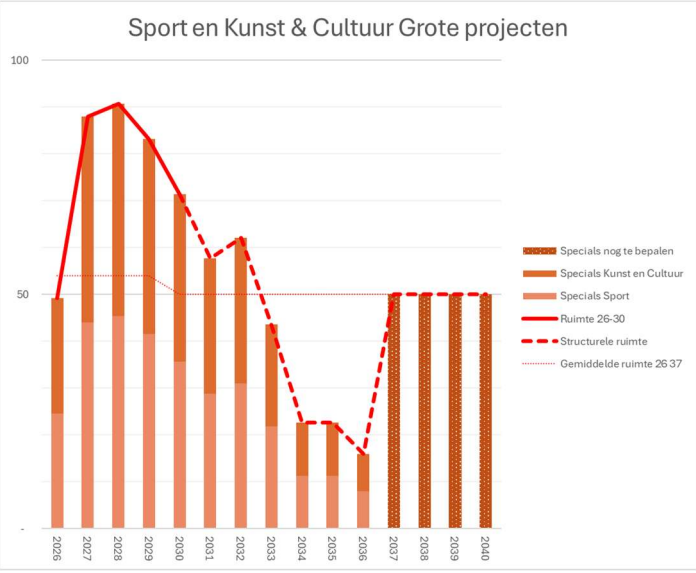
1.1.3 Stap 2C Grote projecten

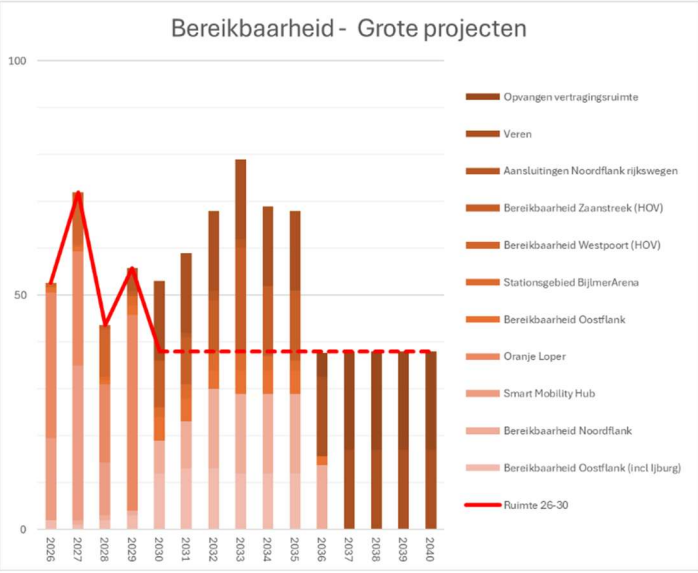
De gemeente kent 'grote projecten' die vanwege hun omvang, complexiteit en unieke karakter niet binnen de reguliere methodiek voor het alloceren van investeringsruimte passen. Ook hebben ze een ander risicoregime. In het algemeen vallen hieronder de projecten uit de Regeling Grote Projecten (RGP). Bij grote projecten is meestal het budget bepalend voor de planning; op het moment dat het budget beschikbaar komt, kan een project starten.

<u>Starpositie</u>
Vanuit Sport en Kunst & Cultuur voorzien we momenteel 8 grote projecten. Met deze projecten wordt geïnvesteerd in bestaande voorzieningen en in nieuwe voorzieningen. Het bestuur heeft tijdens de heroverwegingen in 2023 keuzes gemaakt in het programma 'specials'. Voor de 'specials' is momenteel **€ 50 miljoen per jaar** beschikbaar. Het portfolio is daarmee tot en met 2035 gevuld.

Voor de grote bereikbaarheidsprojecten en de uitbreiding van de IJ-veren is momenteel **circa € 20 miljoen per jaar beschikbaar**. Dit is onvoldoende om tot een realistische planning te komen. Met name voor reeds besloten en deels al gebouwde woningen in met name Noord, Zuidoost, Sloterdijk en op IJburg zijn investeringen nodig in onder andere de uitbreiding van de IJ-veren, OV-verbindingen en stations(-omgevingen). Deze projecten dienen voor 2035 te worden afgerond, onder andere in verband met afspraken met het Rijk. In de periode **2030-2035** ligt er voor de grote bereikbaarheidsprojecten van dit pakket een **tekort van 233 miljoen (incidenteel)** in het deel dat de gemeente (domein ORM) financiert (bij de indicatieve verdeling van de kosten tussen ORM, VEF/Grex en VRA). Voor de periode **vanaf 2036** is de verwachting dat er voor nog niet besloten woningbouw ook een tekort voor het gemeentedeel ligt, **ca. € 7,5 miljoen per jaar**. Bij een eventuele versnelling van de woningbouw zijn deze investeringen eerder nodig en neemt het tekort toe. De **schaalspronginvesteringen** Oostbrug en Zuidasdok is de verwachting dat hiervoor nog extra dekking nodig is, het bedrag hiervoor is nog onbekend.

<u>Keuzes</u>
Welke stedelijke voorzieningen prioriteren we?
Voor sport en kunst en cultuur bestaat de mogelijkheid om het aantal specials af te schalen of op te schalen. Er is specifiek tekort in Amsterdam voor Zwemwater. Hiervoor is **circa 12 miljoen per jaar nodig.** Zoals hierboven gesteld is er een flink tekort op de benodigde investeringen in bereikbaarheid, desalniettemin is hierin altijd wat te kiezen.
Vanaf 2030 geldt dit voor de overige schaalspronginvesteringen (zowel voor de planvorming als voor de uitvoering), waar Rijk, VRA en Amsterdam gemeenschappelijk in moeten optrekken. Voor de **warmtetransitie** is binnen de huidige financiële kaders **geen ruimte**.





1.1.4 Stap 2D Investeringen in de organisatie

Door te investeren in ICT-infrastructuur en huisvesting die aansluit op de behoefte, stellen we de organisatie in staat om de bestuurlijke en stedelijke opgaven te realiseren.

Startpositie
Binnen het huidige financiële kader kunnen de noodzakelijke investeringen worden gedaan om de basis op orde te houden. ICT-oplossingen kunnen worden afgenomen als XaaS (Anything as a Service) of worden aangeschaft in eigendom. Amsterdam hanteert hierbij het principe 'XaaS, tenzij'. Dit betekent dat een groot deel van de ICT-oplossingen niet als investering wordt aangemerkt, maar wordt bekostigd vanuit de exploitatiebegroting.

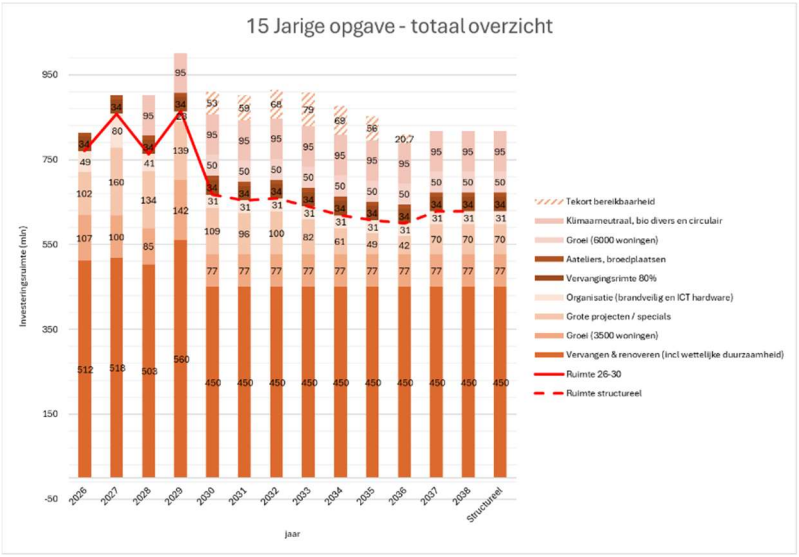
Met het programma huisvesting zorgen we voor duurzame, veilige, functionele en betaalbare kantoren en overige huisvesting voor de uitvoering van onze taken (circa 60 locaties, 600.000 m2). We investeren daarom in noodzakelijke renovatie, verduurzaming, brandveiligheid en een hybride fysieke werkomgeving. Binnen het huidig financieel kader is voor de jaren 2026 en 2027 een basis opgenomen voor de noodzakelijke aanpassing van de fysieke werkomgeving, de verduurzaming van huisvesting en enkele concrete renovatieprojecten. Voor de verbetering van **brandveiligheid is een tekort van circa €1,5 miljoen per jaar**.

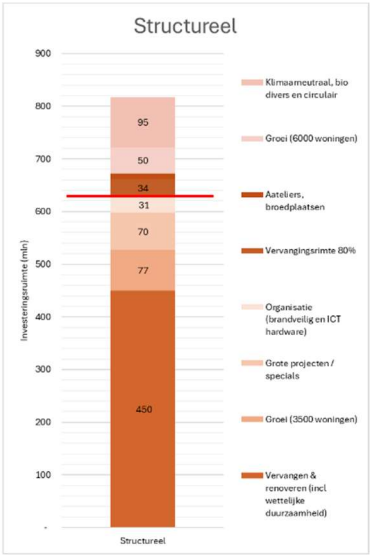
<u>Keuzes</u>
Hoe houden we onze organisatie efficiënt (i.r.t. huisvesting en ICT)?
Ik het kader van **weerbaarheid** kan er worden gekozen om verschillende maatregelen te treffen (bijvoorbeeld eerder vervangen crisiscentrum), hiervoor is tussen de **€ 1,5 miljoen en € 10 miljoen nodig (incidenteel)**. Bij het niet vervangen zullen we langer met dezelfde apparatuur moeten blijven werken. Er is een tekort op het transformeren en verduurzamen van de werven van **circa € 17 miljoen**. Als laatste kan er worden gekozen voor een **nieuwe ambtelijke huisvesting**, de investeringsruimte is hier voor nog **niet** geregeld, maar de jaarlijkse besparing van **circa € € 3,2 miljoen** is wel ingeboekt.

1.1.5 Stap 3 Conclusie opgave ten opzichte van financiële kader

Met de huidige financiële ruimte en prioritering:
- Met dit geld houden we onze openbare ruimte en ons maatschappelijk vastgoed naar verwachting op het niveau 'sober' en houden we het percentage achterstalligheid voorlopig binnen acceptabele grenzen
- Kunnen we voorzieningen bouwen tot 2030 voor 6.000 woningen en vanaf 2030 voor 3.500
- Zit het special portfolio voor sport en kunst en cultuur vol tot en met 2035 en is er tekort op de grote bereikbaarheid projecten en is er geen geld voor schaalsprong investeringen
- Houden we onze gemeentelijke locaties nagenoeg brandveilig en is er voor alle medewerkers apparatuur beschikbaar, maar is er geen ruimte voor verbeteren van toegankelijkheid en innovatie
- Gaan we onze duurzaamheidsdoelen voor 2030 en 2050 niet halen

De ruimte en priortering staat niet vast maar is aan het nieuwe bestuur om daarin keuzes te maken.





2 Inhoudsopgave

1 Management samenvatting 2

2 Inhoudsopgave 7

3 Investeringsstelsel en -ruimte 8

4 Bestaande stad - Hoe houden we de bestaande voorzieningen in de stad veilig, bruikbaar en toekomstbestendig? 10

5 De nieuwe stad - Hoe zorgen we voor een complete stad in tijden van groei? 19

6 Grote projecten – Welke stedelijke projecten prioriteren we? 25

7 Tariefdiensten – Hoe zorgen we voor betrouwbare nutsvoorzieningen? 31

8 Investeringen in de organisatie - Hoe houden we onze organisatie efficiënt (huisvesting & ICT)? 33

9 Bijlage A: SVZ – Grote projecten ORM 36

Leeswijzer:
De belangrijkste opgave hebben elke een eigen hoofdstuk gekregen zoals hierboven in de inhoudsopgave is weergeven. Elke hoofdstuk begint met een samenvatting. Daarnaast zijn de belangrijkste knoppen (gelijk aan het onderhandelingsoverzicht) in de index hiernaast weergeven. Als laatste zijn er twee horizontale thema's:

9. Hoe faciliteren we de energie-, klimaat-, water-, duurzaamheidstransities? Deze vraag zit verweven in alle onderdelen, maar specifieke hoofdstukken:

- Energie transitie *blz 21/22*
- Verduurzamen bestaand vastgoed *blz 10*
- Duurzamer bouwen *blz 19*
- Klimaatadaptatie Wateroverlast *blz 13*
- Rigoureus vergroenen *blz 14*
- Ambtelijke huisvesting toekomstbestendig *blz 37*

10. Hoe faciliteren gelijke kansen? Deze vraag zit verweven in alle onderdelen, maar specifieke hoofdstukken:

- toppen met plannen met negatief saldo *blz 24*
- Meer ongelijk investeren voor gelijke kansen *blz 10*
- Inclusief onderwijs huisvesten *blz 20*

KNOPPEN

Energie transitie
ET-01 Netcongestie mitigatie 22
ET-02 Warmtenetten 22
Maatschappelijke Voorzieningen
MV-B-01 Vervangingsritme verhogen 11
MV-B-02 Minder wijkverbeteringen.....11
MV-B-03 Stoppen met verduurzamen.....11
MV-B-04 Ateliers en broedplaatsen 11
MV-B-05 Ongelijk investeren voor gelijke kansen 12
MV-B-06 Extra beleid met bestaand vastgoed faciliteren 12
MV-B-07 Migratie, Asiel en Ongedocumenteerden 12
MV-B-09 Verduurzamen bestaand vastgoed..... 12
MV-N-01 100% ref norm 6000 woningen 26-29 19
MV-N-02 100% ref norm 6000 woningen vanaf 2030 . 19
MV-N-03 7500 woningen..... 20
MV-N-04 Minder hard groeien 20
MV-N-05 Minder complete stad bouwen 20
MV-N-06 Scenario 9000 woningen 20
MV-N-07 Duurzamer bouwen 20
MV-N-08 Bredere scope gem. voorzieningen 20
MV-N-09 Inclusief onderwijs huisvesten 21
MV-S-01 Afschalen specials 25
MV-S-02 Opschalen specials (nieuw zwemwater) 26
Openbare ruimte en mobiliteit
OR-B-01 Programma Civiel intensiveren..... 14
OR-B-02 Achterstalligheid voorkomen 14
OR-B-03 Groei adaptatie..... 14
OR-B-04 Afschalen tunnelprojecten na 2030..... 15
OR-B-05 Groeiplaatsverbetering bestaande bomen .. 15
OR-B-06 Klimaatadaptatie Wateroverlast 16
OR-B-07 Rigoureus vergroenen 16
OR-B-08 Uitbreiding P+R faciliteiten 17
OR-B-09 Duurzamer bouwen..... 18
OR-N-01 Stoppen incidentele projecten 21
OR-N-02 Verlagen projecten groeiende stad..... 21
OR-N-03 Verhogen projecten groeiende stad..... 21
OR-S-01 Uitbreiding elektrificeren Veren 27
OR-S-02 Inpassing bovenplans en IJveren..... 28
OR-S-03 Nieuwe groei 28
OR-S-04 Oostbrug 29
OR-S-05 Schaalsprongprojecten..... 29
OR-S-06 Passagiersterminal verplaatsen/opheffen.... 29
OR-S-06 Tekort Zuidasdok..... 29
Organisatie
BO-01 Brandveiligheid.....33
BO-02 Weerbaarheid 34
BO-03 Ambtelijke huisvesting toekomstbestendig 34
BO-05 Tekort transitieplan Werven 34
Tariefdiensten
TD-B-01 Inzameling in het Centrum..... 32
TD-B-02 Afstoten Drinkwatertaken 32
TD-B-03 Vervanging Afvalinzamelingspunten..... 32

3 Investeringsstelsel en -ruimte

Om als stad langdurig, houdbaar te investeren is het nodig investeringsruimte en investeringsopgave op elkaar af te stemmen. Daartoe kun je de investeringsruimte als uitgangspunt nemen of de opgave. In deze nota kiezen we ervoor te redeneren vanuit de opgave en aan te geven wat de implicaties zijn voor de investeringsruimte. We gaan hierbij uit van de basisinvesteringsruimte voor 2030 bij ongewijzigde beleid, van € 630[3] miljoen euro. Deze is gelijk aan de basisruimte investeren die is opgenomen in de Nota Begrotingsruimte, maar beduidend lager dan de gemiddelde investeringsruimte 2026-2029 van € 839 miljoen. Het verschil komt doordat bij de laatste twee begrotingen telkens circa € 400 miljoen aan incidentele investeringsruimte is toegevoegd. De structurele investeringsruimte wordt begrensd door drie schaarsten: betaalbaarheid, financierbaarheid en realiseerbaarheid. Daarnaast letten we op onze CO_2-uitstoot. Met deze investeringsruimte kunnen we niet het huidige beleid dekken. Voor de basis op orde en het huidige beleid door te kunnen zetten is een investeringsruimte van circa € 800 miljoen nodig (en 230 miljoen incidenteel)

Relatie met de begroting (betaalbaarheid)
Investeringen zorgen voor gebouwen of voorzieningen die meerdere jaren worden gebruikt. De kosten daarvan betalen we daarom niet in één keer, maar spreiden we over de gebruiksduur. Dat brengt jaarlijkse afschrijvingslasten met zich mee. Daarnaast ontstaan rentelasten voor de financiering, en operationele lasten zoals onderhoud, verzekeringen en gebruikskosten. Al deze lasten komen jaarlijks terug in de (begrotings-)programma's. **Gemiddeld genomen rekenen we voor investeringen op jaarlijkse lasten in de begroting ter hoogte van 7%** van de investeringssom**.** Dit is een gemiddelde, want tussen verschillende groepen van investeringen kunnen de lasten variëren. Bij sommige investeringen kan dit worden doorbelast, via tarieven of huur die we bij burgers en bedrijven in rekening brengen. Voor extra investeringsruimte gelden de volgende rekenregels:

- Incidentele investeringsruimte leidt tot jaarlijks gelijke exploitatielasten van ongeveer 7%. 100 miljoen incidentele investeringsruimte leidt tot een inpassingsopgave van 7 miljoen voor rente, afschrijving en onderhoudslasten. In de jaren na de eerste inpassing wijzigt die benodigde ruimte niet.
- Structurele investeringsruimte leidt tot jaarlijks oplopende exploitatielasten van ongeveer 7%. 100 miljoen structurele investeringsruimte leidt in het eerste jaar tot een inpassingsopgave 7 miljoen, in het tweede jaar van 14 miljoen, in het derde jaar van 21 miljoen en zo verder.

Relatie met schuld (financierbaarheid)
Investeringen moeten worden gefinancierd, met eigen vermogen of schuld. Wat de precieze grens is voor een gezonde schuld en welke consequenties daaraan verbonden zijn (bijv. mogelijk hogere rente) is complex. Binnen de gemeente Amsterdam richten we ons op een maximale schuldquote van 110% (signaalwaarde toezichthouder 130%). **Als we gemiddeld € 630 miljoen (prijspeil 2030) per jaar investeren is de berekening dat rond 2050 schuldquote op dit percentage stabiliseert**. Verdere uitwerking van de schuldscenario's is opgenomen in de nota begrotingsruimte

Relatie met capaciteit (realiseerbaarheid)
De afgelopen jaren was de realisatie nagenoeg gelijk aan de begroting, wat wil zeggen dat we de meeste van onze plannen kunnen realiseren. We zien in toekomst echter meer schaarste in capaciteit. Het realiseren van voorzieningen is mensenwerk. De benodigde capaciteit wordt niet alleen bepaald door de omvang en het aantal projecten, maar ook door de toenemende complexiteit van de opgaven, met name door hoog stedelijk bouwen. Verder is het realiseren van projecten in transformatiegebieden of het toevoegen van bebouwing in bestaande wijken aanzienlijk complexer dan in onbebouwde gebieden. Bij het realiseren van voorzieningen is samenwerking met belanghebbenden essentieel. Dit is vastgelegd in de participatieverordening en vereist eveneens extra inspanningen. We lopen op dit moment aan **tegen de grenzen van ambtelijke- en marktcapaciteit.** We merken dat verschillende aanbestedingen zijn mislukt en ook dat potentiële inschrijvers zich terugtrekken of een hogere prijs offreren dan verwacht.

Duurzaamheid/ CO_2 ruimte

[3] Investeringsruimte 2029 = € 628 miljoen minus 20 software (software/XAAS wordt vanaf 2026 direct uit de exploitatie gedekt)* 3,45% indexatie = € 630 miljoen

Zonder extra maatregelen overschrijdt Amsterdam de CO_2-ruimte structureel ten opzichte van de landelijke, wettelijke en de Amsterdamse doelen.

- Emissies: de Nota Investeringen maakt inzichtelijk welke investeringen nu zijn opgenomen in de portfolio's en waar de gezamenlijke knelpunten liggen die politieke keuzes vragen. Voor klimaatmitigatie (CO_2-reductie) is de Amsterdamse ambitie van 60% in 2030 (bij een wettelijke norm van ≥55%) alleen haalbaar, als het Rijk extra geld vrijmaakt, en/of als de gemeente extra maatregelen neemt. Met een realisatie van het huidige beleid komen we niet verder dan 46% (CE Delft-raming). Wel is mogelijk om via beleid en regelgeving tot verdere CO_2-reductie te komen, mits de investeringsruimte hiervoor wordt gecreëerd. Investeringen blijven onmisbaar denk bijvoorbeeld aan investeringen in publieke warmtenetten en aan investeringen in overheidsgebouwen.
- Knelpunten:
    - Door omvang van en onzekerheid in de energietransitie blijkt het lastig om deze in concrete investeringsvoorstellen in te passen in de bestaande manier van werken. Vooral de warmtetransitie past niet in het huidige investeringsstelsel. Dit vraagt om een stevig plan én een passend financieringsinstrument. Ook netcongestie oplossen blijft prioriteit: het vormt een belangrijke voorwaarde, want zonder netcapaciteit en slimme energiesystemen kan de stad niet groeien en elektrificeren. Daarbij geldt: dieselgeneratoren, die nu als tijdelijke oplossing worden voorgesteld zorgen voor méér CO_2-uitstoot, niet minder.
    - Voor de openbare ruimte geeft het opschaalscenario voor klimaatadaptatie een concreet handelingsperspectief. Ook rigoureus vergroenen en een verbonden stadsnatuur zijn nodig voor een leefbare, schone, en toegankelijke stad én voor het voldoen aan de Kaderrichtlijn Water (2027). Het huidige portfolio dekt hiervan slechts een beperkt deel.
    - De Europese gebouwenrichtlijn legt vast dat vanaf 2028 alle nieuwe overheidsgebouwen, en vanaf 2030 álle nieuwe gebouwen 'zero emission' moeten zijn. Tegelijkertijd lopen de incidentele gelden voor verduurzaming af na deze periode, zonder dat structurele dekking is voorzien.
    - Decentrale overheden hebben een juridische zorgplicht om ketenbreed in alle rollen emissies te reduceren in lijn met het Parijs-akkoord. Dit benadrukt de noodzaak van structurele investeringen voor verduurzaming en klimaatadaptatie, ook ná 2030.

Overprogrammering

We passen overprogrammering toe, omdat de praktijk leert dat er altijd in zekere mate sprake zal zijn van vertraging in of uitstel van de uitvoering. Met overprogrammering voorkomen we dat we het gewenste uitgavenniveau niet waarmaken. Binnen de gemeente hebben we afgesproken dat we maximaal 30% overprogrammering om het risico te verminderen dat toch te veel wordt gerealiseerd. De bedragen binnen dit document zijn exclusief overprogrammering.

4 Bestaande stad - Hoe houden we de bestaande voorzieningen in de stad veilig, bruikbaar en toekomstbestendig?

Voor samenvatting zie 1.1.1. Onze investeringen kunnen we onderverdelen in voorzieningen die wij huisvesten in vastgoed, bijvoorbeeld onderwijs en kunst en cultuur, en voorzieningen in de openbare ruimte, zoals groen, fietspaden, kades en bruggen.

4.1 Maatschappelijke voorzieningen (MV)

4.1.1 Startpositie

De gemeente huisvest veel van haar voorzieningen in vastgoed. Dit zijn o.a. buurtkamers, sportcomplexen, schoolgebouwen, (grootstedelijke) cultuurvoorzieningen, jongerenvoorzieningen en opvangvoorzieningen. Deze moeten ongeveer om de 50 jaar gerenoveerd te worden. Naast renoveren proberen we voorzieningen te verbeteren. Bijvoorbeeld door bovenwettelijke duurzaamheidsmaatregelen of aanpassingen om beter passende activiteiten mogelijk te maken. Ook worden in bestaande (kwetsbare) wijken nieuwe voorzieningen gerealiseerd. Binnen MV is er momenteel ca. 65% dekking voor vervanging. Dit betekent: we renoveren niet om **de 50 jaar maar om de 80 jaar.** Het is de inschatting dat het percentage achterstalligheid voorlopig binnen acceptabele grenzen blijft.

Bovendien is er voor de vastgoedportefeuille erfgoed, ateliers en broedplaatsen geen investeringsruimte beschikbaar voor permanente huisvesting. Evenmin is er binnen het huidige plafond ruimte voor investeringen in de vaste voorraad voor de opvang van asielzoekers en voor noodzakelijke duurzaamheidsinvesteringen.

Clusteromschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid. 2030 e.v.
Structureel	91,5	109
Incidenteel	25	
Kasschuif	17,5	
Totaal	**134**	**109**[4]

Onderwijshuisvesting (OHV)
Om gemiddeld om de 50 jaar een school te renoveren, betekent dat jaarlijks 8 schoolgebouwen en 6 gymzalen gerenoveerd (of vervangen) worden. Daarbovenop heeft Onderwijs ook investeringen nodig voor uitbreiding, aanpassing en andere, kleinere investeringen. Op basis van de normbedragen is hiervoor in totaal jaarlijks ca. 118 mln. nodig. Als gevolg van het investeringsplafond kunnen we deze investeringen niet volledig realiseren. Er is jaarlijks financiële ruimte voor ca. 5 schoolgebouwen en 4 gymzalen. Totaal ca. 15.000 m² BVO. De totale jaarlijkse investering is ca. 82 mln. euro.

Jeugd, Zorg & Basisvoorzieningen (JZB)
Om gemiddeld om de 50 jaar zorgvoorzieningen, buurtkamers e.d. te kunnen renoveren, moet jaarlijks ca. 2.100 m² BVO aan JZB gerenoveerd (of vervangen) worden. Naast vervanging moet JZB ook investeren in uitbreiding, aanpassing en nieuwe voorzieningen in de masterplangebieden. Deze investeringen vallen onder 'Stad verbeteren'. Op basis van de normbedragen is hiervoor in totaal jaarlijks ca. 14 mln. nodig. Omdat het investeringsplafond lager is dan de opgave, is er slechts financiële ruimte om ca. 1.400 m² BVO te realiseren. De totale jaarlijkse investering is ca. 11 mln. euro.

Sport
De portefeuille Sport bestaat uit ca. 100.000m2 BVO aan sporthallen en ca. 220 ha. aan sportvelden. Wanneer we ervanuit gaan dat we gebruik kunnen blijven maken van de SPUK-regeling is er voor renovatie 30mln euro per jaar nodig. Echter bestaat er een risico dat de SPUK-regeling wegvalt dan zal er jaarlijks meer investeringsgeld nodig zijn. De huidige jaarlijkse investering is ca. 10 mln euro.

[4] Prijspeil 2030 = € 113 miljoen

Kunst en Cultuur (K&C)
De portefeuille bestaat uit ca. 61.920 m² BVO aan bestaande cultuurvoorzieningen. Jaarlijks moet we 1.238 m² BVO in stand houden en/of verbeteren (stad zijn), waarvoor jaarlijks 6,9 mln. euro nodig is. Daarnaast investeert Kunst & Cultuur in de inhaalslaggebieden Noord, Nieuw-West en Zuidoost door voorzieningen te vervangen, te verbeteren en toe te voegen (stad verbeteren), hiervoor is jaarlijks 8,3 mln. euro nodig. De totale jaarlijkse investeringsopgave voor de kunst & cultuur portefeuille stad zijn en stad verbeteren is daarmee ca. 15,2 mln. euro. Door het investeringsplafond investeren we slechts 12 mln. in stad zijn/verbeteren.

Het incidentele plafond van maatschappelijke voorzieningen bestaat grotendeels uit maatregelen om tot 2028 de verduurzaming het eerste gedeelde van het gemeentelijk vastgoed uit te voeren.

4.1.2 Basis op orde

Vervangingsritme verhogen naar 80% zodat we conform levensduurprognose vervangen: **ca. 34 miljoen euro per jaar**

4.1.3 Afschalen

Afschalen binnen de bestaande stad kan kwalitatief of kwantitatief.

Minder wijkverbeteringen. Een kwantitatieve optie is geen extra voorzieningen toevoegen daar waar het gaat om het verbeteren van een bestaande wijk en niet om extra woningbouw. Dit betekent bv. geen extra buurtvoorzieningen of jongerencentra in kwetsbare buurten waar dit wel nodig is en/of het aanwezige aanbod beperkt is. Dit betekent niet investeren in preventie, met het risico op grotere maatschappelijke gevolgen en kosten als gevolg. **€ 5 miljoen per jaar**

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 CO_2-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**.

4.1.4 Opschalen

Maatschappelijke Voorzieningen werkt aan verschillende beleidsopgaven waarbij huisvesting een rol speelt. Op dit moment zijn deze opgaven nog niet volledig gerealiseerd. Zo is er voor inclusief onderwijs extra ruimte nodig in schoolgebouwen om onderwijs en zorg te combineren. Voor nieuwe sporten moeten bestaande sportlocaties worden aangepast of nieuwe locaties worden gebouwd. Daarnaast blijkt uit onderzoek van de Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad dat niet alle gebouwen voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Voor deze opgaven is bij de huidige verdeling geen ruimte.

Met de huidige verdeling is er nu dekking voor ongeveer 65% van de renovatie en vervangingsopgave. Dit is onvoldoende om geen achterstalligheid te laten ontstaan en onvoldoende om onze wettelijke normen te halen.
Verhogen van het vervangingsritme geeft

1. ruimte om maatschappelijke voorzieningen tijdig te vervangen of te renoveren. Dit voorkomt het doorschuiven naar de toekomst en zorgt ervoor dat er ruimte komt om verouderd vastgoed dat leegstaat weer (maatschappelijk) inzetbaar te maken. Bovendien voorkomen we hiermee op termijn (nog verder oplopende) achterstallig onderhoud.
2. ruimte om sneller te voldoen aan de minimale wettelijke eisen voor duurzaamheid en toegankelijkheid, omdat we deze eisen bij vervanging meenemen.

Ateliers en broedplaatsen. De gemeente gebruikt panden die eerder niet zijn meegenomen in de strategische huisvestingsplannen. Het gaat vooral om ateliers en broedplaatsen die voorheen tijdelijk werden gehuisvest. Mocht de

gemeente deze panden willen houden om deze activiteiten permanent te faciliteren, is daar **circa 10 mln. euro per jaar** voor nodig (vervangingsritme 65%). Als dit geld niet beschikbaar is, zullen de gebruikers moeten verhuizen naar tijdelijke panden van derden, en moet het bezit van dit vastgoed worden heroverwogen.

Ongelijk investeren voor gelijke kansen: Naast vervanging van bestaande voorzieningen zijn soms extra, of grotere, maatschappelijke voorzieningen nodig in wijken en buurten waar het minder goed gaat en de ongelijkheid in de stad zichtbaar is. Dit kan zijn om een achterstand in aanbod in te lopen of om, vanuit 'ongelijk investeren', een hoger voorzieningenniveau te creëren. Dit vraagt om investeringsruimte, exploitatie- en programmabudget. Hoeveel nodig is, volgt uit de gebiedsaanpakken, strategische huisvestingsplannen en soms onverwachts als een kans of knelpunt zich voordoet in een kwetsbare buurt. Het betreft een investering in de bestaande stad, voor de verbetering van de leefbaarheid via een nieuwe voorziening. **7,5 miljoen euro per jaar**.

Extra beleid met bestaand vastgoed faciliteren: In de jaarlijkse investeringsbehoefte ontbreekt een deel van de portefeuille maatschappelijk vastgoed dat geen direct beleidsdoel dient. Deze portefeuille is divers en betreft onder andere horeca, kantoor, woningen en huisartsenposten. Dit wordt deels commercieel verhuurd (kostprijs dekkend) en deels kostprijs met meer of minder maatschappelijke waarde. Het bestaat uit zelfstandig vastgoed en uit (rest)ruimtes binnen een groter gebouw dat wel voor een direct beleidsdoel wordt ingezet. Via de bestuursopdracht 'Vastgoed in het investeringsportfolio' maken we dit deel van de vastgoedportefeuille inzichtelijk en formuleren we er een strategie voor. De benodigde investeringsruimte om dit deel van de portefeuille in stand te houden is inschatting is **totaal ca. 4 miljoen onrendabel** en 2,5 miljoen per jaar rendabel.

Migratie, Asiel en Ongedocumenteerden: In Amsterdam is het aantal opvangplekken gegroeid van 500 naar ca. 8.000. Hiervan is een groot deel tijdelijk beschikbaar. Het incidentele karakter van het programma sluit niet aan op de structurele opgave van de Spreidingswet en de gemeentelijke taak om te voorzien in opvang. Wens is om door de aankoop van panden over een vaste kern van duurzame opvanglocaties te beschikken voor de verschillende doelgroepen, zoveel mogelijk langjarig beschikbaar, breed inzetbaar en evenredig verspreid over de stad. Om voor een vaste voorraad opvangplekken panden te kunnen verwerven, is investeringsruimte nodig en inpassing in het gemeentelijk investeringsstelsel. Afhankelijk van locaties (ongelijk investeren) en omvang van de vaste voorraad vraagt dit een extra investering. Uitgaand van de ambitie om de komende jaren 200 opvangplekken per jaar te realiseren is er een bedrag **van 19 miljoen euro per jaar nodig.**

Duurzaamheid

MV onderscheidt twee portefeuilles:

1. portefeuille maatschappelijk vastgoed, waarvan de gemeente Amsterdam eigenaar is,
2. portefeuille onderwijshuisvesting, waarvan het economisch eigendom, beheer en onderhoud bij de schoolbesturen ligt en de gemeente verantwoordelijk is voor nieuwbouw en vervanging.

Daarnaast maken we onderscheid tussen het verduurzamen van de bestaande gebouwen (*bestaande stad*) en het duurzaamheidniveau bij nieuwbouw en vervangende nieuwbouw *(bestaande stad* en *groei van de stad*). Verder zijn er verschillende duurzaamheidsniveaus met een eigen financiële vertaling.

Op dit moment hebben we incidentele gelden voor duurzaamheid en klimaatbeleid. Maar de opgave is structureel en is deels wettelijk vereist. Om de maatschappelijke voorzieningen ook in het licht van deze doelen toekomstbestendig te maken dienen deze incidentele gelden structureel gemaakt te worden. Opschalen betekent omzetting van het duurzaamheidsbudget ten behoeve van de *gehele* gemeentelijke vastgoedportefeuille (verdeeld over de verschillende directies) van incidenteel naar structureel.

Bovendien is het nodig om de pilot voor het verduurzamen van schoolgebouwen uit te breiden naar een structurele inzet, om toekomstige wettelijke verplichtingen (2026-2030) en het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid te halen.

Verduurzamen bestaand vastgoed

Portefeuille Gemeentelijk Vastgoed Het College heeft bij de voorjaarsnota van 2023 incidentele middelen toegekend om een deel van de portefeuille van Gemeentelijk Vastgoed te verduurzamen. Het totale budget was 150 mln. Euro. In totaal is nu voor € 73 miljoen aan kredieten voor verduurzaming maatschappelijke panden toegekend. Om de rest van de portefeuille van Gemeentelijk Vastgoed te verduurzamen tot het niveau 'Paris proof 2050' is voor de periode 2028 t/m

2050 jaarlijks 40 mln. nodig. Hiervan is 70% voor Maatschappelijke Voorzieningen, waarvoor dan **jaarlijks ca. 30 mln. nodig** is.

Onderwijshuisvesting Het College heeft bij de voorjaarsnota van 2023 incidentele middelen toegekend om onderzoek te doen welke duurzaamheidsmaatregelen er nodig zijn om te voldoen aan de duurzaamheidsambities. Ook kon met die middelen al bij enkele projecten het duurzaamheidsniveau worden verhoogd. **Het totale budget was 20 mln**. Om de portefeuille Onderwijshuisvesting te laten voldoen aan het niveau 'Parijs 2050' moeten bestaande (jonge) gebouwen worden verduurzaamd en moet het vervangingsritme omhoog voor de bestaande (oude) gebouwen. Hiervoor is tweemaal ca. 25 mln. nodig, in totaal **ca. 50 mln (incidenteel).**

Sportvelden Wanneer alle kunstgrasvelden voor hockey, korfbal en voetbal klimaat adaptief worden gemaakt, komt het totaal op 270 sportvelden. Met een gemiddeld bedrag van 250.000 euro voor klimaatadaptatie, is er ca. 70 miljoen nodig. Verdeeld over ca 10 jaar is dat **jaarlijks ca 7 miljoen**.

Vervangingsopgave in bestaande stad Voorzieningen die we nu (ver)bouwen moeten weer minimaal 50 jaar mee. Om bij de vervangingsopgave te voldoen aan de strengere regelgeving en de Europese ambities 2050, moeten de investeringen omhoog. Er zijn verschillende varianten denkbaar:

- wetgeving voor overheidsgebouwen: Vanaf 2026 labelplicht voor bestaande gebouwen (incl. monumenten). Vanaf 2030 moeten gebouwen beter presteren dan de laagste 16% van 2020, vanaf 2033 is dat 26%. Na 2030 wordt de renovatiestandaard verplichte norm. Hiervoor is jaarlijks ca. 7,5 mln. extra nodig, of
- verhogen tot 'voorbereid op Parijs 2050'[5]. Hiervoor is jaarlijks ca. 10 mln. extra nodig, of
- verhogen tot alle gemeentelijke duurzaamheidsambities, hiervoor is jaarlijks ca. 25 mln. extra nodig.

Met de voorziene wettelijke eisen vanaf 2028 is de stap naar 'A' een minimale vereiste met een **jaarlijkse investering van ca. 7,5 mln.**

4.2 Openbare ruimte en mobiliteit (ORM)

4.2.1 Startpositie

Investeringen in openbare ruimte en mobiliteit in de bestaande stad betreffen vooral renovatie en vervanging. De tabel hieronder bevat een weergave van de actieve onderdelen binnen het investeringsdomein ORM. Naast de clusters is hieronder de gemiddelde jaarlijkse begrote investering in de periode 2026-2029 opgenomen en de gemiddelde investering na 2030.

Clusteromschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid. 2030 e.v.[6]
SB -Programma Bruggen en Kades	79,8	79,6
SB - Programma Civiel	10,0	15,5
SB - Programma Groen	8,7	9,2
SB -Programma Openbare Verlichting	7,4	5,4

[5] [1]. 'Voorbereid op Parijs' voldoet nog niet aan alle eisen van het klimaatakkoord, maar dan worden vooral zaken meegenomen die in een later stadium kostbaar zijn om te verbeteren. In de praktijk gaat het om:

1. Extra isolatie voor *energieneutraal*
2. Houten constructie en gevels voor *circulair*
3. Groene daken en sterkere dakconstructie voor *klimaatadaptie en natuurinclusiviteit (opslag regenwater en passieve koeling)*

[6] Een aantal wijzigingen komt voort omdat incidentele bestedingen niet zijn meegenomen in de periode na 2030. Daar staat tegenover dat een restpost investeringsruimte is opgenomen.

SB -Programma Verhardingen	20,9	23,1
SB -Programma Verkeerssystemen	10,3	9,8
SB -Tunnels	41,9	23,8
Programma Bovenwijks Groen	8,8	7,7
Stadswerken wagenpark	10,8	10,8
Begraafplaatsen en crematoria, Parkeren, Varen, Wonen, rest	2,5	10,6
Vastgoed (incl. Hoogte Kadijk)	8,7	5,4
IJ-veren	12,3	8,6
Projecten openbare ruimte	16,3	23,1
Klimaatadaptatie wateroverlast		6,9
Rigoureus vergroenen		6,9
Totaal	**238,4**	**246,4**

De assetprogramma's onder de noemer Stedelijk Beheer (SB) hebben een beoogd onderhoudsniveau 'sober'. Dat is een categorisering waarmee onder andere het streefgetal voor het percentage achterstallig onderhoud is vastgelegd. De categorie 'sober' is het laagste niveau dat als veilig kan worden beschouwd. Bij een lagere kwaliteit is dat niet meer het geval, het hogere niveau van onderhoud, 'verzorgd', vergt jaarlijks tientallen miljoenen meer investeringsruimte.

Bij een aantal van deze assets is sprake van een (grote) onderhoudsachterstand ten opzichte van het niveau sober. Hiervoor zijn meerjarige plannen gemaakt om de achterstand in te lopen. Het Programma Bruggen en Kades en de aanpak Amsterdamse wegtunnels zijn hier voorbeelden van. De financiële middelen die samenhangen met deze aanpak zijn in de investeringsruimte ingepast en in bovenstaande tabel weergegeven.

De overige programma's in het domein ORM zijn overwegend noodzakelijke vervangingen en emissiereductiemaatregelen binnen bijvoorbeeld het wagenpark, de veerponten, de gebouwen van Vastgoed of op de begraafplaatsen. Voor de verduurzaming is in de Voorjaarsnota 2024 extra incidentele investeringsruimte vrijgemaakt. Het programma 'Bovenwijks groen' zet in op versterking van de hoofdgroenstructuur, inclusief parken. De financiële omvang van de programma's is meerjarig redelijk stabiel. Vastgoed wordt op termijn overgedragen en geconcentreerd in het investeringsdomein Maatschappelijke Voorzieningen.

4.2.2 Basis op orde

Intensiveren Programma Civiel:. Uit inspecties blijkt dat de bruggen in de Oostvaarroute- (Nieuwe Herengracht) en de Westvaarroute (Kostverlorenvaart) moeten worden aangepakt, dat de sluizen kampen met achterstallig onderhoud en dat de walkanten aan het IJ waarschijnlijk gerenoveerd moeten worden. De Willemsbrug (bij het Haarlemmerplein) moet spoedig worden gerenoveerd of vervangen (indicatie kosten € 30 - € 50 miljoen). Bovendien is begin november 2025 één van de bruggen over de Kostverlorenvaart (de Overtoomse Sluis) acuut afgesloten in verband met veiligheid. De aanpak gaat de huidige draagkracht van het programma (nu € 10 miljoen per jaar) te boven. In de begroting 2026 is al een trendmatige stijging opgenomen. Met de huidige informatie is ten minste een doorgroei nodig met **€ 5,5 miljoen per jaar** vanaf het jaar 2030, maar dat kan verder toenemen als de opgave beter in kaart is gebracht.

Achterstallig voorkomen. Voor de programma's civiel, groen en verhardingen is het percentage voor achterstallig onderhoud momenteel hoger dan het beheerpercentage op niveau 'sober'. De onderhoudskwaliteit is dus slechter dan beoogd. Voor zowel groen als verhardingen zijn extra middelen vrijgemaakt. De eerste resultaten hiervan zijn een afname van het achterstallig onderhoud. De middelen zijn evenwel tijdelijk en daarom op termijn waarschijnlijk niet toereikend om het niveau 'sober' structureel te halen. Voor het bomenprogramma (vervanging, groeiplaatsverbetering) is het programma met de huidige middelen niet uitvoerbaar. Daarom wordt voorgesteld dit programma met ingang van 2027 structureel met **€ 1,5 miljoen per jaar** te verhogen en om dezelfde reden het programma verhardingen met **€ 2,2 miljoen per jaar** te verhogen.

Groei adaptatie. Amsterdam groeit in hoog tempo. De stad wordt groter met de uitbreiding van nieuwe woonwijken en de toevoeging van Weesp. Daarnaast leiden meer bezoekers, meer bewoners en meer arbeidsplaatsen ook tot een veel intensiever gebruik van de bestaande openbare ruimte. Er is de afgelopen periode met de Aanpak Noord, Masterplan Zuidoost en Samen Nieuw-West extra aandacht gekomen voor ruimtelijke opgave buiten het klassieke centrumgebied.

Met USTOR[7] kiezen we ervoor om openbare ruimte pas te herinrichten of van functie te wijzigen bij einde technische levensduur. Dit leidt tot grote besparingen in de bestaande stad (zie paragraaf 5.2) maar betekent tegelijkertijd een toename van de vervangingsopgave in reguliere projecten in de bestaande stad. Voor kleinere vervangingsprojecten (tot € 7,5 miljoen) is hiervoor een intensivering aangeleverd in de Staat van de Programma's (€ 9,5 miljoen per jaar voor de komende bestuursperiode). Projecten boven de investeringsgrens van € 7,5 miljoen hebben een langere aanlooptijd, daarom wordt (pas) vanaf 2030 de post 'projecten openbare ruimte' verhoogd met € 6,8 miljoen per jaar. Het gaat hier bijvoorbeeld om de gefaseerde uitrol van de Tweede Fietsring, de Singelgrachtzone, 30 km/u-inrichting, de aanleg van fietsenstallingen en een aantal (fiets-)routes richting de Oost- en de Westbrug.

4.2.3 Afschalen

Afschalen Tunnelprojecten. Na 2030 kan de investering in de tunnels worden afgeschaald. Na afronding van de lopende grote projecten Verkeerscentrale Amsterdam, IJtunnel en Arenatunnel kan de jaarlijkse investeringsruimte voor het cluster tunnels worden verlaagd. Die gaat naar verwachting in de periode 2030-2040 omlaag van € 41,9 miljoen (2026-2029) naar € 23,8 miljoen per jaar (2030 – 2040). Kanttekening hierbij is dat de ontbrekende indexering van de lopende tunnelprojecten 2026-2029 nog moet worden ingepast. **Besparing na 2030 € 18,1 miljoen per jaar.**

Programma kades en bruggen legt een groot beslag op de financiële mogelijkheden van de stad. Gezien de omvang en staat van het areaal (instortende kades, acuut af te sluiten bruggen) is hier weinig op af te dingen. Er wordt gewerkt aan preventie zodat de levensduur van kades en bruggen ten opzichte van de huidige praktijk wordt verlengd. In 2021 zijn beperkingen opgelegd aan zwaar verkeer (> 7,5 ton) in de binnenstad, wat in 2022 mede heeft geleid tot een forse verkleining van het bruggenprogramma. Aanvullend wordt momenteel gewerkt aan een plan om vanaf 2028 al het vrachtverkeer uit het Wallengebied en de Lastagebuurt te weren. Hierdoor zullen de nog goede kademuren en nieuwgebouwde kademuren langer meegaan, met als neveneffect dat ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid verbetert. Door de lastbeperking uit te breiden naar andere gebieden (grachtengordel, Oud-West) kan dit toekomstige effect worden versterkt. Komende bestuursperiodes wordt evenwel vooral gewerkt aan kademuren die al zo slecht zijn dat een lastbeperking niet veel meer uitmaakt. Lastbeperking leidt derhalve op de korte termijn niet tot besparingen op de investeringen.

Een laatste ontwikkeling is dat het Programma Bruggen en Kades en het Programma Civiel worden samengevoegd. Naar verwachting komt dit de slagkracht ten goede en is er bijvoorbeeld bij het contracteren wat efficiencyvoordeel te halen, maar het is te vroeg om dit te kwantificeren.

4.2.4 Opschalen

Klimaatadaptatie[8]
De totale investering voor maatregelen in de openbare ruimte om de stad weerbaar te krijgen voor de gevolgen van klimaatverandering is berekend op € 1,04 miljard tot 2050. Hiervan valt € 982 miljoen onder openbare ruimte. Daarbinnen is een deel investeringen en een deel exploitatiebegroting. De overige € 58 miljoen heeft betrekking op Sport en het Amsterdamse Bos (zie paragraaf 4.1.4). Het uitgangspunt van de aanpak klimaatadaptatie is, dat maatregelen zoveel mogelijk worden gekoppeld aan de bestaande beheer- en onderhoudscyclus, inclusief renovatie en vervanging. De berekende kosten voor de extra maatregelen liften dus mee met een geplande aanpak. Indien de aanpak start in 2027 is er ruim € 50 miljoen per jaar nodig om het complete pakket aan maatregelen financieel af te dekken.

Groeiplaatsverbetering bestaande bomen. Er bestaat al een bomenprogramma dat verdeeld is over investeringen en exploitatie. Met het voorstel om het programma met **€ 1,5 miljoen te verhogen (zie 3.2.2)** neemt de financiële omvang inclusief budgetten uit de exploitatiebegroting toe tot € 11 miljoen per jaar. Dat is minder dan de € 18 miljoen per jaar die volgens het rapport klimaatadaptatie nodig is. Daarbij kan evenwel de link gelegd worden met het programma rigoureus vergroenen dat we hierna beschrijven. In dit programma krijgt zowel de groeiplaatsverbetering van bestaande bomen een plaats als het plaatsen van nieuwe bomen tegen hittestress.

[7] Zie voor uitleg USTOR blz. 18
[8] Amsterdam Klimaatbestendig, Arcadis, september 2025

Klimaatadaptatie Wateroverlast. De financieel grootste opgave betreft het aanbrengen van wadi's (Water Afvoer Drainage en Infiltratie) en water afvoerende maatregelen. Hiervoor is een koppeling met het programma verhardingen nodig. Voor het investeringsdeel betreft dit ongeveer één derde van de opgave van circa € 27 miljoen. Het voorstel is om **€ 6,9 miljoen per jaar** vanaf 2030[9] te plussen op het investeringsprogramma verhardingen. Het restant moet in de exploitatie een plaats krijgen en wordt aangevraagd als intensivering.

Rigoureus Vergroenen

In de Omgevingsvisie 2050 is rigoureus vergroenen één van de vijf Strategische Keuzes. Met het vergroenen van Amsterdam dragen we bij aan de beleidsdoelen klimaatadaptatie, mentale en fysieke gezondheid, sociaal welzijn en biodiversiteit. De noodzaak en roep tot vergroening en behoud van de stadsnatuur is groot. De veranderingen van het klimaat en het advies van het burgerberaad Groene Stad van 2025 laten dit zien. Rigoureus vergroenen betekent een kwalitatief hoogwaardiger natuur, een verandering zodat natuur functioneler wordt.

Rigoureus vergroenen is een aanpak op vijf schaalniveaus: landschap, park, verbinding, buurt en gebouw. Voor elk niveau zijn specifieke stappen nodig. Het nieuwe bestuur kan keuzes maken welke maatregelen prioriteit krijgen. Ook kan urgentie meegewogen worden voor specifieke buurten of plekken op basis van doelgroepen (kinderen, ouderen, buurten met een lage SES-score). De volgende maatregelen vallen onder de aanpak rigoureus vergroenen:

- Bomen: voor klimaatadaptatie en gezondheid is de aanplant van nieuwe bomen nodig (25.000 waarvan 15.000 in lege boomspiegels). Daarnaast moet het verbeteren van de groeiplaats van bestaande bomen (70.000 stuks) worden voortgezet zodat ze gezonder worden en een grotere boomkroon krijgen (schaduwwerking).
- Stadsparken: aanleg van zes stadsparken waaronder in de nieuwbouwgebieden van IJburg, Havenstad en Buiksloterham. Daarnaast een kwaliteitsimpuls van bestaande parken.
- Biodiversiteit: verbeteren en beschermen soortenrijkdom door het vergroten van het territorium van dieren met 150 km ecologische groene zones om bestaande groengebieden te verbinden en aanleg van 30 km natuurvriendelijke oever. Ecologisch beheer voor 90% van het groen dat de gemeente beheert.
- De Kaderrichtlijn Water verplicht om uiterlijk in 2027 de waterkwaliteit te herstellen, en bij het uitblijven daarvan volgen mogelijk juridische maatregelen en extra kosten voor beheer en ruimtelijke ontwikkeling.
- Koele groene plekken: vergroening van 300 locaties en hiernaast 200.000 m² groen en verharding gebruiken voor groene buurtinitiatieven en natuurbeleving voor kinderen.
- Groen in de bebouwing: inzetten op tuinen (> 50%) ontharden en realisatie van geveltuinen bij 50% van de gevels. Meer klimplanten langs gevels en biodiverse en waterbergende daken.

Rigoureus vergroenen. Voor klimaatadaptatie stellen we voor in ieder geval investeringsruimte vrij te maken voor het bestaande bomenprogramma (€ 2,3 miljoen), het planten van nieuwe bomen in lege boomspiegels (€ 3,1 miljoen) en de start van de andere maatregelen (nogmaals € 1,5 miljoen). Het laatste bedrag is niet toereikend voor de uitvoering van die maatregelen (zoals aanleg nieuwe parken), maar geeft wel mogelijkheden de voorbereiding te starten. Een deel van deze reservering heeft wellicht betrekking op de groeiende stad. Bij de uitwerking zal ook worden gezocht naar bijdragen van andere partijen. **Totale investering circa € 6,9 miljoen per jaar.**

Parkeren[10]

De afgelopen jaren is niet geïnvesteerd in nieuwe garages. Dit wordt als algemene lijn voortgezet. Er zijn/worden wel garages gebouwd bij gebiedsontwikkeling, onder andere om het bezoekers parkeren te faciliteren. Deze zijn moeilijk rendabel te maken, zeker als er vooral woningen worden gebouwd, waardoor dubbelgebruik moeilijk is. Het betekent in de praktijk dat de stichtingskosten drukken op de grondexploitatie van het betreffende gebied. Een ander belangrijk thema is dat de Park en Ride (P+R) faciliteiten onder druk staan. Zo wordt de bestaande P+R Noord ongeveer een derde

[9] Aandachtspunt bij deze aanpak is dat er in de investeringen financiële ruimte ontstaat vanaf jaarschijf 2030, terwijl het wenselijk is de aanpak al in 2027, wellicht met een ingroeimodel, op te starten. Hier is vooralsnog geen sluitende oplossing voor. Bij het aanbieden van de begroting 2027 zal hier een voorstel voor worden gedaan.

[10] Naast oplossingen voor het autoparkeren wordt ook gewerkt aan ondergrondse of inpandige fietsenstallingen, vooral bij treinstations. Aangezien het eigendom van deze stallingen nagenoeg altijd bij ProRail ligt, kunnen deze niet geactiveerd worden en maken dus geen deel uit van investeringsvoorstellen.

kleiner vanwege de realisatie van een elektriciteitsonderstation. P+R Sloterdijk wordt een stuk kleiner vanwege de noodzakelijke verbetering van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van Havenstad. P+R Zeeburg I is al opgeheven vanwege woningbouw en P+R Zeeburg II en III zullen om diezelfde reden eveneens komen te vervallen. P+R Boven 't Y komt te vervallen omdat deze garage onderdeel is van de parkeeroplossing van de gebiedsontwikkeling van en rond het Buikslotermeerplein. In totaal bedraagt het verlies aan P+R plaatsen daarmee 814 op een huidig totaal van 4.724. We proberen compensatie voor de te verdwijnen P+R-plaatsen te realiseren samen met de regio.

Uitbreiding P+R faciliteiten in Muiden en/of Noord. In Muiden zouden 700 extra P+R plaatsen gerealiseerd kunnen worden. Een eerste globale raming van deze locatie komt uit **op € 21 miljoen waar het Rijk € 7 miljoen aan kan bijdragen (incidenteel).** De bijdrage uit de regio (VRA) en Amsterdam is nog ongewis evenals het eigenaarschap. Dat laatste is relevant omdat als Amsterdam niet eigenaar is, het niet als investering kan worden aangemerkt. Er wordt vooralsnog geen reservering in de investeringen opgenomen omdat de verkenning nog moet starten. Daaruit moet ook blijken of de investering rendabel is en inpasbaar in het investeringsdomein.
Een mogelijkheid voor P+R compensatie binnen Amsterdam is het bouwen van een P+R faciliteit naast de bestaande P+R locatie in Noord. Er kunnen hier maximaal 1.050 plaatsen worden gerealiseerd, die gefaseerd kunnen worden opgeleverd. Het zou een rendabele investering kunnen zijn, maar de eerste raming van deze locatie toont een hoge prijs: **circa € 57 miljoen (incidenteel**). Dit is niet inpasbaar in de investeringsruimte van het portfolio ORM. Om deze reden is dit project begin 2022 gestopt. In 2026 start een verkenning of de toenmalige uitgangspunten van deze locatie inmiddels substantieel zijn gewijzigd en in hoeverre partijen zoals de Vervoerregio Amsterdam willen bijdragen aan de investering.

Duurzaamheid
Voor duurzaamheid heeft het domein Openbare Ruimte en Mobiliteit de afgelopen jaren ingezet op het elektrificeren van het wagenpark en de IJ-veren, vergroeningsprojecten openbare ruimte, het programma Bovenwijks Groen, het uitvoeren van duurzaamheidsmaatregelen bij Vastgoed en de gebouwen op Begraafplaatsen, met een pilot voor de aanleg van een warmtenet in Middenmeer Noord en duurzame innovaties door het programma Bruggen en Kademuren. Een deel van deze kosten zijn met tijdelijke overbruggingsmiddelen gefinancierd.

Het verlengen van de levensduur van onze huidige assets en geen assets vervangen die technisch gezien nog niet aan vervanging toe zijn, is zowel duurzaam als kostenefficiënt. Daarom werkt Amsterdam sinds 2023 met de Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte (USTOR). Daarin is vastgelegd dat de openbare ruimte pas wordt heringericht bij einde technische levensduur. Voor het herstel van onze bruggen en kademuren wegen we integraal af wat naast een veilige optie, de meest duurzame optie is. Van afsluiten, versterken en permanente functieherwaardering tot renoveren en sloop-nieuwbouw.

Bij de inrichting van de openbare ruimte en het gebruik van materialen wordt gewerkt volgens landelijke richtlijnen van het kennisplatform CROW en de Nederlandse Normen[11]. Het materiaalgebruik in Amsterdam is gestandaardiseerd via de Puccinimethode, waarin duurzame materialen worden voorgeschreven. Met standaardisatie wordt duurzaam werken mogelijk gemaakt via grootschalige inkoop, uitwisselbaarheid van materialen en hergebruik van materiaal binnen de stadsgrenzen. Bij uitvoering van werkzaamheden stimuleren we elektrisch vervoer van materialen, bijvoorbeeld via aanbestedingscriteria. Een brug of een kade is niet alleen een constructie, maar ook een ecosysteem. In het handboek Natuur inclusieve Bruggen en Kademuren staan de maatregelen die we overal toepassen en een keuzemenu voor specifieke situaties.

Er zijn hiermee nog geen duidelijke eisen gesteld aan de ondergrens van duurzaam bouwen. We realiseren met de huidige aanpak niet de transitie naar een circulaire en klimaat neutrale stad. Om deze transitie een impuls te geven zijn de volgende uitgangspunten aan de orde:

a. We minimaliseren het gebruik van nieuwe grondstoffen en sturen op dematerialisatie, in lijn met Amsterdam Circulair 2020–2025 en de ambitie om in 2030 50% minder nieuwe grondstoffen te gebruiken.
b. In lijn met ons inkoopbeleid stimuleren we marktpartijen tot maximaal behoud van grondstoffen en (waar mogelijk) het organiseren van gesloten ketens in de stad. De Puccinistandaard borgt daarbij de kwaliteit en consistentie van toegepaste materialen in de openbare ruimte.

[11] CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en wegenbouw en de Verkeerstechniek.

c. Net als bij klimaatadaptatie nemen we natuur(inclusief), circulariteit en de energietransitie structureel mee in de renovatie- en vervangingscyclus, zodat deze opgaven standaard worden meegewogen in ontwerp-, materiaal- en uitvoeringskeuzes.
d. Voor bruggen en kades sturen we op een lage Milieu Kosten Indicator (MKI) via (1) hoogwaardig hergebruik als voorkeursoptie en (2) waar technisch passend de inzet van biobased en/of cementarme/cementloze alternatieven. Als dit niet kan, onderbouwen we de materiaalkeuze. Dit is in delen technisch nog uitdagend, maar er lopen innovatieve trajecten die kansrijk zijn.
e. Cementarm en (waar mogelijk) cementloos bouwen wordt een voorkeursrichting. Conform de Routekaart Schoon en Emissievrij Bouwen stellen we eisen aan schoon en emissievrij materieel, logistiek en uitvoering. Pilots, zoals de kademuur aan de Kloveniersburgwal, laten zien dat emissie loos bouwen bij voldoende bouwstroom/netaansluiting uitvoerbaar is.
f. Conform het Manifest Duurzaam GWW 2030 contracteren we aannemers met (periodiek) aan te scherpen MKI-eisen en/of een MKI-plafond, en nemen we CO_2-reductie expliciet mee in gunning en uitvoering.

De duurzaamheidsmaatregelen hebben een kosteneffect. In de regel wordt de aanpak duurder. Dit heeft effect op het aantal uit te voeren projecten / omvang van de programma's.

Duurzamer bouwen : Bij een aantal arealen (verhardingen, bruggen, kademuren) wordt aan de hand van een innovatieagenda gewerkt aan de implementatie van duurzaamheidsmaatregelen. Dit wordt voorgezet en uitgerold over andere arealen. **De haalbaarheid en de meerkosten van duurzaamheidsmaatregelen zijn nog niet goed te kwantificeren: p.m.** Het verdient aanbeveling om hiervoor een onderzoek te starten, de financiële consequenties in beeld te krijgen en het vervolgens -indien haalbaar- op te nemen in de reguliere werkprocessen.

'Ongelijk investeren voor gelijke kansen' in de openbare ruimte
Het belangrijkste uitgangspunt voor de investeringen in de openbare ruimte is de technische noodzaak. 'Ongelijk investeren' betrekken we wel als prioriteringscriterium, zodat bij een gelijke technische staat een project in een gebied met een lage SES-score voorrang krijgt. Het is mogelijk de aanpak voor 'ongelijk investeren' te intensiveren, maar dat betekent dat er activa versneld moeten worden afgeboekt en/of dat er bijvoorbeeld extra investeringsruimte gaat naar een aanpak van speelplaatsen, fonteinen of straatmeubilair.
Aandachtspunt is de investeringsgrens. In het recente verleden is een intensivering van de aanpak van speelplaatsen projectmatig opgepakt vanuit de exploitatiebegroting (het programma Stadsverbetering). De projectmatige kosten voor speelplaatsen blijven in de regel onder de financiële grens van € 7,5 miljoen voor investeringen. Hetzelfde geldt voor straatmeubilair.

5 De nieuwe stad - Hoe zorgen we voor een complete stad in tijden van groei?

5.1 Maatschappelijke voorzieningen

5.1.1 Startpositie

Uitgangspunt is het realiseren van een 'complete stad'. Maatschappelijke voorzieningen zijn daarvoor essentieel. Door evenredig te investeren in de huisvesting voor jeugd-, zorg- en basisvoorzieningen, sportvoorzieningen, kunst & cultuur en onderwijs dragen we bij aan de verbetering van de levenskwaliteit van Amsterdammers en bevorderen we de preventie van sociaal-maatschappelijke problemen in de stad. De Amsterdamse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen geven inzicht in welke op maatschappelijke voorzieningen er nodig zijn op buurt- of wijk- of stadsniveau.
Binnen de huidige investeringsruimte voor maatschappelijke voorzieningen is ruimte voor een jaarlijkse realisatie van 90 % van de referentie norm voor 6.000 woningen. Hierbij wordt er dus al rekening gehouden dat maar 80% van de volledige doelstelling van 7.500 woningen wordt gehaald. Bij de huidige verdeling van middelen, is er na 2030 ruimte om voor ca. 3.500 woningen voorzieningen te bouwen. Behouden van de ca. 90% referentienorm voor 6.000 woningen na 2030, vraagt om een structurele verhoging van het totale plafond van ca. 50 mln per jaar.

Cluster Omschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid. 2030 e.v.
Stad maken	84,5	61
Incidenteel	8,5	
Onderschrijding -T	17,5	
Totaal	**110,5**	**61**[12]

De ruimte in de stad is schaars en daardoor is het aantal geschikte bouwlocaties beperkt. Hierdoor vindt een toenemend aantal projecten plaats in transformatiegebieden of toevoegingen in bestaande gebieden. Dit is aanzienlijk complex en vergroot de afhankelijkheid van eigenaren, bewoners, ondernemers in die gebieden. Verder zijn wij voor de realisatie van een groot deel van de maatschappelijke voorzieningen afhankelijk van derde partijen. Vaak gaat het immers enkel om een functie in de plint. Het afgelopen jaar zien we een grotere terughoudendheid bij de woningbouwcorporaties om diverse maatschappelijke voorzieningen in opdracht van de gemeente te ontwikkelen. Dit leidt tot extra vertraging en afspraken waar we inzetten op huur i.p.v. aankoop (investering).

5.1.2 Basis op orde

Het toevoegen van voorzieningen ná in plaats van tijdens het realiseren van woningen is in een verdichtende stad een moeizame opgave. Daarom zijn de volgende knoppen geïdentificeerd:

100% referentienorm voor 6000 woningen 26-29 . Voor de ambitie van een complete stad zal er jaarlijks 2,5 mln. euro voor maatschappelijke initiatieven en ca. 10 mln. voor de groei van MA&O-opvangplekken (Migratie, Asiel en Ongedocumenteerden) bij moeten. Dit vraagt om een jaarlijkse extra investering van **ca. 12,5 mln. euro per jaar.**

Na 2029 valt de investeringsruimte terug omdat incidentele financiering wegvalt. Als de ambitie van 6000 woningen blijft bestaan na 2029 is het volgende nodig:

100% referentienorm voor 6.000 woningen vanaf 2030: Dan vraagt dit een jaarlijkse extra investering van **ca. 50 mln. per jaar.**

[12] Prijspeil 2030 : € 63 miljoen

De bouw van 7.500 nieuwe woningen vraagt een extra investering aan voorzieningen om bij te dragen aan een 'complete stad'. Dit is mede afhankelijk van het type woonmilieu dat wordt gerealiseerd en type ontwikkeling (verdichting, transformatie, uitleggebieden). In de bestuursopdracht Complete Stad wordt hier nader op ingegaan. Als deze investering niet wordt gedaan en tegelijk 7.500 woningen de gemeentelijke doelstelling blijft, lukt het niet om complete wijken te realiseren.

7.500 woningen: Als de jaarlijkse ambitie van 7.500 woningen wordt gehaald en we dit willen we realiseren in overeenstemming met de referentienormen, vraagt dit een jaarlijkse extra investering van **ca. 33 mln. per jaar ('26-'29).**

5.1.3 Afschalen

Afschalen binnen de nieuwe stad kent enkel kwantitatieve mogelijkheden. Kwalitatief afschalen is niet mogelijk, want het huidige investeringsplan is al gebaseerd op de minimale wettelijke eisen om de voorzieningen te realiseren.

Minder hard groeien: Wanneer er kiezen voor een 90% complete stad maar voor 1500 woningen minder kunnen we aan de hand van de referentienormen voor een 90% complete stad bouwen. **ca. 33 mln. per jaar.** Op dit moment zijn er woningen in voorbereiden en aanbouw. Dit kan niet zomaar worden gestopt, het afschalen heeft een aanloop tijd van circa 3 á 4 jaar

Minder complete stad bouwen. Kwantitatief afschalen is mogelijk door minder voorzieningen te realiseren en daarmee een minder complete stad te bouwen. Dit vermindert de investeringsopgave en de exploitatie- en programmakosten van de voorzieningen. De vraag is echter of dit op de langere termijn een voordelige optie is. Naast dat een woning zonder voorzieningen in de omgeving voor veel mensen weinig waarde heeft, hebben maatschappelijke voorzieningen ook een preventieve functie en wordt duurdere zorg en opvang voorkomen Indicatief levert 10% afschalen van de referentie norm circa **12,5 mln. euro per jaar** op.

5.1.4 Opschalen

Scenario 9.000 woningen. Opschalen naar 9.000 woningen met realisatie huidige referentienormen vraagt **ca. 62 mln. extra euro per jaar** extra.

Duurzamer bouwen.
Nieuwe maatschappelijke voorzieningen in groei van de stad
Om de bouw van nieuw maatschappelijk vastgoed te laten voldoen aan de strengere regelgeving, betekent dat de huidige investeringen moeten worden verhoogd. Er zijn hierin verschillende varianten denkbaar:
verhogen tot niveau ZEB (Zero Emission Buildingm, conform wetgeving voor nieuwe overheidsgebouwen vanaf 2028). Hiervoor **is jaarlijks ca. 7,5 mln. euro** extra nodig, of
verhogen tot 'voorbereid op Parijs 2050'. Hiervoor is **jaarlijks ca. 10 mln.** extra nodig, of
verhogen tot alle gemeentelijke duurzaamheidsambities. Hiervoor is **jaarlijks ca. 25 mln**. extra nodig.
Met de voorziene wettelijke eisen vanaf 2028 is de stap naar 'a' een minimale vereiste met een **jaarlijkse investering van ca. 7,5 mln. euro**.

Niet in alle voorzieningen die nodig zijn om de stad compleet te maken wordt door de gemeente geïnvesteerd. Voor een aantal voorzieningen zoals gezondheidscentra wordt door de gemeente enkel ruimte gereserveerd in de gebiedsontwikkeling; hiervoor is geen investeringsruimte beschikbaar. Huisartsen, tandartsen of voedselbanken zijn maatschappelijke voorzieningen die niet in de referentienorm zijn opgenomen, maar wel belangrijk zijn voor het goed functioneren van Amsterdam. Een ander voorbeeld zijn de maatschappelijke initiatieven die vaak niet gefinancierd worden door de gemeente maar wel een belangrijke maatschappelijke meerwaarde hebben.

Bredere scope gemeentelijke voorzieningen. Opschalen is mogelijk door een bredere scope te bepalen waar de gemeente een actieve rol inneemt in het plannen en financieren van maatschappelijke voorzieningen, dan nu het geval is (denk aan bijv. GGZ, buurtrechtbanken, voedselbanken en sociale werkplaatsen). Dit vraagt extra investeringsruimte, exploitatiekosten en capaciteit om deze te realiseren. Daarnaast vergt dit een beleidswijziging en is het een uitbreiding

van wat er vastgesteld is in de referentienormen. **Jaarlijks is hiervoor ca. 5 mln. euro per jaar nodig t.b.v. 1.000 m²** (bij. 6.000 woningen per jaar)

Inclusief onderwijs huisvesten. Inclusief onderwijs in de nieuwe stad vraagt € 0,7 mln. extra per te realiseren schoolgebouw. Hiermee worden schoolgebouwen geschikt gemaakt voor alle leerlingen ongeacht hun achtergrond of ondersteuningsbehoefte. Uitgaande van 4 schoolgebouwen per 6.000 woningen is hiervoor **ca. 3 mln. per jaar** extra nodig.

5.2 Openbare Ruimte en Mobiliteit

5.2.1 Startpositie

De groei van de stad heeft ook gevolgen voor de bestaande stad. De groei van IJburg en Noord noopt tot een aangepast mobiliteitsnetwerk om te zorgen dat de mobiliteit naar en van de nieuwe stad niet vastloopt. De groei van Zuidoost heeft gevolgen voor de capaciteit van station Bijlmer en het naastgelegen busstation. Bij realisatie van Havenstad zal de Ringlijn moeten worden doorgetrokken tot het Centraal Station.
De gevolgen van de groei van de stad op de mobiliteit worden voor het grootste deel ondervangen door het uitvoeren van grote projecten. Daarover in een volgend hoofdstuk meer. In dit hoofdstuk bespreken we activiteiten die *niet* onder de Regeling Grote Projecten vallen.

Clusteromschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid.p/j 2030 e.v
Wonen	2	0
Metro en tram	1	0
Projecten Openbare Ruimte	5	4
Programma-aanpak groeiende stad	0	0*
Totaal	**7**	**4**

5.2.2 Afschalen

Stoppen incidentele projecten . De realisatie van nieuwe woonwagens en standplaatsen onder het cluster 'Wonen' is een incidentele impuls die buiten de reguliere investeringsruimte wordt gefinancierd. Naar verwachting wordt het project in 2029 opgeleverd. De post bij 'Metro en Tram' betreft een risicoreservering voor de aanleg Noord-Zuidlijn. Deze wordt naar verwachting in 2026 afgewikkeld. Het beslag op de investeringsruimte daalt **met € 3,2 miljoen per jaar**.

Verlagen overige projecten groeiende stad. Onder de projecten 'Openbare ruimte' valt in de periode 2026-2029 de aanleg van een buslijn tussen Sloterdijk en het Centraal Station. In de periode vanaf 2030 staat vooral de aanpak van de aansluitingen op- en afritten op de A10 in Noord op het programma. Momenteel wordt onderzocht hoeveel aansluitingen noodzakelijk zijn. Vanaf 2030 betekent dit een verlaging van **€ 1,2 miljoen per jaar.**

5.2.3 Opschalen

Op grond van de mobiliteitsplannen zijn er veel ingrepen nodig die gezien hun omvang gedekt zouden moeten worden uit het programma Stadsverbetering (SV). Het gaat bijvoorbeeld om een flink aantal fietsschakels in Noord en Zuid-Oost, bijdragen aan bushaltes op Zeeburgereiland, metrostations in Zuidoost en wijkhubs in verschillende stadsdelen. Er is echter geen financiële ruimte in het SV.

* **Verhogen overige projecten groeiende stad** . Door een programmatische bundeling kunnen de projecten voor de groei van de stad van minder dan € 7,5 miljoen per stuk uit het investeringsportfolio worden gefinancierd**.** Het gaat hierbij **om € 7,5 miljoen per jaar.**

5.3 Energietransitie

Energietransitie speelt niet alleen in 'de nieuwe stad', maar ook bij het transformeren van de bestaande stad. Voor de leesbaarheid behandelen we dit onderwerp in dit hoofdstuk over 'de nieuwe stad'.

Netcongestie
Op dit moment heeft het elektriciteitsnet onvoldoende capaciteit voor de vraag naar nieuwe en zwaardere elektriciteitsaansluitingen. De netbeheerder plaatst nieuwe gebouwen, of gebouwen met een hogere elektriciteitsbehoefte dan voorheen, hierdoor op een wachtlijst, met een geschatte wachttijd van ongeveer tien jaar. Dit vormt een risico voor gebiedsontwikkelingen en voor de vervanging en verduurzaming van bestaande voorzieningen in de stad. In 2024 zijn er 2.000 gemeentelijke projecten geïdentificeerd die mogelijk hinder kunnen ondervinden van deze netcongestie, waaronder ca. 600 projecten gericht op de realisatie van voorzieningen. Op basis van een stedelijke analyse wordt uitgegaan van een jaarlijkse investering van 10 miljoen euro om passende maatregelen te treffen, zodat netcongestie geen belemmering vormt voor het in gebruik nemen van maatschappelijke en bereikbaarheids-voorzieningen. Deze maatregelen (generatoren) zullen extra CO_2 uitstoten.

Netcongestie mitigatie. Om de gevolgen van netcongestie te mitigeren is **jaarlijks circa € 10 miljoen** nodig voor onder andere dieselgeneratoren en batterijen. De daadwerkelijke kosten per domein en de bijbehorende exploitatiekosten moeten nader worden uitgewerkt. Dit bedrag is domeinoverstijgend en betreft ook mitigerende maatregelen voor congestie elektrificatie wagenpark en veren.

Energie voor de Stad: warmtenetten
In lijn met het coalitieakkoord 2022-2026 werkt de gemeente Amsterdam aan het versnellen van de warmtetransitie, met als doel een emissievrij, toekomstbestendig en betrouwbaar energiesysteem met genoeg groene en betaalbare energie voor alle Amsterdammers. Door nieuwe landelijke wetgeving krijgen gemeenten de komende jaren een centrale regierol in de warmtetransitie. Door de Wet Collectieve Warmte (WCW) komen warmtenetten in meerderheid in publiek eigendom. Daarnaast geeft de Wet gemeentelijke instrumenten warmtetransitie (WGIW) gemeenten de bevoegdheid om wijken onder voorwaarden stapsgewijs van het aardgas te halen en aan te sluiten op emissievrije alternatieven zoals warmtenetten. Randvoorwaarde voor grootschalige investeringen in warmtenetten en versnelling van de warmtetransitie is, dat het betaalbaar is voor bewoners en gebruikers. Vooral de subsidiering van hoge inpandige kosten voor bewoners en gebouweigenaren vraagt hierbij extra aandacht. Om een aantrekkelijk en betaalbaar aanbod voor eindgebruikers te garanderen zijn aanvullende financiële instrumenten en subsidies nodig van het Rijk. Investeringen in warmtenetten zijn op termijn rendabel door kostendekkende tarieven. Vanwege ontbrekende randvoorwaarden komen warmte projecten op korte termijn echter nog niet tot stand zonder de inbreng van publieke middelen. Naast de inpandige kosten zijn forse investeringen nodig in de warmte-infrastructuur: indicatief € 9 miljard voor de gehele opgave in Amsterdam. Door middel van een hefboom kan het deel dat de gemeente zelf investeert worden ingeperkt (door verhouding 70% vreemd vermogen / 30% eigen vermogen en daarvan weer 1/3^{e} deel voor de gemeente).

Om dit mogelijk te maken verkent de Gemeente Amsterdam samen met Firan (dochter van Alliander) en Energie Beheer Nederland (EBN) de mogelijke oprichting van een publiek warmtebedrijf (PWB). Door in te zetten op een publiek warmtebedrijf kan de gemeente meer invloed uitoefenen op externe financiering, groeisnelheid, tarieven en het halen van de wettelijke klimaatdoelen. Op termijn kan de investeringsbehoefte worden gedempt door inbreng van het 50% belang van de gemeente in Westpoort Warmte (WPW). Er worden verschillende scenario's uitgewerkt.

Warmtenetten. Aangezien de scenario's nog niet zijn uitgewerkt, de bijdrage van het Rijk nog onduidelijk is en over het eigendom van de bestaande netten nog wordt onderhandeld, wordt nu geen aanvraag in het investeringsstelsel gedaan. We zullen in de komende coalitieperiode 2026-2030 richtinggevende voorstellen aan het bestuur voorstellen. Daarbij zal ook de schaarste aan investeringsruimte en uitvoeringscapaciteit worden meegewogen.

5.4 Gebiedsontwikkeling en grond

De stad groeit door de toename van de bevolking, arbeidsplaatsen, studenten en toeristen. Om deze groei op te vangen heeft het college de ambitie om 7.500 woningen per jaar te bouwen. Ook zijn afspraken gemaakt met het Rijk over de woningbouwproductie. Met de circa 150 vastgestelde plannen kunnen de komende 10-15 jaar circa 60.000 woningen worden gerealiseerd. Daarnaast worden er plannen voorbereid voor nog 25.000 extra woningen plus 15.000 woningen door de herzieningen van Amstel III, Arenapoort en de Bijlmervernieuwing in de komende drie jaar. Op de langere termijn

kunnen de plannen voor Haven-Stad nog eens circa 70.000 woningen aan de planvoorraad toevoegen. Hiermee is de planvoorraad stabiel en voldoende voor de woningbouwopgave van de komende 8 tot 10 jaar. Naast het woningbouwprogramma worden er ook andere functies gerealiseerd zoals kantoren, bedrijven, commerciële en maatschappelijke voorzieningen

Gemeente Amsterdam kent t.b.v. de gebiedsontwikkeling een gesloten systeem, waarbij de opbrengsten van grondverkoop wordt ingezet voor het dekken van de kosten. Met de plannen die geld opleveren (bijvoorbeeld de Zuidas) worden de plannen met een negatief financieel saldo betaald (bijvoorbeeld de projecten in de stedelijke vernieuwing, zoals Reigersbos, Dichtersbuurt & Röellstraat, Lodewijk van Deijsselbuurt). Op deze manier is er sprake van 'verevening'; **het Vereveningsfonds**. Indien er geld over is binnen het fonds, dat niet meer nodig is voor de gebiedsontwikkeling, kan de gemeenteraad besluiten om geld uit het fonds te halen en af te dragen aan de algemene middelen ten behoeve van andere doeleinden.
In het verleden (voor 2018) is er veel geld verdiend waardoor het mogelijk was om € 400 miljoen af te dragen. Na 2018 zijn de ambities van de gemeente veranderd. Zo wordt nu flink geïnvesteerd in de stedelijke vernieuwing en is het uitgangspunt van nieuwe plannen om 80% betaalbare woningen te bouwen. Bovendien is er nauwelijks nog onbebouwde grond beschikbaar, waardoor de kosten van gebiedsontwikkeling hoger zijn. Woningbouw met de huidige ambities in de hedendaagse omstandigheden kost geld. Dit wordt in de huidige portefeuille betaald met winstgevende kantoor- en werklocaties, vrijesectorwoningen en rijkssubsidies. Nieuwe winstgevende kantoorlocaties zoals de Zuidas zijn niet in voorbereiding.

Gebied	Deelgebied	Woningen
Centrum		800
Nieuw-West		8.641
Noord		19.315
	Haven-Stad	18.100
Oost		13.459
Ouder Amstel		5.000
Weesp		676
West		11.995
Westpoort		26.267
	Haven-Stad	26.267
Zuid		3.230
Zuidoost		25.704
Total		**115.087**

Figuur 1 Nieuwe plannen in voorbereiding

5.4.1 Startpositie

Het is realistisch om uit te gaan van 6.000 tot 6.500 woningen per jaar. De gemeente heeft er weinig invloed op of de markt sneller of minder snel bouwt. Financieel gezien betekent het sneller of minder snel bouwen dat de inkomsten sneller of minder snel binnenkomen. Dit heeft ook gevolgen voor de fasering van de kosten. Netcongestie leidt tot vertragingen en is een groot knelpunt voor het realiseren van de grondopbrengsten. Binnen een gebiedsontwikkeling wordt rekening gehouden met het ruimtelijk inpassen van maatschappelijke en sportvoorzieningen. Er wordt vanuit de grondexploitaties geïnvesteerd in het *bouwrijp* maken van de grond om deze voorzieningen te kunnen realiseren. De investeringen voor het *bouwen van deze voorzieningen* komen uit het investeringsdomein van Maatschappelijke Voorzieningen (MV). Door de referentienormen zijn de investeringen in maatschappelijke voorzieningen gekoppeld aan de woningbouwproductie. Als er bijvoorbeeld meer woningen worden gebouwd en er daardoor meer kinderen in Amsterdam komen wonen, zijn er meer scholen nodig. Dit betekent meer investeringen in het domein van MV.

De directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) realiseert de infrastructuur binnen de bestaande stad en de infrastructuur die de gebiedsontwikkelingen *met de bestaande stad verbindt*. Omdat deze laatste infrastructurele maatregelen ook van belang zijn voor de gebiedsontwikkeling is er vaak sprake van cofinanciering vanuit het investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM) en programma Stadsverbetering (bereikbaar houden van de stad als geheel), G&O (bereikbaarheid van de nieuwe gebiedsontwikkeling) en de Vervoerregio Amsterdam (netwerk in de regio). Daarnaast heeft de gemeente rijksmiddelen ontvangen voor de financiering van een deel van de maatregelen. Investeringen in infrastructuur die voorwaardelijk én toerekenbaar zijn aan de gebiedsontwikkeling kunnen deels worden betaald uit de grondexploitaties en/of het Vereveningsfonds. Voor de komende 15 jaar wordt hiervoor € 350 miljoen gereserveerd binnen het Vereveningsfonds. Het verwachte verdienvermogen van de gebiedsontwikkeling voor de komende 15 jaar is anno 2025 nagenoeg geheel nodig voor deze € 350 miljoen ten behoeve van infrastructuur, voor de afdrachten aan de Algemene Middelen en de reserve Schaalspronginvesteringen (€ 320 miljoen) en het risico van het Zuidasdok (€ 73 miljoen). Er komt de komende 15 jaar nagenoeg geen nieuwe vereveningsruimte beschikbaar voor nieuwe plannen die geld kosten.

5.4.2 Basis op orde

Op dit moment zijn het beleid voor de groei van de stad en voor de investeringen in de maatschappelijke voorzieningen niet in overeenstemming met elkaar. Zo hebben we een woningbouwambitie van circa 7.500 woningen per jaar, maar

structureel is er slechts geld voor maatschappelijke voorzieningen voor circa 3.500 woningen per jaar (scholen, sportvoorzieningen, etc.). Zie verder 5.1.2. Om de woningbouwproductie op gang te houden en tegelijkertijd de stad bereikbaar te houden, zijn investeringen nodig in infrastructuur op stedelijke niveau (z.g. 'bovenplanse investeringen') Dit ontstijgt (gedeeltelijk) de gebiedsontwikkeling. Op dit moment zijn er binnen het investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM) en programma Stadsverbetering onvoldoende middelen voor deze opgave. Hiervoor moet een oplossing voor komen. Het tijdig uitvoeren van de maatregelen is een voorwaarde voor het behouden van toegekende rijksmiddelen (circa 400 miljoen euro) voor deze maatregelen. Het gaat hierbij om maatregelen zoals de Cruciale Mijl, de Hoogfrequent Openbaar vervoer ZaanIJ en Station Sloterdijk-CS, station Bijlmer Arena, het doortekken van de Sloterweg en een fietsbrug over de Schinkel en diverse andere maatregelen. Bij het laten doorgaan van Havenstad boven de grens van 2.000 woningen zullen ook enkele Schaalsprongprojecten voorwaardelijk worden, zoals het (gedeeltelijk) sluiten van de ringlijn. Zie verder paragraaf 6.2.

5.4.3 Verdienvermogen verlagen

Meer Ambities . De gemeente heeft diverse ambities in de gebiedsontwikkeling, zoals grotere middeldure huurwoningen, eeuwigdurende middeldure huurwoningen, het uitponden van sociale huurwoningen stopzetten en meer ruimte voor maatschappelijke en groen- voorzieningen. Het implementeren van één van die ambities kost circa ongeveer € 50 – 300 miljoen. Zie voor verdere uitwerking het rapport naar uitkomst van de bestuursopdracht complete stad.

5.4.4 Verdien vermogen vergroten

Stoppen met plannen met negatief saldo. De gemeente kan stoppen met het vaststellen van plannen met een negatief saldo. Het zijn met name de plannen in de stedelijke vernieuwing die geld kosten en die nodig zijn voor 'ongelijk te investeren voor gelijke kansen'. De afgelopen 4 jaar is 250 miljoen euro geïnvesteerd in negatieve plannen ten laste van de vereveningsruimte. Begin 2026 is circa € 35 miljoen beschikbaar. Met passen en meten is de € 35 miljoen vereveningsruimte voldoende voor de plannen die de komende 2 jaar ter besluitvorming worden voorgelegd, zoals K-midden, de Kolenkitbuurt, de Klipperbuurt, de Maassluisbuurt, de G-buurt, de uitbreiding van Amstel 3 Bullewijk, de Bedrijvenstrook in Amstel 3 en wat kleinere plannen.

Woningbouwprogramma aanpassen. De gemeente kan haar verdienvermogen beïnvloeden door het woningbouwprogramma aan te passen en meer ruimte te maken voor vrijesectorwoningen ten koste van de gereguleerde markt. Het verdienvermogen dat ontstaat door een verdeling met meer vrijesectorwoningen, voor 20.000 woningen in de huidige portefeuille, kan tussen € 50 en € 300 miljoen opleveren. Het financieel effect is zeer afhankelijk van de locatie, het woningtype en de woninggrootte. De markt bouwt deze woningen. Hierdoor is het niet zeker wanneer dit geld verdiend wordt. Voor toekomstige plannen is het sowieso onduidelijk of deze een positief saldo hebben. Ook met meer vrijesectorwoningen kunnen nieuwe plannen nog steeds een negatief saldo hebben.

- 40-40-20 naar 30-50-20 = + 50 miljoen tot + 100 miljoen
- 40-40-20 naar 40-30-30 = + 100 miljoen tot +200 miljoen
- 40-40-20 naar 30-40-30 = + 150 miljoen tot +250 miljoen
- 40-40-20 naar 1/3-1/3-1/3 = + 150 miljoen tot + 300 miljoen
- 40-40-20 naar 50-30-20 = -/- 50 miljoen tot -/- 150 miljoen

6 Grote projecten – Welke stedelijke projecten prioriteren we?

6.1 Maatschappelijke voorzieningen

'Specials' zijn grote projecten die vanwege hun omvang, complexiteit en unieke karakter niet binnen de reguliere methodiek voor het alloceren van investeringsruimte passen. De portefeuille Specials MV bestaat uit 8 grootstedelijke voorzieningen. Met deze projecten wordt geïnvesteerd in bestaande voorzieningen en in nieuwe voorzieningen. Het bestuur heeft tijdens de heroverwegingen in 2023 de volgende 8 projecten uitgekozen voor dit programma:

Geprogrammeerde Specials MV [13]	**Beoogde startbouw**
Amsterdam Museum	2026
OBA Next in Zuidoost	2028
Slavernij museum (excl. openbaar park)	2030
De Nieuwe Meervaart	2029
Sporthallen Zuid	2031
De Mirandabad	2026
Flevoparkbad / Zeeburgerbad	2026/2027
Jaap Eden ijsbaancomplex	2026

Cluster Omschrijving	**Gemid. p/j 26-29**	**Gemid. 2030 e.v.**
Specials	50	50
Incidenteel	2,5	
Totaal	**52,5**	**50**

De totale investering van de acht 'specials' bedraagt ca. € 650 miljoen (prijspeil 2026). Dit is inclusief bijdragen derden (zoals bijdrage Rijk voor het Nationaal Slavernijmuseum), bijdrage uit de GREX (zoals bij de Nieuwe Meervaart) en de gereserveerde middelen voor verduurzaming. In totaal is ca. € 575 miljoen zowel structureel als incidenteel ingepast binnen het investeringsdomein maatschappelijke voorzieningen. Hiermee is de beschikbare investeringsruimte voor specials gevuld tot 2035. Maar de behoefte voor vervanging of nieuw te ontwikkelen specials loopt en groeit echter wel door. Dit betekent dat er voorlopig geen ruimte is voor nieuwe specials tenzij er extra investeringsruimte wordt toegekend.

Om af te schalen kan de programmagering van enkele Specials (Nieuwe Meervaart, OBA Next, Slavernij Museum, Sporthallen Zuid, Zeeburgerbad) versoberd worden. Het gevolg hiervan is dat de eerder gecommuniceerde plannen niet waargemaakt worden. Dit kan afbreuk doen aan de reputatie van het bestuur. Afschalen kent ook als gevolg dat bijdragen van derden kunnen wegvallen. Het betekent ook dat plannen opnieuw op de tekentafel terecht komen. Dit brengt zowel extra tijd als extra kosten met zich mee.

MV Afschalen specials. Voor de Nieuwe Meervaart, OBA Next, Slavernij Museum, Sporthallen Zuid, Zeeburgerbad kan gekozen worden dit met een beperkter programma te realiseren. Hoeveel dit per jaar oplevert, vergt nader onderzoek naar de mate van versobering. **PM**

Binnen het huidige investeringsplafond is 50 mln. euro ruimte per jaar voor de Specials. Tot 2035 is de investeringsruimte, met bovenstaande 8 projecten volgepland. Voor het Slavernij Museum is hierbij *uitsluitend* rekening gehouden met het gebouw. Er zijn dus nog géén middelen gereserveerd voor de aanleg van het aangrenzende openbare park (8 mln. euro).

Er is een groot tekort aan zwemwater in Amsterdam. Volgens de sportnorm hebben we nu een tekort van twee à drie zwembaden in Amsterdam. Als we niets doen loopt dit op naar vier à vijf zwembaden, want de stad groeit door. Naast het nieuwe zwembad in Oost zijn een zwembad in Nieuw-West (Riekerpark) en op IJburg (Strandeiland) noodzakelijk. Binnen de huidige investeringsruimte kunnen deze projecten pas met de voorbereiding starten tussen 2028 en 2030. Voor het

[13] In verband met geheimhouding voorafgaand aan aanbestedingen staan er geen herleidbare bedragen per project

versnellen is eerder investeringsruimte nodig. Onder de opschaalmogelijkheden benoemen we eerder starten met de voorbereidingen voor nieuwe Specials (twee zwembaden). Het opschalen van de Specials kent wel het risico dat er geen capaciteit voor beschikbaar is in de markt (zeker voor de bouw van zoiets speciaals als een zwembad). Dit kan de prijs opdrijven.

Met het opstellen van de nieuwe Strategische Huisvestingsplannen wordt een verkenning gedaan naar de benodigde investeringen in grootstedelijke voorzieningen in 2035 – 2050. De verkenning gaat zowel over (eventueel) benodigde vervanging van bestaande grootstedelijke voorzieningen als over realisatie van nieuwe voorzieningen i.v.m. de groei van de stad. De resultaten hiervan komen in de actualisatie van de Strategische Huisvestingsplannen, in 2027.

MV Basis op orde specials Sport . Zwembad Nieuw-West (Riekerpark): 25-meterbad en doelgroepenbad (32,2 mln.). Daarnaast Zwembad IJburg (Strandeiland): 25-meterbad (26,7 mln.). Opschalen per jaar € 12 miljoen.

MV opschalen specials Voor toekomstige nieuwe of vervangingsspecials is er nu geen investeringsruimte beschikbaar. Willen we wel nog meer nieuwe of vervangingsspecial aan onze portefeuille toevoegen dan is hier een x bedrag per jaar voor nodig. Opschalen per jaar € PM miljoen.

6.2 Openbare ruimte en mobiliteit

Cluster omschrijving[14]	(Geplande) start van uitvoering
Bestaande Stad	
Oranje Loper	2020
Station Lelylaan	2029
Groeiende stad	
Smart Mobility HUB	2026
Cruciale Mijl	2030
Tramstalling Zeeburgereiland	2030
Johan van Hasseltzone	2031
HOV ZaanIJ	2030
Station Bijlmer en omgeving	2030
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

Het jaar van geplande start uitvoering is op basis van de laatste planning. De financiële tabellen hieronder geven alleen de Grote projecten uit de tabel hiernaast weer (geen Schaalsprongprojecten). De piek ligt in de periode 2030-2035, gelijk aan de uitbreiding van de IJ-veren die in paragraaf 4.2 beschreven worden.

Het verschil tussen de verwachte kosten en de beschikbare financiering in de periode 2030-2035, is bijna € 40 miljoen per jaar; in totaal € 237 miljoen. Met inbegrip van de geplande uitbreiding van de IJ-veren is het tekort in deze periode € 273 miljoen; € 45,5 miljoen per jaar. Bovendien zijn nog niet alle projecten geraamd op de standaard risiconorm (P85). Ook zijn veel projecten nog in de planvormings- of voorbereidingsfase. De ervaring leert dat bij uitwerking de kostenraming vaak stijgt. Er ligt dus een grote inpassingsopgave die zich concentreert op projecten voor de groei van de stad. We beschrijven de projecten en de context hierna.

Cluster Omschrijving (excl. Schaalsprong)	**Gemid. p/j 26-29**	**Gemid. p/j 30-35**	**Gemid. 36 e.v.**
Kosten IJveren	0,1	17,0	4,8
Grote projecten bestaande stad verwachte kosten ORM	27,0	0,7	0,0
Grote projecten nieuwe stad verwachte kosten ORM	15,8 (1)	48,3	3,2

[14] In verband met geheimhouding voorafgaand aan aanbestedingen staan er geen herleidbare bedragen per project

Grote projecten nieuw te verwachten kosten ORM	0,0	0,0	20,0
Grote projecten en IJveren financiering ORM-aandeel	42,9 (1)	20,5	20,5
Verwacht tekort nieuwe stad ORM-deel	**0,0**	**45,5**	**7,5**

(1) Waaronder SMH Zuidoost die incidenteel is gefinancierd

IJveren

Door de groei van Amsterdam en naastgelegen gemeenten (met name Zaanstad), zal het aantal pontreizigers toe nemen. Prognoses met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) voorspellen - zelfs bij ingebruikname van de Oostbrug - een toename van het aantal pontreizigers met circa 50% in 2040, van 83.000 in 2023 naar 124.000 gemiddeld per werkdag in 2040. Extra ponten zijn nodig. Van 14 ponten nu moet de vloot stapsgewijs groeien naar 19 ponten in 2035, en 21 in 2040. Na ingebruikname van de Oost- en de Westbrug, volstaat een vloot van 12 ponten. Als de Westbrug uitblijft, dan moet het aantal ponten verder groeien, waarbij het onzeker is of dat op een nautisch veilige manier mogelijk is. Daarnaast gaan we het verensysteem uitstootvrij maken. Alle nieuwe ponten zullen elektrisch zijn, zeven hybride veren worden omgebouwd naar elektrische veren en drie oude veren worden aan het einde van hun levensduur vervangen door elektrische veren. In de investeringsramingen wordt er nu vanuit gegaan dat vier dieselveren doorvaren tot 2040 en bij ingebruikname van de Westbrug uit de vaart worden genomen.

De investeringen in IJ-veren voor de bestaande stad (paragraaf 3.2.1) en voor de groei van de stad moeten als totaal bezien worden. We zien dan een stijging van een gemiddeld jaarlijks investeringsbedrag in de vastgestelde begroting 2026-2029 van € 12,4 miljoen naar € 25,6 miljoen per jaar in de periode 2030-2035, dus **€17 miljoen per jaar**. Deze stijging heeft drie oorzaken:

1. De aanschafprijs van ponten is de laatste jaren sterk gestegen.
2. Door een mislukte aanbesteding schuiven verwachte bestedingen deels van 2026-29 naar 2030-35.
3. De ontwikkeling van de ponthaven vindt plaats in 2030-2035.

Uitbreiding Veren. Elektrische veren zijn duurder dan dieselveren. **In 2030 - 2035 verdubbelt het bedrag dat jaarlijks nodig is voor (uitbreidings)investeringen in veren ten opzichte van 2026-2029.** Het zwaartepunt van de uitbreiding valt in dezelfde periode als de bovenplanse projecten. De planning van de uitbreiding wordt bekeken in samenhang met andere projecten en de groei van Noord.

Uitfaseren grote projecten bestaande stad

Binnen de Regeling Grote Projecten worden nog twee grote projecten in de bestaande stad afgerond (Oranje Loper en Station Lelylaan). Verder worden in de komende 15-jarige periode geen nieuwe grote projecten in de bestaande stad geprogrammeerd. Dit is een uitvloeisel van het toepassen van de USTOR (functiewijziging pas te realiseren bij einde levensduur van assets). In de collegeperiode 2022-2026 is gemiddeld € 66 miljoen uitgegeven aan grote projecten in de bestaande stad (Rode Loper, vernieuwing Leidseplein, Entree, Oranje Loper, Singelgrachtgarage). De komende periode 2026-2029 neemt dit af tot gemiddeld €27 miljoen per jaar. Daarna rest nog €0,7 miljoen per jaar voor afrondende werkzaamheden van Station Lelylaan. Het gevolg van het uitfaseren van de grote projecten in de bestaande stad is dat opgave voor functiewijzigingen in het reguliere vervangingsprogramma toeneemt (zie ook paragraaf 3.2.2).

Bovenplanse investeringen

Voor de groei van de stad heeft de gemeenteraad mobiliteitsplannen vastgesteld. Deze plannen beschrijven de investeringen die nodig zijn om de groeiende stad bereikbaar te houden en te zorgen dat we een 'complete stad' bouwen. In de Mobiliteitsplannen zijn vier 'kantelpuntinvesteringen' opgenomen: Cruciale Mijl, Van Hasseltzone, HOV ZaanIJ en Ringlijn 1e fase. De Cruciale Mijl en de van Hasseltzone zijn noodzakelijk voor al genomen woningbouwbesluiten (investeringsbesluiten Grondexploitaties). Tot de woningbouw die HOV ZaanIJ noodzakelijk maakt, is ook gedeeltelijk al besloten. Over woningbouw die om Ringlijn 1e fase vraagt, is nog niet besloten.

De geplande bovenplanse ontsluitingsprojecten zijn voor het grootste deel gekoppeld aan gebiedsontwikkeling waarover reeds besloten is. De totale kosten van de bovenplanse investeringen, inclusief de uitbreiding en verduurzaming van de IJ-veren, zijn geraamd op € 1,7 miljard. Op basis van een voorlopige verdeling waren de investeringen in het domein ORM geraamd op ongeveer € 570 miljoen. Bij recente actualisaties van de onderliggende ramingen bleken de kosten

aanzienlijk gestegen vanwege verdere detaillering en prijsstijgingen in de markt. Een groot deel van de kosten wordt gedekt buiten het investeringsdomein ORM (via VEF/Grex, VRA, Rijk).

Dat is in alle varianten een grote inpassingsopgave, maar wordt extra bemoeilijkt doordat het leeuwendeel van de kosten betrekking heeft op de periode 2030-2035. Die periode is niet vrijblijvend aangezien de bijdrage van het Rijk aan deze projecten als voorwaarde heeft dat de projecten voor een deel in 2035 en voor een ander deel in 2038 worden opgeleverd. Gevoegd bij de uitbreiding van de IJveren waar dezelfde problematiek speelt (zie paragraaf 3.4) is dit een vraagstuk waar geen makkelijke oplossing voor is. Het tekort in het domein ORM bedraagt bijna € 40 miljoen per jaar in de periode 2030-2035. De problematiek raakt ook het investeringsdomein Grond waar een ander gedeelte van de financiering van de projecten groeiende stad vandaan moet komen.

Daarbij zijn de volgende opties bekeken:
- de planning oprekken;
- verwachte woningbouwproductie neerwaarts bijstellen;
- inzetten op verhoging Rijksbijdrage;
- verdeling kosten tussen partijen aanpassen naar belang;
- Verhogen verdienvermogen gebiedsontwikkeling (of verlagen afdracht VEF) en de meeropbrengsten inzetten voor deze projecten;
- Projecten afschalen met behoud van primair doel;
- tijdelijk beperken van investeringen voor instandhouding van de bestaande stad;
- vergroten van de investeringsruimte binnen ORM in de periode 2030-2035, al dan niet als voorschot op de nog niet gecommitteerde investeringsruimte in de periode 2035-2040.

Dit biedt zeker geen volledige oplossing voor het bovenplanse inpassingsvraagstuk. Daarnaast moeten er ook andere projecten voor de groei van de stad worden ingepast die in tijd gefaseerd kunnen worden opgepakt.

Inpassing grote projecten nieuwe stad en IJ-veren: Om de ontsluiting van de reeds besloten woningbouw te borgen zijn de bovenplanse investeringen in planvorming en voorbereiding genomen. In de periode 2030-2035 staat de uitvoering van het grootste deel van de vijf hierboven beschreven bovenplanse investeringen (Cruciale Mijl, Tramstalling Zeeburgereiland, Van Hasseltzone, HOV Zaan IJ en Station Bijlmer) op de planning. Daarnaast speelt in dezelfde periode de piek van de uitbreiding en verduurzaming van de IJveren. De totale kosten hiervan bedragen ongeveer € 1,7 miljard. Volgens voorlopige verdeling komt hiervan ongeveer € 570 miljoen ten laste van het domein ORM. Dat is een meer dan proportioneel aandeel vooral omdat de IJveren slechts beperkt cofinanciering van de andere partijen ontvangen. **Het dekkingstekort in het domein ORM is ongeveer 230 miljoen, wat in de periode 2030-2035 neerkomt op € 39,5 miljoen per jaar voor bovenplans plus € 6,0 miljoen voor de IJveren; totaal derhalve6 x € 45,5 miljoen.**

Nieuw groei Het zicht op de investeringen die vanaf 2036 noodzakelijk zijn is nog niet volledig scherp. Wel is zeker dat in een stad die blijft groeien ook investeringen voor bereikbaarheid nodig blijven. De volgende ingrepen zijn noodzakelijk als de planning van de woningbouw zich ongeveer in het te verwachten tempo ontwikkelt:
1. Havenstad, met name optimalisatie aansluiting Nieuwe Hemweg - A10 (S101), circa € 120 miljoen,
2. Zuidoost, Upgraden profiel & robuust maken S111, circa € 100 miljoen (+ nog eens € 100 miljoen na 2040),
3. Diverse maatregelen Nieuw-West, met name Lelylaan (circa € 30 miljoen),
4. Diverse maatregelen Weesp (circa € 30 miljoen).

Verdeeld over vijf jaar komt dit grofweg neer op € 60 miljoen per jaar. Als we voorlopig uitgaan van een aandeel uit het investeringsportfolio ORM van 1/3, dan betekent dit een bijdrage van circa € 20 miljoen per jaar. Een deel kan binnen het reguliere portfolio worden afgedekt. Het tekort vanaf 2036 is jaarlijks circa € 7,5 miljoen.

4.2.4 Schaalspronginvesteringen onder verantwoordelijkheid van de gemeente

Er is zijn vijf schaalspronginvesteringen gepland die fundamenteel ingrijpen in het mobiliteitsnetwerk (Oostbrug, Westbrug, doortrekken Noord-Zuidlijn, Sluiten Ringlijn, Zuidasdok). Deze investeringen zijn nodig om het stedelijke en regionale verkeerssysteem robuuster te maken. Deels zijn ze ook nodig om extra woningbouw mogelijk te maken. Voor de financiering van de schaalsprongprojecten geldt dat ze te groot zijn om in het investeringsdomein ORM te worden ingepast. De investeringsruimte voor de Oostbrug is additioneel aan de reguliere investeringsruimte toegevoegd. De

andere projecten waarvoor Amsterdam opdrachtgever is (doortrekken Ringlijn, Verplaatsen Zeecruiseterminal en Westbrug) vragen eveneens een grote bijdrage van Amsterdam, maar ook van mogelijke partners. Momenteel is er geen zicht op een dekkend voorstel.

Cluster Omschrijving	Incidentele investeringsruimte
Sprong over 't IJ: Oostbrug	270

De financiering van **de Oostbrug** is afgedekt op basis van de raming bij de Nota van Uitgangspunten. Inmiddels is het project verder uitgewerkt en wordt een raming opgesteld horend bij de verdere detaillering. Bij de uitwerking is gebleken dat een aantal onderdelen van het **project waarschijnlijk duurder uitvallen dan verwacht**. Wanneer de nieuwe raming bekend en gevalideerd is, zal een voorstel worden gedaan hoe om te gaan met de nieuwe informatie **€ PM**.

Investeringsruimte overige schaalsprongprojecten en kosten planvorming . Voor de Westbrug en het sluiten van de Ringlijn is vanaf 2030 jaarlijks substantiële investeringsruimte nodig. De MIRT-verkenning voor het sluiten van de Ringlijn 1e fase (, dus niet het doortrekken naar het Centraal Station, is voorwaardelijk voor het ontwikkelen van Havenstad en de Westbrug is nodig voor de ontsluiting van het gebied en het achterland. Het vergt grote investeringen waar Rijk, VRA en Amsterdam gemeenschappelijk in moeten optrekken.Er is nog geen zicht op een sluitende dekking. Het is nodig om hierover in de komende coalitieperiode op bestuurlijk niveau met de partners, en met name het Rijk, te gaan onderhandelen om zicht te krijgen op financiële haalbaarheid.

Specifiek aandachtspunt zijn de kosten van planvorming. Dit zijn geen investeringen aangezien deze planfase niet wordt geactiveerd, maar het gaat wel om grote bedragen. De verkenning van de Ringlijn (2024-2028) kost bijvoorbeeld ongeveer € 30 miljoen, waarvan Amsterdam de helft draagt. Omdat dergelijke bedragen niet uit het programma Stadsverbetering kunnen worden opgevangen, is dit gedekt uit de reserve Schaalsprong. Ook voor andere schaalspronginvesteringen (met name de Westbrug) is de planvorming niet volledig gedekt. Het voorstel is dekking voor deze kosten te vinden bij de herijking van de reserve Schaalsprong. Het is een aandachtspunt dat opgelost zal moeten worden in de coalitieperiode 2026-2030, wil de voorbereidingsfase van deze projecten in 2030 kunnen starten.

Sprong over 't IJ: Passagiersterminal verplaatsen/opheffen De verplaatsing van de zeecruiseterminal is nodig voor het bouwen van de Westbrug over het IJ. Uit een onderzoek lijkt verplaatsing uiterlijk in 2035 juridisch-planologisch en in tijd haalbaar. De geraamde indicatieve investeringskosten voor de realisatie van een passagiersterminal in de Coenhaven bedragen **circa € 85 miljoen (incidenteel)**. Het is onzeker in hoeverre dit terugverdiend kan worden. De mogelijke opbrengsten zijn vooral afhankelijk van de te maken (programmatische) keuzes voor de locatie Coenhaven en de herontwikkeling van de huidige PTA aan de Veemkade. Zowel bij de kostenraming als de mogelijke opbrengsten spelen veel onzekere factoren.

4.2.5 Schaalspronginvesteringen – bijdrage aan derden

De schaalsprongprojecten zijn te onderscheiden in *investerings*projecten waar Amsterdam de opdrachtgever van is en *bijdrage*projecten waar Amsterdam een bijdrage aan het Rijk levert. De bijdrageprojecten zijn voor Amsterdam geen investering omdat het opgeleverde asset geen eigendom van Amsterdam is en dus niet geactiveerd hoeft te worden. Voor de volledigheid en omdat het vergelijkbare problematiek met gebrek aan dekking betreft, zijn ze wel in deze Nota opgenomen.

Bij de Voorjaarsnota 2023 heeft het college de reserve *Incidentele bijdrage schaalspronginvesteringen* ingesteld. Deze reserve heeft als doel het reserveren van en sparen voor dekking voor de bijdrageprojecten Zuidasdok, doortrekken Noord-Zuidlijn en het derde perron Station Zuid. Later zijn ook de voorbereidingskosten voor de Ringlijn uit deze reserve gedekt. Bij instelling in 2023 bedroeg de reserve voor het ORM-deel € 294 miljoen. In de periode 2024 tot en met 2037 wordt jaarlijks een bedrag van € 12 miljoen uit het Vereveningsfonds toegevoegd aan de reserve. Daarmee is er in 2037 in principe voldoende dekking beschikbaar voor Zuidasdok en doortrekken Noord-Zuidlijn, exclusief de indexatie van het budget Zuidasdok.

De beschikbare Amsterdamse dekking voor Zuidasdok wordt momenteel niet geïndexeerd, terwijl de afspraak in de bestuursovereenkomst is vastgelegd om dat wel te doen. **Het Amsterdamse tekort van het Zuidasdok loopt daarmee op naar circa € 73 miljoen (incidenteel)**. Het betreft een lopend project. Zodra het Rijk een oplossing voor het huidige tekort heeft gevonden, zal Amsterdam dat ook voor zijn deel moeten vinden. Dit speelt in de komende coalitieperiode. Op grond van de bestuursovereenkomst met het Rijk zal Amsterdam verder niet bijdragen aan het huidige tekort van het Rijk, of aan eventuele toekomstige tekorten.

Om verwarring te voorkomen: naast het nu voorliggende indexeringstekort van ca. € 73 miljoen, speelt ook (het risico van) de nog te betalen Amsterdamse bijdrage aan het tekort Zuidasdok 2022, de zogenaamde 'cap'. Toevallig is dit bedrag ongeveer even groot (€ 73 miljoen). Dit wordt in principe gedekt uit het Vereveningsfonds, zoals vermeld in paragraaf 5.4.4.

7 Tariefdiensten – Hoe zorgen we voor betrouwbare nutsvoorzieningen?

De tariefdiensten bestaan bijna volledig uit de clusters afvalcontainers, inzamelvoertuigen, drinkwatervoorziening en riolering en betreffen zowel de bestaande -als de nieuwe stad. Deze clusters zijn samengevoegd onder de tariefdiensten omdat de kapitaallasten (en de exploitatie) uit de tarieven wordt gedekt, die bij bewoners en bedrijven in rekening worden gebracht. De investeringen drukken onverminderd op de schuldquote van Amsterdam. We investeren **circa € 170 miljoen per jaar** in deze nutsvoorzieningen. Dit is hoger dan de beschikbare investeringsruimte, onder andere omdat de investeringsruimte niet is meegegroeid met het aantal aansluitingen en omdat voor drinkwater een grote investering in de capaciteit nodig is. Drinkwatervoorziening en riolering worden op een hoger beheerniveau onderhouden dan de assets in de openbare ruimte. De taken groeien mee met de omvang van de stad en het duurzaamheidsbeleid; het wagenpark wordt elektrisch en de vloot moet worden verduurzaamd. Wegens de uitbreiding van de stad investeert Waternet bijna 40% van zijn investeringen aan nieuwe riolering en drinkwatervoorzieningen. Dit hogere peil geldt ook voor de toekomst, aangezien ook na 2030 substantiële investeringen nodig zijn.

7.1.1 Startpositie

De meerjarenbegroting tot en met 2029 is geactualiseerd in de Begroting 2026 en dus in hoge mate actueel. De prognose vanaf 2030 is gebaseerd op het doortrekken van de jaarschijf 2029 en de te verwachten ontwikkelingen. Bij Afval bestaan de investeringen uit het vervangen van containers in de bestaande en in de nieuwe stad en de vervanging en elektrificering van het wagenpark.

Cluster Omschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid. p/j 2030
Afvalcontainers	17,9	23,2
Wagenpark Afval	22,3	25,1
Riolering	32,9	31,7
Drinkwater totaal	92,0	92,0
Vastgoed	1,2	0,8
Totaal	**166,3**	**172,8**
Beschikbare ruimte	166,3	100
Flexibelplafond [15]		72,8

Voor de riolering is de investeringsbehoefte vastgelegd in het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027. (Vanaf 2026 wordt gewerkt aan een nieuw meerjarenprogramma). Hierin staan de volgende taken:

- Eerste aanleg riolering
- Rainproof maatregelen
- Innovatief rioolstelsel Strandeiland
- Aanleg drainage
- Renovatie Riolen
- Renovatie rioolgemalen.
-

Het drinkwaterbeleid is vastgelegd in de Toekomstvisie Drinkwater van eind 2021 en bijgesteld in het Leveringsplan Drinkwater 2024-2028. Daarin zijn vooral maatregelen opgenomen die de drinkwaterproductie en -distributie op het peil moeten brengen dat in de groeiende stad nodig is. Dat peil is ongeveer gelijk aan de huidige situatie, omdat er ook vanaf 2030 nieuwe vervangings- en uitbreidingsinvesteringen worden verwacht. Deze zijn jaarlijks ongeveer even groot als het project 'Langzame Zandfilters' waar momenteel aan wordt gewerkt.

Langzame Zandfilters
Het project Langzame Zandfilters maakt deel uit van de investeringsruimte voor drinkwater. Dit project betreft een uitbreiding van de drinkwaterproductielocatie Weesperkarspel. Het niet uitbreiden van de productiecapaciteit vergroot het risico op watertekorten aanzienlijk. Het uitbreiden van deze installatie is bovendien nodig om tijdig aan wettelijke kwaliteitseisen voor drinkwater te kunnen voldoen. De investering is financieel afgedekt, maar in verband met het aanbestedingstraject kan daar niet meer informatie over worden gedeeld. De geplande start uitvoering is medio 2026.

[15] Tariefdiensten kennen een flexibel plafond, de dekking van de kapitaallasten wordt meegenomen in de afvalstofheffing, rioolheffing en drinkwatertarieven

7.1.2 Basis op orde

Inzameling in het Centrum. Ook in Centrum gaat inzameling over van zak naar bak, komen ook andere vormen van inzameling, die voor minder vuil op straat zorgen, en komt afvaltransport over water. Naar verwachting is hier in totaal **€ 3,0 miljoen (incidenteel)** mee gemoeid. Dit moet aanvullend worden ingepast in de periode 2026-2029.

7.1.3 Afschalen

In de begroting 2026 zijn de meerjarige kosten voor de aanschaf en plaatsing van containers en renovatiewerken aan de riolering al gereduceerd. Een verdere verlaging is niet mogelijk zonder het voorzieningenniveau aan te tasten.

Een belangrijke ontwikkeling is het onderzoek naar de verzelfstandiging van de drinkwatertaak van Waternet. Dit onderzoek wordt in 2026 uitgevoerd. De volgende opties komen aan de orde:

1. Blijven in aparte stichting zoals nu;
2. Terug naar gemeente Amsterdam;
3. Onderbrengen in aparte NV;
4. Fuseren met andere drinkwaterbedrijven.

Afstoten Drinkwatertaken: Bij de opties 3 en 4 zou het een overdracht van activa betekenen en het niet meer opnemen van drinkwater in de investeringsruimte van Amsterdam. Dit scheelt tenminste **€ 90 miljoen per jaar** aan investeringsruimte. Gezien de onzekerheid is dit niet in de prognose verwerkt.

7.1.4 Opschalen

Voor afvalinzameling staan de volgende investeringen aanvullend op de agenda. De kosten hieronder zijn niet per jaar, maar de totale investering en zijn meegenomen in de prognose:

Vervanging Afvalinzamelingspunten : rond 2030: tijdelijk recyclepunt op de Nieuwe Hemweg: **€ 1 miljoen (incidenteel)**
rond 2030: vervanging overslagpunt ZuiderIJdijk **€ 1-2 miljoen (incidenteel)**
rond 2040: vervanging locatie Nieuwe Hemweg (werf, recyclepunt, overslaglocatie): **€ 10 -€ 20 miljoen (incidenteel)**

- De volgende ontwikkelingen worden verwacht, maar zijn nog niet geraamd:transport over water vanaf de oostzijde van de stad;
- - fijnmazige inzameling uitbreiden (ook via water) vraagt ruimtelijke inpassing voor opslag, sortering en uitventen;
- - Buiksloterham-pilot voor de nutriëntenkringloop is afgerond; bestuurlijke wens is (leren en) opschaling;
- - verdere uitbreiding van elektrisch wagenpark. Nu zijn 140 voertuigen geraamd in het lopende investeringsportfolio, maar als basis dienstverlening zullen er, gezien de groei van de stad, 170 inzamelvoertuigen nodig zijn. Het exacte aantal hangt af van ontwikkelingen rond laadcapaciteit, accuvermogens, groei van de stad en bedrijfsvoeringsmaatregelen.

De eventuele splitsing van Waternet betekent dat activa van Waternet overgedragen zullen worden aan de opdrachtgevers. Naar verwachting zal dan het merendeel van de vloot tussen nu en vijf jaar overgaan naar Amsterdam. Over de huisvesting van het hoofdkantoor en balansposten met betrekking tot ICT-systemen en informatievoorziening is een overdracht op dit moment nog onvoldoende inzichtelijk en moet het worden meegenomen bij de ontvlechting.

8 Investeringen in de organisatie - Hoe houden we onze organisatie efficiënt (huisvesting & ICT)?

8.1.1 Startpositie

Met het programma ICT en Informatievoorziening borgen we de continuïteit en toekomstbestendigheid van de bedrijfsvoering. Daarom investeren we in het actueel houden en waar nodig moderniseren van onze ICT-omgeving. Dit betreft onder meer hardware (laptops/desktops, tablets en telefoons voor onze medewerkers), infrastructuur en de daarvoor benodigde systemen (zoals netwerken binnen en tussen ruim 200 gebouwen, netwerkverbindingen met ketenpartners en meer dan 2.500 wifi-accesspoints), generieke voorzieningen (onder andere op het gebied van data, AI en robotisering) en de informatievoorziening (meer dan 1.300 applicaties).

Cluster Omschrijving	Gemid. p/j 26-29	Gemid. 2030 e.v.
Algemeen	4	0
ICT	15	7
Wagenpark	3	0
Huisvesting	22	24
Totaal	**44**	**31**

Binnen het huidige financiële kader kunnen de noodzakelijke investeringen worden gedaan om de basis op orde te houden. ICT-oplossingen kunnen worden afgenomen als XaaS (Anything as a Service) of worden aangeschaft in eigendom. Amsterdam hanteert hierbij het principe *'XaaS, tenzij'*. Dit betekent dat een groot deel van de ICT-oplossingen niet als investering wordt aangemerkt, maar wordt bekostigd vanuit de exploitatiebegroting.

Met het programma huisvesting zorgen we voor duurzame, veilige, functionele en betaalbare kantoren en overige huisvesting voor de uitvoering van onze taken (circa 60 locaties, 600.000 m2). We investeren daarom in noodzakelijke renovatie, verduurzaming, brandveiligheid en een hybride fysieke werkomgeving. Binnen het huidig financieel kader is voor de jaren 2026 en 2027 een basis opgenomen voor de noodzakelijke aanpassing van de fysieke werkomgeving, de verduurzaming van huisvesting en enkele concrete renovatieprojecten. Voor de verbetering van brandveiligheid zijn beperkt middelen beschikbaar.

Met het programma Wagenpark dragen we de komende jaren bij aan een emissievrij gemeentelijk wagenpark, door het realiseren van een elektrisch laadsysteem op alle 55 gemeentewerven en –locaties. Voertuigen die een fossiele brandstof gebruiken, vervangen we door voertuigen met elektrische aandrijving. Een groot deel van de investering in het laadsysteem is nodig voor de voertuigen voor Afvalinzameling. Dit deel is opgenomen onder 'Tariefdiensten'.

Groei van de organisatie: de toenemende omvang van de organisatie vraagt om meer werkplekken en een flexibele werkomgeving die aansluit bij de veranderende behoeften.

8.1.2 Basis op orde

De panden worden momenteel geïnspecteerd op noodzakelijke **brandveiligheidseisen** en maatregelen. De verwachting is dat dit een boeggolf veroorzaakt die niet binnen de gemiddelde 24 miljoen euro kan worden ingepast. Hiervoor is structureel **€ 1,5 miljoen per jaar** voor nodig.

8.1.3 Afschalen

De investeringen in de organisatie zijn momenteel op het minimale niveau. Realistische afschaalopties zijn niet mogelijk. Wel zijn de investeringen gerelateerd aan aantal werknemers; het terugbrengen van personeel leidt tot minder ICT-gebruik (hardware) en tot minder werkplekken.

8.1.4 Opschalen

Weerbaarheid: Apparatuur van het Crisiscentrum moet eerder worden afgeschreven, daarnaast zijn er extra voorzieningen nodig om tunnels open te houden voor hulpdiensten. Gezien de urgentie van de opgave is ongeveer **€ 2,2 – 12,2 miljoen (incidenteel)** nodig.

Ambtelijke huisvesting toekomstbestendig houden . Dit zou het mogelijk maken om te investeren in een duurzame, flexibele werkomgeving, die aansluit bij de organisatiedoelen en behoeften van medewerkers met belangrijke opgaven zoals verduurzaming en toegankelijkheid op orde te brengen. **Dit vergt € 10 miljoen per jaar**. Als onderdeel hiervan is **tot en met 2030 € 20 miljoen** nodig om de ambtelijke huisvesting aan te passen naar de huidige standaardwerkomgeving en te moderniseren volgens de nieuwe strategische visie. Dit gebeurt in samenhang met het voornemen om een nieuw gemeentelijk kantoor te realiseren.

8.1.5 Grote projecten

Transitieplan werven

Sinds november 2019 is het cluster Stadsbeheer met daarin de drie directies Afval en Grondstoffen (A&G), Stadswerken en Toezicht en Handhaving in de Openbare Ruimte (THOR) van start gegaan. Het cluster Stadsbeheer bundelt een belangrijk deel van de uitvoerende werkzaamheden in de openbare ruimte. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambitie uit het Bestuurlijk Kompas om de 'uitvoering op 1' te zetten en kan op een nog effectievere wijze worden (samen)gewerkt. Het nieuwe cluster heeft een belangrijke rol in het leefbaar houden van de stad. Als uitvoerende organisatie draagt het cluster bij aan een schone, hele, veilige en duurzame stad.

Om slagvaardig te kunnen werken zijn optimale uitvoeringslocaties noodzakelijk. Bij de vorming van het cluster Stadsbeheer bleek dat de huisvesting en de inrichting van de uitvoeringslocaties inefficiënt en kwalitatief ondermaats is. Ook voldoet de huidige inrichting niet aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Amsterdam. Daarom is de volgende opdracht gegeven: maak een business case voor het transitieplan 'Werven en overslagpunten" met daarin voorstellen voor optimale huisvesting van de drie uitvoerende directies binnen het cluster Stadsbeheer. Voorwaarde daarbij is dat de lasten voor de gemeentebegroting per saldo niet omhoog gaan. De efficiencyslag in het TWO leidt tot een afname van het aantal werven. Daarmee komt er ruimte vrij voor gebiedsontwikkeling en woningbouw.

Het programma TWO is in volle gang. De eerste deellocaties zijn reeds gerealiseerd, andere locaties worden voorbereid. Naar verwachting loopt het project door tot 2029. De totale kosten die gemoeid zijn met het project, zijn berekend op ca. 120 mln. Het beschikbare budget is met 103 mln. hiervoor ontoereikend.

Huidig tekort op de opgave **€ 17 mln. (incidenteel)** aanvullen om opgave zoals bedoeld te realiseren. 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.

Nieuwe Ambtelijke huisvesting

De gemeenteraad heeft bij de Begroting 2021 en naar aanleiding van de notitie 'Samen sterker uit de crisis' over economisch herstel van de gevolgen van de coronacrisis, besloten jaarlijks € 15,2 miljoen te besparen op de huisvestingskosten voor ambtenaren. In 2024 is met het afstoten van kantoorpanden een jaarlijkse besparing van € 12,0 miljoen euro behaald.

Voor de realisatie van de overige kostenbesparing is een verkennend onderzoek gedaan en een businesscase uitgewerkt, waaruit blijkt dat één groot kantoor een besparing kan opleveren. Ambtenaren werken nu verspreid over verschillende kantoorlocaties in Amsterdam. Vooral de huurpanden kosten veel door de hoge huren. Met één nieuw gemeentekantoor kunnen hoge kosten in de toekomst voorkomen worden en is er een meer toekomstbestendige en stabiele kantoorvoorraad. Naast geld besparen gaat het ook om de wijze waarop de gemeente Amsterdam zich wil ontwikkelen als werkgever. Met een nieuw kantoorgebouw kan de gemeente Amsterdam een toekomstbestendige, duurzame, inclusieve

en eigentijdse werkplek creëren, waarin persoonlijk contact meer centraal staat. In september 2024 heeft het college ingestemd met het opstellen van een voorgenomen besluit voor nieuwe gemeentelijke huisvesting en zijn de potentiële locaties in beeld gebracht. In 2025 heeft het college uit vier voorkeurslocaties een keuze gemaakt en een onderhandelingsmandaat verstrekt om de locatie aan te kopen. Het vervolg is afhankelijk van het onderhandelingsresultaat en verdere besluitvorming.

Omdat een nieuw gemeentelijk kantoor pas vanaf 2032 gereed kan zijn, is de resterende besparing in de jaren daarvoor bij de begroting 2026 gecorrigeerd. Het niet doorgaan van een nieuw gemeentelijk kantoor betekent dat de resterende besparing vanaf 2032 ergens anders gevonden moet worden.

Het project stoppen voor een nieuw gemeentelijk kantoor heeft directe gevolgen voor de financiële ruimte van de gemeente Amsterdam. Vanaf 2032 kan de jaarlijkse besparing van € 15,2 miljoen op huisvestingskosten, zoals vastgesteld in de Begroting 2021, voor € 3,2 miljoen niet worden gerealiseerd. Het niet realiseren van een nieuw kantoor leidt tot hogere structurele kosten door het blijven huren van dure panden en het missen van kansen op een efficiëntere, duurzame en toekomstbestendige werkplek. Het wél realiseren leidt tot een grote claim op de investeringsruimte.

9 Bijlage A: SVZ – Grote projecten ORM

Oranje Loper
Het programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal (in 2023 afgerond) en de bruggen en straten in de corridor Raadhuisstraat – Mercatorplein. De uitvoering verloopt voorspoedig. De gehele Marnixstraat is gereed, in West zijn diverse delen al in gebruik genomen en de uitvoering van de Rozengracht loopt voor op schema. Financieel staat de Oranje Loper er gezond voor. De totaal geraamde kosten, vanaf het begin in juni 2017, bedragen € 316,7 miljoen waarvan € 44 miljoen gedekt door derden. Er is geraamd op de hoge dekkingsnorm P85 en tot dusverre vallen de optredende risico's mee. Het project is waarschijnlijk in 2028 technisch gereed en loopt financieel door tot in 2029.

Station Lelylaan De vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan versterkt de kwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid van het OV-knooppunt en maakt het station toekomstbestendig voor de groei van Nieuw-West. De opgave omvat onder meer een nieuwe stationshal, verbeterde fietsvoorzieningen, een tramkeerlus en de vernieuwing van de perronkap, in combinatie met een betere inrichting van de directe stationsomgeving. Het project bevat voor een groot deel het belang van Spoorse Partijen en de Vervoerregio Amsterdam. Het grootste deel van de investering wordt door deze partijen afgedekt. De bijdrage uit het investeringsdomein ORM bedraagt minder dan 20% van het totaal. De aanbesteding voor een bouwteam is in 2025 mislukt, waardoor de planning is opgeschoven. De geplande start uitvoering is nu in 2029.

Smart Mobility Hub Zuidoost De investering is bedoeld om een toekomstbestendig mobiliteitsknooppunt te realiseren dat de wegvallende parkeercapaciteit in De Nieuwe Kern en ArenA-poort opvangt en tegelijkertijd verschillende vervoersstromen bundelt. De hub verbetert de bereikbaarheid voor evenementen en dagelijks gebruik, en vormt een sleutelvoorziening binnen de gebiedsontwikkeling door ruimte te bieden aan sport, maatschappelijke en commerciële ontwikkeling. Hiermee wordt zowel de ruimtelijke kwaliteit als het functioneren van het gebied versterkt. Het project is binnen de huidige financiële kaders haalbaar en gedekt door een incidentele verhoging van het portfolio. De kosten en dekking bewegen binnen een stabiele bandbreedte en de commerciële ontwikkelingsmogelijkheden dragen bij aan een beheersbare exploitatie. De gekozen locatie en scope zijn uitvoerbaar binnen de bestaande infrastructuur en sluiten aan op de bredere ruimtelijke opgaven in De Nieuwe Kern.

Cruciale Mijl Deze investering heeft als doel om openbaar vervoer en langzaam verkeer op de IJburglaan vanaf de Piet Heintunnel tot aan Haveneiland meer ruimte te bieden, en de leefbaarheid in de omliggende wijken te verbeteren. Dat gebeurt door het autoverkeer zoveel mogelijk te scheiden van de overige modaliteiten. Op die manier kan een groeiend IJburg en Zeeburgereiland bereikbaar blijven voor OV, fiets en auto. Er speelt een aantal onzekerheden in de realiseerbaarheid van de scope in het vastgestelde Voorkeursbesluit. Medio 2026 worden de onderzoeken van de lopende fase afgerond en kan een tussenbesluit aan het bestuur worden voorgelegd, voordat verder toegewerkt wordt naar een formeel Definitiebesluit. Medio 2026 is er ook een herziene raming en is bekend of het project met de voorgenomen scope binnen budget kan worden uitgevoerd.

Tramstalling Zeeburgereiland Een nieuwe tramstalling op de Oostpunt van het Zeeburgereiland vervangt de tijdelijke IJtramstalling en biedt straks voldoende capaciteit voor de verlengde IJtram en een mogelijke extra verbinding via de Amsterdamse Brug. De verplaatsing maakt de verdere ontwikkeling van de Baaibuurt tot stadswijk mogelijk. Het project is nauw verbonden met de Cruciale Mijl. Besluiten hierover worden medio 2026 gecombineerd voorgelegd.

Johan van Hasseltzone In het in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan Noord is afgezien van de verdere ontwikkeling van twee nieuwe (auto)verbindingen, de Bongerdverbinding en de Schellingwouderlaan. In plaats daarvan is de reconstructie van de Johan van Hasseltzone als cruciaal bestempeld voor de bereikbaarheid van Noord. De Van Hasseltzone is een gebied waar opgaven voor OV, fiets, voetganger, auto en noodzakelijke renovatie bij elkaar komen en waar nu al krapte is om alle gebruikers voldoende plek te geven. Met de gebiedsontwikkelingen Hamerkwartier, Overhoeks en Buiksloterham maken steeds meer mensen gebruik van deze zone. Maar ook de komst van HOV ZaanIJ en de Oostbrug gaan zorgen voor een forse toename van gebruikers. Aanpassingen zijn cruciaal om de doorstroming op peil te houden en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Medio 2026 wordt een concept NvU of verschillende keuzes aan het bestuur voorgelegd over de richting van een (mogelijke) voorkeursvariant.

HOV ZaanIJ Dit project moet in samenhang met de Johan van Hasseltzone worden bezien. Een belangrijk (en kostbaar) deel van de scope van de HOV-verbinding loopt door de van Hasseltzone. Over de projecten kan niet geheel afzonderlijk worden besloten. De raming van de projecten is tussentijds bijgesteld en verdubbeld. Daar staat gedeeltelijk tegenover dat er recent een Rijksbijdrage is toegekend voor het Zaanse deel van deze investering. De projecten kunnen op onderdelen van de scope opnieuw worden beoordeeld middels een kosten-baten analyse. Daarnaast speelt het groeitempo in Noord een rol en ook de ontwikkeling van de Westbrug. Indien de Westbrug ook ruimte biedt voor het openbaar vervoer kan dit effect hebben op het gebruik van HOV ZaanIJ. Dit vraagt nader onderzoek.

Station Bijlmer en omgeving Doel van deze investering is het uitbreiden van het regionale busstation, uitbreiden inpandig OV-fietsparkeren en het realiseren van extra opgangen voor metro en trein. Dit is nodig omdat de grenzen van de capaciteit in een groeiend Zuidoost zijn bereikt. Daarnaast is sociale veiligheid een speerpunt binnen dit project. Zonder deze investering kan een slecht bereikbare, minder leefbare en onveilige openbare ruimte ontstaan in een kwetsbaar gebied. Er zijn momenteel vier varianten uitgewerkt die alle duurder uitpakken dan de primaire raming. Voor het Rijk is het realiseren van extra opgangen niet de hoogste prioriteit en een extra bijdrage aan dat deel van het project is twijfelachtig. Aan andere onderdelen draagt het Rijk wel bij. Naast de te maken variantkeuze, kan gekeken worden naar mogelijkheden om het project gefaseerd uit te voeren (busstation, uitbreiden fietsstalling en metro- en treinopgangen) om zo de kosten nog over een langere periode te kunnen spreiden. Op z'n vroegst in 2026 wordt het voorkeursbesluit voorgelegd, met daarin de NvU en een voorkeursvariant.

Sprong over 't IJ: Oostbrug De Oostbrug is het eerste project dat vanuit het programma "Sprong over 't IJ" op de planning staat om gerealiseerd te worden. Het is een fiets-/voetbrug tussen het Azartplein in Oost en het Hamerkwartier in Noord. Het project bevindt zich momenteel in de fase waarin onderzoeken worden verricht en eisen van andere partijen verzameld. De financiering van de kostenraming uit de Nota van Uitgangspunten, inclusief indexering, is afgedekt met reserveringen van Amsterdam en de Vervoerregio. Recent is een nieuwe tussenraming opgesteld. De resultaten hiervan moeten nog gevalideerd worden en komen in het eerste kwartaal van 2026 beschikbaar. Bij het definitiebesluit, dat najaar 2026 de inspraak ingaat en in 2027 aan de Raad zal worden aangeboden, zijn een realisatieraming en planning opgenomen.

Sprong over 't IJ: Westbrug Deze brug komt te liggen tussen de Minervahaven in West en de NDSM-werf in Noord. De brug is onder andere nodig voor de nieuwe wijk Havenstad. Het is een brug bestemd voor voetgangers en fietsers en er moet nog worden besloten of het openbaar vervoer de brug ook mag gebruiken. De brug heeft een sterk ontlastend effect op de IJveren; het aantal ponten krimpt bij de komst van een Westbrug. In een recent onderzoek zijn de kosten van aanleg van de Westbrug vergeleken met de kosten van de verdere groei van het verensysteem, die nodig zou zijn zonder brug. Hoewel de Westbrug op korte termijn natuurlijk duurder is, geeft het onderzoek aan dat de brug op lange termijn waarschijnlijk goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van de groei van het verensysteem. Het project bevindt zich in de verkenningsfase en een solide planning of raming is nog niet beschikbaar. Voorbereidingsbudgetten om de komende jaren verder te gaan met de Westbrug en Verplaatsen Zeecruiseterminal zijn nog onvoldoende aanwezig.

Doortrekken Ringlijn Om Havenstad Zuid te blijven ontwikkelen is gestart met een MIRT[16]-verkenning. Er worden twee verbindingen onderzocht, in oost-westelijke richting en noord-zuidelijke richting. Het doel van de MIRT verkenning is te komen tot één voorkeursalternatief (de beste, gewogen oplossing) voor de OV-ontsluiting die de ontwikkeling van de eerste fase Havenstad Zuid (vanaf 2035) mogelijk maakt. Daarbij wordt toekomstvastheid van de oplossing op de nog langere termijn (2050) als beoordelingscriterium meegenomen. Deze eerste fase van de investering is nodig om Havenstad bereikbaar te houden wanneer het verder groeit dan het kantelpunt van grofweg 21.000 nieuwe woningen. De planning en de kostenraming zijn afhankelijk van de gekozen oplossing en daarom nog niet bekend. Afgezien van de kosten van de lopende verkenning, is er nog geen dekking beschikbaar.

Doortrekken Noord/Zuidlijn Voor dit project loopt eveneens een MIRT-verkenning. Het Rijk en de VRA zijn dagelijks opdrachtgever, Amsterdam is mede-opdrachtgever. Doel van het project is:

[16] MIRT: Meerjarenprogramma (van het Rijk) Infrastructuur, Ruimte en Transport.

- oplossen van capaciteitsproblemen van de Schipholtunnel om de toekomstige treindienstregeling conform Toekomstbeeld OV mogelijk te maken;
- transferknelpunten stations Amsterdam Zuid en Schiphol verminderen;
- verbeteren van OV bereikbaarheid nieuwe woon-/ werklocaties;
- intensiveren van internationaal treinverkeer.

Het Rijk heeft in 2023 van de beschikbare dekking van € 2,7 miljard een bedrag van € 1,7 miljard teruggetrokken. Daarnaast is € 0,2 miljard onttrokken om tekorten bij Zuidasdok te dekken. Er resteert nog € 0,9 miljard. In de Rijksbegroting 2026 wordt weer € 0,2 miljard toegevoegd en het plan is dit jaarlijks voort te zetten. Ervan uitgaande dat het Rijk haar uitname herstelt met jaarlijkse tranches van 200 miljoen, dan is het herstel in 2033 gereed. Dit past binnen de huidige planning. Gezien het nieuwe tekort voor Zuidasdok (zie hierna), bestaat wel het risico dat het Rijk de hele bijdrage anders invult en het project op de lange baan wordt geschoven.

Zuidasdok Het project Zuidasdok is gericht op de verbetering van de bereikbaarheid van de Zuidas en de noordelijke Randstad door uitbreiding van de infrastructuur, waaronder de verbreding en ondertunneling van de A10 Zuid en de modernisering van station Amsterdam Zuid. Het project is in 2019 gestart, maar kent inmiddels een tekort van orde grootte € 1 miljard waarvoor het Rijk een oplossing zal moeten vinden. In 2026 wordt bezien in hoeverre dit tekort kan worden opgelost (mogelijk door verdere inzet van het rijksbudget voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn).
De bijdrage van de gemeente Amsterdam is in afspraken met het Rijk uit 2012 en 2022 gemaximeerd en voor een groot deel gedekt in de reserve schaalsprong. Een flink gedeelte moet evenwel tot en met 2037 nog worden overgeheveld uit het Verevengingsfonds naar de reserve Schaalsprong. Dit zet het Vereveningfonds sterk onder druk. Daarom is in de bestuursopdracht "bouwen aan een complete stad" opdracht gegeven om nader te onderzoeken hoe het verdienvermogen van het VEF vergroot kan worden, zodat de gemeente zich verantwoord kan blijven committeren aan de afspraken met het Rijk. De benodigde indexering van het project is niet gedekt(bij de huidige inflatieverwachting ca. € 73 miljoen) en dat betekent een financiële opgave die weliswaar nog meer dan tien jaar loopt, maar waarvoor in de komende coalitieperiode een richtinggevend besluit nodig is.