3.2 Verkeer, vervoer en waterstaat

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**
Baten	456,3	373,6	368,6
Lasten	570,2	486,5	435,1
Totaal Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat	**-113,9**	**-112,9**	**-66,4**

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**
Apparaatslasten	63,7	49,1	23,2

Toelichting

De apparaatskosten in 2022 bedragen € 49,1. Dit is een daling ten opzichte van 2021 van € 14,6 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door:

- Een ontvlechting van de organisatie van Metro en Tram per 1 januari 2022 naar het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) en/of de Vervoerregio (VRA). Hierdoor zullen de onderhoudswerkzaamheden aan de railinfrastructuur van tram en metro ook worden overgedragen. Vanwege deze overdracht verlagen de apparaatskosten met € 7,6 miljoen.
- Door een verschuiving van personele capaciteit van exploitatie naar investeringsprojecten en afloop van projecten is er binnen het programma voor Bruggen en Kades sprake van een lagere interne inhuur. Dit veroorzaakt een daling van € 4,8 miljoen op de apparaatskosten.
- Door een uitbreiding van het personeelsbestand binnen het programma Varen zijn de apparaatskosten gestegen met € 0,9 miljoen

Samenvatting 3.2.1 Verkeer, vervoer en waterstaat

Samen komen we sterker uit de crisis. We willen ervoor zorgen dat de stad weer op gang komt. Daarom maken we keuzes in het gebruik van de openbare ruimte. Samen met de Amsterdammers en de ondernemers maken en geven we elkaar de ruimte om te wonen, te werken en samen te leven in de openbare ruimte. De verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de stad blijven de basis en Voetganger, fiets en openbaar vervoer hebben daarbij voorrang.

Stadsbehoud, stadsverbetering en de groeiende stad blijven de komende jaren de drie uitdagingen. Het tempo waarin Amsterdam groeit en verdicht, gaat niet meer gelijk op met de mogelijkheden om voldoende voorzieningen te financieren, te maken en te onderhouden. Programma Stadsbehoud richt zich op het instandhouden van het bestaande en het erbij komende bezit in de openbare ruimte. De normkosten tonen aan dat er flink meer middelen nodig zijn dan nu in de begroting beschikbaar zijn gesteld. Die hebben we nodig voor dagelijks onderhoud, groot onderhoud en vervanging. We moeten voor de komende jaren dus wederom scherpe keuzes maken. We onderbouwen de keuzes door een aanvullend onderzoek te doen naar de middelen die nodig zijn en door de herijking van Amsterdam Heel & Schoon. Zo kunnen we binnen de financiële mogelijkheden toch de hoogst mogelijke leefbaarheid en gebruikskwaliteit bereiken voor alle Amsterdammers.

Het wegwerken van achterstallig onderhoud van de bruggen en kademuren is een langjarige opgave voor de hele stad. Het zwaartepunt van de werkzaamheden van het Programma Bruggen en Kademuren ligt bij het in beeld brengen van de technische staat door onderzoek, het waar nodig treffen van veiligheidsmaatregelen en het voorbereiden en versnellen van de vernieuwingswerkzaamheden. Zo behalen we de doelstellingen en werken we toe naar het vernieuwen van 2 kilometer kademuur en 6-8 bruggen per jaar vanaf 2025.

We zetten extra in op meer verkeersveiligheid. Ieder verkeersslachtoffer is er één teveel en we zien de afname van het aantal slachtoffers stagneren. Het gevoel van veiligheid op straat moet beter. Daarom zijn we bezig met voorbereidingen om de snelheid in de stad zoveel mogelijk terug te brengen naar 30 km/u. Dat sluit beter aan op het gebruik van de straten door voetgangers en fietsers. Hoog tijd, omdat straten in de stad meer en meer veranderen in verblijfsgebieden. We verwachten dat het aantal ongevallen in de stad hiermee afneemt. Daarnaast bereiden we een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid voor samen met de stad. Daartoe zijn in 2021 stadsgesprekken met de Amsterdammer gevoerd. Ook spannen we ons met de Strategie Logistiek en het nieuwe Taxistelsel samen met het bedrijfsleven in voor veilige bevoorrading en veilige chauffeurs.

De Agenda Amsterdam Autoluw draagt bij aan een verkeersveilige, toegankelijke en leefbare stad. Ook tijdens de coronacrisis blijft Amsterdam populair als plek waar mensen, creativiteit, kapitaal, bedrijvigheid en voorzieningen samenkomen. Het Programma Uitvoering Maatregelen Autoluw is flexibel ingericht zodat we kunnen inspelen op de nieuwste ontwikkelingen.We voeren concrete maatregelen uit om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, verblijfsfuncties, voorzieningen en auto-alternatieven. Deelmobiliteit en andere slimme mobiliteitsoplossingen (Smart Mobility) helpen ons op een schone manier te verplaatsen, minder afhankelijk te zijn van de eigen auto en meer ruimte te maken in de stad.

We gaan samen met het logistieke bedrijfsleven zoeken naar manieren om logistiek te bedrijven binnen de belangrijkste beperkingen die stad telt. We hebben daarvoor in 2021 het platform Logistiek 020 opgericht.

We willen het nieuwe taxistelsel, met één speelveld voor bestel- en opstapmarkt, op 1 september 2022 laten ingaan.

De noodzaak om elkaar te ruimte te geven, de groeiende drukte in de stad en de vele werkzaamheden versterken de wens om mensen- en verkeersstromen in goede banen te leiden. Met mobiliteitsregie maken we de actuele bereikbaarheid van de stad zichtbaar en kunnen daar flexibel op inspelen . Met Intelligente Toegang- en Crowdmanagement kunnen mensen veilig bijeenkomen en zich verplaatsen in de stad.

Het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam verzekert veilig gebruik en beschikbaarheid van de wegtunnels. Hierdoor stellen we ook in de toekomst de bereikbaarheid van de stad zeker.

Samenvatting 3.2.2 Water

Amsterdam is een waterstad: we leven met en aan het water. De havens, het openbare water, de kades, oevervoorzieningen en sluizen moeten schoon, goed onderhouden en veilig zijn. De verdere groei van het aantal bewoners en bezoekers zorgt voor meer druk op het water. We maken meer ruimte op het water om de stad aangenamer en veiliger te maken. Met onze Watervisie en de Nota's Varen Deel 1 en 2

spreiden we de drukte op het water over stad en regio en zorgen we dat het water zo goed mogelijk beschikbaar blijft voor alle gebruikers.

Het jaar 2022 zal vooral in het teken staan van de uitvoering en de effecten van de maatregelen die in de Nota's Varen Deel 1 en 2 zijn aangekondigd. Met deze maatregelen komen we tot het beheersen van toeristische drukte en overlast, een vlotte en veilige doorvaart en duurzaam gebruik. Belangrijke ontwikkelingen zijn het stimuleren van transport over water om de kwetsbare bruggen en kademuren te ontlasten en het realiseren van voorzieningen voor uitstootvrij varen.

Samenvatting 3.2.3 Openbaar Vervoer

We verwachten dat in 2022 het gebruik van het openbaar vervoer weer verder opkrabbelt. Uitgangspunt hierbij is dat het openbaar vervoersnetwerk zoveel mogelijk gelijk blijft aan het netwerk van voor de corona-crisis. Dit zorgt ervoor dat het netwerk voor de reizigers herkenbaar blijft, waardoor de drempel om weer het openbaar vervoer te gebruiken zo laag mogelijk is. We streven ernaar om het openbaar vervoer voor iedereen zoveel mogelijk toegankelijk en inclusief te maken.

De terugkeer van de reizigers betekent dat de bekende knelpunten ook terug gaan komen. In 2022 willen we vervolgstappen zetten in de planontwikkeling van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

Voor de IJ- veren werken we voor uitbreiding en verduurzaming van de veren volgens de nieuwe Update Nota Veren 2021

Op 1 januari 2022 start de nieuwe uitvoeringsorganisatie voor de exploitatie van het openbaar vervoer en het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. In dit GVB/Rail Infra Bedrijf werken we overzichtelijker en efficiënter. Een aantal grote projecten blijft bij de gemeente Amsterdam. Te denken valt aan de aanleg van de Uithoornlijn en ook de beoogde aanleg van de twee nieuwe metrolijnen: de verlengde Noord/Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp en het sluiten van de ring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station.

3.2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

Een voor iedereen bereikbare en veilige stad, met een goed onderhouden ruimte voor leven en spelen op de straten, waarin we elkaar ruimte geven.

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

We willen de stad weer op gang laten komen, terwijl we toch voldoende afstand tot elkaar houden. Daarom maken we nieuwe keuzes in het gebruik van de openbare ruimte. In 2022 zetten we de aanpak van het achterstallig onderhoud aan kades en bruggen voort. Tegelijkertijd werken we aan versnelling van de aanpak door grote meerjarige contracten af te sluiten. We investeren in de aanpak van ander onderhoud en versnellen van het wegonderhoud in Landelijk Noord. De volgende onderwerpen staan in 2022 centraal.

De verkeersveiligheid, de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte en de toegankelijkheid van de stad zijn de basis. Voldoende afstand bieden op een verkeersveilige manier voor fietsers en voetgangers staat voorop staat. We bereiden ons voor om de snelheid in de stad naar 30 km/u te verlagen, waarmee we het aantal ongelukken en de impact daarvan verminderen. Dit zorgt ook voor minder stress in het verkeer en een veiliger gevoel op straat.
Voor de prioritering van verkeerssoorten volgen we de rangorde uit de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) is vastgesteld: 1. Voetganger 2. Fiets 3. Openbaar Vervoer 4. Auto (rijdend) 5. Auto (geparkeerd)

Stadsbehoud
Een uitdaging voor de komende jaren blijft het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en infrastructuur. Het tempo waarin Amsterdam groeit en verdicht ligt hoger dan de mogelijkheden om voldoende voorzieningen te financieren, te maken en te onderhouden. Onderhoud voeren we sober uit. Amsterdam kent veel achterstallig onderhoud ten opzichte van niveau C (Sober). Ondertussen is ook duidelijk dat we grote bedragen nodig hebben om het beheer en onderhoud van de stad blijvend te financieren.

Het programma Stadsbehoud is het programma om onze openbare ruimte, infrastructuur en groen functioneel, aantrekkelijk, duurzaam en kostenefficiënt te houden. Hiermee geeft het programma uitvoering aan 1 Amsterdam Heel & Schoon. Veiligheid staat hierbij voorop. We herijken in 2022 dit beleidskader.

Recente normkostenrapportages bevestigen grote financiële knelpunten. De assets met het grootste achterstallig onderhoud, zijn Groen, Wegen, Bruggen en kademuren en Sluizen.

Een belangrijk deel hiervan zit op het niveau sober. Voor 2022 bekijken we hoe we de ambities in beheerdoelen (sober/verzorgd) meer in lijn kunnen brengen met de financiële mogelijkheden. Een mogelijkheid is om het beheer gevarieerder aan te pakken. Daarnaast voeren we aanvullend onderzoek uit naar de benodigde structurele middelen.

In 2022 verzetten we veel werk op het gebied van civiele constructies en aan de verhardingen in Amsterdam Noord. Duurzaamheid is daarbij een belangrijk uitgangspunt. We planten nieuwe bomen en gaan door met het inhalen van de achterstallige herplant van bomen. Ook de parken komen aan de beurt.

Bij alle groot onderhouds- en vervangingsprojecten proberen we zo goed mogelijk aan te sluiten bij de wens van de gebruikers. Waar we vervangen en groot onderhoud uitvoeren, proberen we dit duurzaam te doen. We zorgen ervoor dat Amsterdam structureel klimaatbestendiger is door onder andere de toepassing van waterdoorlatende klinkers (verhardingen) en wadi's (groen). Door meer ledverlichting voor de openbare verlichting te gebruiken, besparen we zoveel energie als het elektriciteitsbruik van ongeveer 400 huishoudens.

Bruggen en Kademuren
Het belangrijkste doel van het programma Bruggen en Kademuren is het veilig en functioneel houden van onze bruggen en kademuren. Het programma richt zich op de 850 verkeersbruggen en circa 200 kilometer gefundeerde kademuur, die belangrijk zijn voor het functioneren van de stad. We brengen de technische staat van de constructies door een breed onderzoeksprogramma in beeld, waaruit de veiligheids- en vernieuwingsopgave volgt. We blijven in 2022 hard werken aan het veilig stellen van bruggen en kademuren en het wegwerken van achterstallig onderhoud. Tegelijkertijd werken we aan versnelling door innovatie en door het afsluiten van grote meerjarige samenwerkingscontracten met de markt.

De aanpak van de bruggen en kades gaat uit van het organiseren van langjarig commitment en samenwerking met de stad, kennisinstellingen en de markt. Dit levert stabiele werkgelegenheid op, waarbij er speciale aandacht is voor social return en sociaal opdrachtgeverschap. Het is onvermijdelijk dat de werkzaamheden aan bruggen en kades en de veiligheidsmaatregelen een negatief effect hebben op

de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Gezien de omvang van de opgave kan de overlast fors zijn. Door mobiliteitsregie en actief omgevingsmanagement spelen we hier tijdig op in en blijven we in verbinding met de stad. We werken aan zo goed mogelijke werkwijzen en processen en zoeken actief naar vernieuwende en slimme oplossingen. Zo versnellen we de vervanging en streven we ernaar de overlast zo veel mogelijk te beperken. Dat doen we samen met bewoners, belanghebbenden, marktpartijen en kennisinstellingen.

Het behoud van onze bruggen en kademuren voor volgende generaties is een opgave van de hele stad. Om nieuwe achterstalligheid te voorkomen, moeten we jaarlijks 6 tot 8 bruggen en 2 kilometer kademuur vernieuwen. Om de huidige achterstanden weg te werken, moeten we zelfs een hoger tempo aanhouden. Tot aan 2025 werken we aan de voorbereiding en uitvoering van ruim 7 kilometer kademuur (circa 35 kademuren) en circa 30 bruggen. Als de vernieuwingsopgave achter blijft bij de ambitie, doordat er onvoldoende geld beschikbaar is, moeten we de veiligheidsopgave langer in stand houden. De stad wordt daardoor onaantrekkelijker, de leefbaarheid komt onder druk en bereikbaarheid holt achteruit.

Ook financieel hebben we bij de start van de aanpak van de bruggen en kades een flinke stap gemaakt. Deze start is nu ruimschoots gemaakt. Belangrijk is dat we vanaf 2022 zorgen voor structurele inbedding van financiële middelen om de aanpak succesvol voort te kunnen zetten. Nu het uitvoeringsapparaat er staat en er langlopende contracten met de markt zijn aangegaan, is het belangrijk dat er structurele middelen beschikbaar zijn en we vanaf 2022 nieuwe projecten in voorbereiding en uitvoering kunnen nemen. De eerder beschikbaar gestelde coalitiemiddelen zijn nagenoeg volledig toegewezen aan lopende investeringsprojecten. Dit betekent dat we vanaf 2022 middelen beschikbaar moeten maken voor verdere vervanging van kademuren en bruggen en vanaf 2023 ook jaarlijkse middelen voor de kosten voor onder andere benodigde onderzoeken en preventieve maatregelen.

Aanpak Wegtunnels Amsterdam
Het programma Aanpak Wegtunnels Amsterdam is in 2019 vastgesteld. Daarmee leveren we veilige wegtunnels met een zo veel mogelijk gelijke bediening, bewaking en onderhoud en uitvoering van systemen en inrichting.

Dit verzekert ons van het veilig gebruik en beschikbaarheid van de wegtunnels. Het programma bestaat uit vernieuwen van de verkeerscentrale en 4 tunnelprojecten:

- Renovatie Piet Heintunnel
- Aanpassingen Michiel de Ruijtertunnel
- Renovatie Amsterdam Arenatunnel
- Groot onderhoud/werkzaamheden IJtunnel

We renoveren de Piet Heintunnel. De Piet Heintunnel is vanaf juni 2021 gesloten voor het wegverkeer. De werkzaamheden lopen door tot in 2022. De plannen voor de renovatie van de Amsterdam Arenatunnel zijn in voorbereiding en de aanbesteding start nadat het uitvoeringsbesluit is genomen en het uitvoeringskrediet is verleend (naar verwachting eind 2021). De voorbereiding voor het project groot onderhoud/werkzaamheden IJtunnel start in 2022.

Stadsverbetering
Naast het Stadsbehoud vindt er Stadsverbetering plaats. Stadsverbetering gaat over het aanpassen van verkeer en vervoersystemen en openbare ruimte aan veranderend gebruik en nieuwe opgaven. Het zijn gerichte ingrepen om de stad beter te laten functioneren en komt vanuit het ruimtelijk beleid en de gebiedsaanpak. Stadsverbetering werkt aan het volgende:

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

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

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

Ook bij Stadsverbetering zien we dat de huidige middelen onvoldoende zijn om alle wensen en doelen waar te maken. We kiezen er daarom voor om projecten die de verkeersveiligheid verbeteren voorop te stellen.

Groeiende stad
Amsterdam heeft een grote woningbouwopgave. De gemeente heeft de ambitie – en afspraken met het Rijk – om tot 2030 70.000 woningen te realiseren. Daarnaast creëren we in diezelfde periode enkele tienduizenden arbeidsplaatsen om de economische ontwikkeling van Amsterdam te versterken. Ook na 2030 komen er nog volop woningen en arbeidsplaatsen bij.

Deze groei is niet mogelijk zonder maatregelen op het gebied van mobiliteit. Deze zijn nodig om voldoende capaciteit te hebben op de wegen, de fietspaden en in het openbaar vervoer, maar ook om de noodzakelijke overgang van auto naar OV en fiets mogelijk te maken. Zonder deze verandering in reisgedrag is het ontwikkelen van gebieden vaak niet mogelijk. Ook zijn maatregelen nodig om de openbare ruimte te verbeteren. Een goede openbare ruimte is des te noodzakelijker door de grote dichtheden waarin de nieuwe gebieden ontwikkeld worden.

Om inzichtelijk te maken welke maatregelen op welk moment nodig zijn, zijn inmiddels vijf mobiliteitsplannen vastgesteld voor Noord, Zeeburgereiland en IJburg, de Zuidoostflank, Nieuw-West en Haven-Stad Zuid. Het mobiliteitsplan Zuidflank (Zuidas en aanliggende gebieden) wordt naar verwachting in 2022 vastgesteld. Om de maatregelen uit deze mobiliteitsplannen uit te voeren, de voortgang te monitoren en de samenhang van de maatregelen te bewaken wordt voor ieder gebied een programma opgezet.

In 2022 werken we aan de maatregelen uit het mobiliteitsplan Oostflank zoals de Cruciale Mijl en de HOV verbindingen en starten we de planvorming van de korte termijn maatregelen uit de andere mobiliteitsplannen. Daarnaast is in het SMF budget opgenomen voor de programmakosten in de verschillende gebieden. De ruimte in het SMF is echter onvoldoende voor alle benodigde investeringen en de extra kosten voor het beheer en onderhoud voor de groeiende stad

Mobiliteitsregie
We willen mensen- en verkeersstromen in goede banen leiden. Dat is nodig om elkaar te ruimte te geven. En vanwege de groeiende drukte in de stad en de vele werkzaamheden. We moeten de mogelijkheid

hebben om sneller te kunnen ingrijpen als dat nodig is. Monitoring is doorslaggevend om te beoordelen welke maatregelen op welk moment nodig zijn. We sturen de komende jaren versneld op de actuele bereikbaarheid van de stad. Dat doen we met:

- Mobiliteitsregie
- Intelligente Toegang
- Alternatieve reismogelijkheden
- Inzet van meer camerahandhaving
- Flexibele inzetbare teams
- Dynamisch Verkeersmanagement.

De bereikbaarheid komt de komende jaren sterk onder druk te staan door alle projecten in de openbare ruimte, zoals het werk rond achterstallig onderhoud.

Crowdmanagement gaat over de vraag hoe de mobiliteit zich ontwikkelt en hoe mensen zich veilig kunnen verzamelen en verplaatsen. Dat is niet alleen actueel bij evenementen en stations, maar ook in winkelstraten en parken. Met Intelligente Toegang verlenen we op een slimme manier toegang tot de stad en managen we verkeersstromen digitaal, nu en in de toekomst. Zo kunnen we verkeer reguleren of toegang verlenen tot bepaalde locaties, voor bepaalde doelgroepen en op bepaalde tijden. In drukke gebieden in de stad zetten we het Crowd Monitoring Systeem Amsterdam (CMSA) in. Dat doen we met behulp van het Operationeel Mobiliteitscentrum Zuidoost en de Verkeerscentrale Amsterdam. Op de Wallen monitoren we permanent de voetgangersstromen en nemen we maatregelen waar en wanneer dat nodig is. Met Mobiliteitsregie richten we ons actief, flexibel en in samenhang op de grote opgaven van de stad.

Verkeersveiligheid

We bereiden ons voor om de snelheid van het verkeer terug te brengen naar 30 km/u, waarmee het aantal ongevallen in de stad daalt en de impact daarvan vermindert. Daarnaast wordt in 2022 een nieuw Meerjarenplan Verkeersveiligheid vastgesteld. Daartoe zijn in 2021 stadsgesprekken met de Amsterdammer gevoerd.

Autoluw

In de Agenda Amsterdam Autoluw staan 27 voorstellen voor maatregelen, pilots en onderzoeken voor een leefbare, verkeersveilige en toegankelijke stad die nu uitgevoerd worden. We creëren meer ruimte voor lopen, fietsen OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven. We werken aan een inclusieve stad voor NU (t/m 2022), STRAKS (t/m 2025) en LATER (t/m 2040). Hoofddoelen zijn:

1. Meer ruimte voor verblijfsfuncties
2. Meer ruimte voor voorzieningen
3. Meer ruimte voor auto-alternatieven
4. Schonere lucht, minder geluidshinder en verkeersveiliger
5. Inclusieve stad

In grote delen van Amsterdam is het nu al gemakkelijk om de fiets te pakken of om met het openbaar vervoer te gaan. Voor deze schone, gezonde verplaatsingen is fysieke ruimte nodig. Frequent en vlot openbaar vervoer, fijne wandelpaden en goede fietsroutes horen bij een autoluwe stad. Daarom blijven we, net als voorgaande jaren en ondanks de noodzaak tot bezuinigingen door Covid-19, onder andere werken aan:

- inzetten op het opheffen van parkeerplekken voor meer ruimte

- doorgaande fietsroutes van het Oostelijk Pontplein naar het Mr. Visserplein en langs de Haarlemmer Houttuinen
- doelgerichte ingrepen in de autoverkeerscirculatie
- Intelligente Toegang.

De vorderingen worden jaarlijks gepresenteerd in de voortgangsrapportage.

De bezuinigingsopgave door Covid-19 maakt echter ook dat we voor sommige autoluwmaatregelen een pas op de plaats moeten maken.

Parkeren
Net als in 2021 is de parkeervraag voor 2022 lastig te voorspellen. We weten niet of thuiswerken de norm blijft, in welke mate de dagjesmensen en toeristen terugkeren naar de stad en met welke vervoersmiddelen forensen zich gaan verplaatsen.

De verwachting is dat de economie in 2022 flink herstelt en daarmee ook de verkeers- en autobewegingen. Ook zijn er aanwijzingen dat een deel van het (forensen)verkeer zich verplaatst van het openbaar vervoer naar de auto. Voorlopig gaan we er daarom vanuit dat het autogebruik in 2022 toeneemt in de stad. Hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat het overgrote deel van de geparkeerde auto's in de stad van bewoners is en het grootste aandeel van de parkeerbelastinginkomsten afkomstig is van kortparkeerders.

An de doelstelling van de Agenda Amsterdam Autoluw om 7.000-10.000 parkeerplaatsen op te heffen in 2025 houden we onverminderd vast. Minder parkeercapaciteit op straat is mogelijk door de vraag naar parkeren in de openbare ruimte af te laten nemen. Hiervoor worden de volgende instrumenten ingezet:
- Het beschikbaar stellen van parkeergarages aan vergunninghouders
- Het verlagen van de vergunningplafonds in halfjaarlijkse stappen.

Halverwege 2019 zijn de tarieven voor kortparkeren (bezoekersparkeren) al verhoogd (tot maximaal €7,50 per uur in het centrum).

Naast de inzet van bovengenoemde parkeerinstrumenten en het voortdurend monitoren van de parkeersituatie in de stad, richten we ons ook op het beperken van de fietsparkeerdruk. Dit doen we door extra stallingsplekken in de stad te maken de grootste fietsparkeerknelpunten aan te pakken. Door te handhaven, benutten we de bestaande fietsparkeercapaciteit beter. En gaan we overlast tegen op de drukste bestemmingen, zoals de uitgaansgebieden, winkelgebieden en OV-locaties. In de hele stad gelden eenduidige regels en een consequente, centraal aangestuurde handhaving.

Autonetwerk
We willen een betrouwbaar autonetwerk in Amsterdam en de regio, doelgroepgericht, door te sturen op inrichting en gebruik van het autonetwerk, met een minimale impact op de openbare ruimte en de leefbaarheid. We werken aan een autoluw systeem waarbij het verkeer veilig blijft doorstomen. Voor doelgroepen gaan we onderzoeken hoe we ze het beste kunnen helpen bij het gebruikmaken van het autonetwerk. Daarnaast is de verdere ontwikkeling van hubs nauw verbonden met de inrichting/belasting van het autonetwerk, met als belangrijkste onderwerp '30km/u in de stad'.

Hubs en P&R

Een hub is een knooppunt waar verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur samen komen. Een hub fungeert als begin-, eind- of overstappunt in de reis. Een hub zorgt ervoor dat er meer mogelijkheden zijn om de stad en de rest van de regio goed met elkaar te verbinden en biedt mogelijkheden om verschillende functies op een ruimte-efficiënte manier te koppelen.

We ontwikkelen een hubsvisie en met het programma Hubs en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid voeren we ondersteunende werkzaamheden uit om de (regionale) hubsvisie te in te voeren.
Dit draagt bij aan:

1. Meer ruimte voor verblijfsfuncties, voorzieningen en auto-alternatieven
2. Schonere lucht, minder geluidshinder en verkeersveiliger
3. Inclusieve stad

Een belangrijk onderdeel is Parkeren op Afstand, waarbij we kijken naar de verschillende maatregelen die we gaan nemen voor bewoners, bezoekers en forenzen.

We beschrijven hoe we de huidige Amsterdamse P+R-locaties en andere parkeergarages op afstand kunnen inzetten om ook bewoners te verleiden om er te parkeren en gebruik te maken van vervolgvervoer als lopen, deelfietsen, deelscooters en OV. Voor de reis naar buiten de stad kijken we ook we hoe deelauto's kunnen gebruiken. Dit allemaal als onderdeel van de vorming van hubs. Hierbij is het essentieel om een duurzame gedragsverandering tot stand te brengen, waarbij niet alleen verleid maar ook actief gestuurd wordt, door bijvoorbeeld het introduceren van bewonersparkeervergunningen waarbij parkeren op afstand het nieuwe normaal wordt.

Logistiek
Logistiek is onmisbaar voor het functioneren van de stad. Het ondersteunt de bouwopgave, het herstel van bruggen en kademuren, de afvalinzameling, het bevoorraden van winkels, kantoren en horeca én het brengt pakketjes bij bewoners thuis. De footprint van logistiek is groot: er zijn uitdagingen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en de belastbaarheid van bruggen en kademuren. Logistieke weggebruikers worden geconfronteerd met steeds meer beperkingen, zoals gewichtsbeperkingen, de instelling van de uitstootvrije milieuzone in 2025, venstertijden en voetgangersgebieden. Door die beperkingen moeten zowel de sector als de gemeente (als logistieke opdrachtgever voor bouwprojecten, kantoorbevoorrading en afvalinzameling) veranderen.
De komende jaren zoeken we samen met het logistieke bedrijfsleven binnen het in 2021 opgerichte platform Logistiek 020 naar manieren om logistiek te bedrijven met de belangrijkste beperkingen die de stad stelt. Daarbij kijken we onder andere naar transport over water.

Deel- en ketenmobiliteit
Deelmobiliteit is belangrijk om te komen tot een autoluwe stad. Deelvoertuigen, zoals uitstootvrije deelauto's, -scooters en -(bak)fietsen, kunnen helpen bij:

- Verbetering van de deur-tot-deurreis.
- Minder autoritten.
- Minder privéauto's en een lagere parkeerdruk.

Amsterdam biedt ruimte aan verschillende aanbieders diedeelmobiliteit in de openbare ruimte aan bieden en stimuleert aanbod bij langdurige wegwerkzaamheden (zoals onderhoud Piet Heintunnel),bij werkgevers en publieke professionals.

Zo speelt de fiets een grote rol in het voor- en natransport naar openbaar vervoer. De OV-fiets is een enorm populair vervoermiddel om het laatste stuk van de trein naar werk of winkels af te leggen. We gaan het aanbod vergroten door ook deelfietsen bij verschillende Amsterdamse metrostations te plaatsen.

Samen met bewoners en bedrijven ontwikkelen we het slimmere en schonere mobiliteitssysteem van de toekomst: digitaal en vernieuwend. Om als gemeente zelf regie te houden stellen we eisen aan marktpartijen die in onze openbare ruimte actief (willen) zijn. Alleen wie zijn data wil delen is welkom. Het programma Smart Mobility 2019-2025 werkt via samenwerking aan op gedragsverandering en flexibele mobiliteitsoplossingen

Smart Mobility
In het programma Smart Mobility werken we samen met bewoners, bezoekers, nationale en internationale publieke en private partijen aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Centraal hierbij staat dat mobiliteit schoon, toegankelijk en betrouwbaar is voor iedereen. Het programma werkt in 2022 en verder aan drie ambities:

- Alle Amsterdammers, bezoekers en goederen reizen schoner en slimmer door samen met bewoners 15-20 buurthubs te realiseren (geclusterd elektrisch deelvervoer op buurtniveau), MaaS verder uit te rollen in Amsterdam , te experimenteren met innovaties als zelfrijdend vervoer en drones en technieken om de veiligheid te vergroten.
- Amsterdam heeft regie op het digitale mobiliteitssysteem door toe werken naar een gelijk speelveld voor mobiliteitsaanbieders en platformen.
  En daarnaast verkennen we hoe de overheid haar rol als beheerder van de openbare ruimte vorm kan geven in het digitale tijdperk. Publieke waarden, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid staan centraal. Mobiliteitscentrale van de Toekomst (MCT) is het systeem van instrumenten en samenwerkingen waarmee de gemeente regie voert op het mobiliteitssysteem en het gebruik van de openbare ruimte.

Ruimte voor de voetganger
In de coronatijd zien we hoe belangrijk het is dat er voldoende ruimte is om te lopen, elkaar te ontmoeten en te verblijven. Veel Amsterdammers genieten van wandelingen door onze straten en parken. Maar, we merken ook dat de ruimte voor de voetganger onder druk staat, zeker nu de bezoekersaantallen weer toenemen. Fietsenrekken, nutsvoorzieningen, afvalcontainers, groen en terrassen zijn allemaal belangrijk voor de stad, maar maken ook gebruik van de schaarse ruimte op het trottoir. Daarom maken we nieuwe keuzes, met meer ruimte voor de voetganger.

We hebben meer doorloopruimte gecreëerd voor voetgangers. Denk aan de Rode Loper (o.a. Vijzelstraat), Nieuwezijds Voorburgwal en de knip voor het CS. In 2022 zetten we deze lijn voort met een nog steviger basis: het beleidskader "Ruimte voor de voetganger" dat naar verwachting eind 2021 wordt vastgesteld. Dit beleid wordt niet alleen toegepast bij herinrichtingen, maar ook bij het plaatsen van objecten en het verlenen van nieuwe vergunningen voor zaken op de stoep. Om ervoor te zorgen dat de ruimte die we voor de voetganger maken, ook voor de voetganger behouden blijft.

Touringcar
In september 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Touringcar en het Uitwerkingsplan Overstaplocaties vastgesteld. De beleidsagenda biedt het strategisch kader voor hoe we de komende

jaren omgaan met touringcars. Er wordt een restrictieve aanpak voorgesteld. Touringcars worden zoveel mogelijk aan de randen van de stad opgevangen. De touringcars zijn alleen welkom in de stad als ze voldoen aan onze strenge eisen (gewicht, uitstoot en omvang) en op specifieke routes rijden.

Het geschetste eindbeeld is als volgt:

- Een grotendeels touringcarvrij stadshart (binnen de S100) in 2022.
- Een maximaal touringcarluw centrum met uitzondering van de S100, en de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat-Kattenburgerstraat en de zuidelijke IJ-oevers in 2022.
- Een touringcarluwgebied tussen de S100 en de ring A10 in 2025.

Taxi

De Agenda Taxi 2020-2025 is op 10 november 2020 vastgesteld. Hierin staat de ambitie om een nieuw straattaxistelsel te ontwikkelen met een gelijk speelveld voor de opstapmarkt en de bestelmarkt, met één set Amsterdamse normen voor taxichauffeurs en taxibemiddelaars en een gebiedsgerichte aanpak. De komende jaren gaan we aan de slag met een stevig maatregelenpakket dat bijdraagt aan een leefbare stad met betrouwbaar, veilig en bonafide taxivervoer.

De beoogde inwerkingstredingsdatum van het nieuwe taxistelsel is 1 september 2022.

Fiets

Ook in 2022 voeren we het Meerjarenplan Fiets 2017 – 2022 uit, onderverdeeld in de drie pijlers: Comfortabel Doorfietsen, Gemakkelijk Fietsparkeren en Het Nieuwe Fietsen. Zo maken we in 2022 meer ruimte voor fietsers op delen van de Tweede Fietsring (Eerste Constantijn Huijgensstraat – Ceintuurbaan). Bij grootonderhoudprojecten vult het Programma Fiets het tekort aan fietsparkeerplaatsen aan waar dat mogelijk is. Daarnaast hebben we een de stadsbrede aanpak om het tekort aan fietsparkeercapaciteit op te lossen op knelpuntlocaties. Naar verwachting openen we in 2022 de fietsenstalling Stationsplein met een capaciteit van 7.000 fietsparkeerplekken.
Een klein deel van de fietsers vertoont ongewenst gedrag, zoals door het rood fietsen. Op verschillende plekken voeren we experimenten uit om het gedrag van fietsers te beïnvloeden en die evalueren we. We weten dan beter hoe we kunnen sturen op gedrag en gebruiken de resultaten in de mobiliteitsprojecten. We organiseren fietsstimuleringsprojecten en ondersteunen initiatieven van bewoners. Hierdoor fietsen meer gezinnen, is het fietsbezit groter en het imago van de fiets verbeterd.

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

Doel 2.1.1						
Er is meer ruimte voor leven en spelen op de straten.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Het percentage plusnet voetganger dat voldoet aan de minimale doorloopruimte van 1,80 meter	65% (2017)		72%	74%	76%

Doel 2.1.2						
Amsterdam is voor iedereen bereikbaar op een veilige en duurzame manier.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage Plusnet auto dat voldoet aan de minimale toetswaarde voor de gemiddelde trajectsnelheid uit het Beleidskader Verkeersnetten	n.v.t.	62%	70%	69%	69%

Toelichting

Instructie: Geef een korte toelichting. Voorzie elke toelichting van een kopje met het nummer van de doel/activiteit en de indicator.

Activiteit 02.1.1.1						
We maken de stad verder autoluw.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Opgeheven parkeerplaatsen	n.v.t.	1271	n.v.t.	1200	1200
2	Percentage vergunninghouders dat gebruik maakt van garageplekken die voor hen beschikbaar zijn gesteld. Gemiddelde bezettingsgraad van garageplekken in de avonduren.	n.v.t.	64%	≥ 90%	≥ 90%	≥ 90%
3	Gemiddelde bezettingsgraad parkeerplaatsen in fiscaal gebied binnen de ring en in fiscaal gebied totaal, gemeten op een maatgevend moment (periode waarin de vraag naar parkeercapaciteit het hoogst is).	n.v.t.	Binnen de ring: 72,0%. Totaal: 69,9%	≤ 90%	≤ 90%	≤ 90%
4	Aantal gereden autokilometers in Amsterdam	Nog niet bekend peiljaar is 2019			12,8 miljoen km	2023;12,6 miljoen km; 2024; 12,4 miljoen km

Activiteit 02.1.1.2						
We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

1	Gemiddelde bezettingsgraad fietsparkeerplekken en gemiddelde fietsparkeerdruk op de hotspot-locaties uit het meerjarenplan fiets. Streven is bezettingsgraad van maximaal 85% en fietsparkeerdruk van maximaal 125% in 2022. Tweejaarlijkse meting.	Gemiddelde parkeerdruk hotspots = 195%, gemiddelde bezetting 90% (2016)		Bezetting max 85%, fietsparkeerdruk max. 125%	Bezetting max 85%, fietsparkeerdruk max. 125%	Bezetting max 85%, fietsparkeerdruk max. 125%
2	Maximaal percentage verwaarloosde fietsen en wrakken (1 procent) en percentage ongebruikte fietsen (op basis van de maximale parkeerduur van 2 weken en 6 weken) in de rekken (2 procent).	10% (2012)	Verwaarloosde fietsen en wrakken: 13,6%. Ongebruikte fietsen: 7%	Wrakken: 1%, ongebruikte fietsen: 2%	Verwaarloosde fietsen en wrakken: 6%. Ongebruikte fietsen: 4%	Verwaarloosde fietsen en wrakken: 6%. Ongebruikte fietsen: 4%
3	Percentage Plusnet Fietsroutes dat voldoet aan de minimale streefkwaliteit (gemiddelde trajectsnelheid) uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam. Streefcijfer 88%. Trajectsnelheid in km/u binnen Ring A10,exclusief Noord: >15,1. Buiten Ring A10 en Noord >16	Streefwaarden zijn in nieuwe beleidskader verkeersnetten aangepast t.o.v. eerdere jaren		100%	100%	100%
4	Fietstevredenheidscijfer. Streefwaarde 7,5 in 2025 (fietstevredenheid wordt 2 jaarlijks gemeten)	7,1 (2015)		7,3	7,1	7,2

Activiteit 02.1.1.3

We zorgen voor veiligheid en doorstroming op drukke verblijfsplekken

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Inzet crowdmanagement tijdens feestdagen gericht op doorstroming publiek. Inzet crowdmanagement Wallen zorgt voor geen afsluitingen door de politie. Streefwaarde is beschikbaarheid van stegen	n.v.t.	≥ 95%	≥95%	≥95%	≥95%

Activiteit 02.1.2.1

We beheren en onderhouden onze assets (verkeer, vervoer en parkeren).

Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

1	Beschikbaarheidspercentage Amsterdamse wegtunnels voor verkeer	n.v.t.	98%	98%	98%	98%
2	Het aantal gebieden (van de 22) in Amsterdam dat wordt onderhouden op kwaliteitsniveau Sober, ten aanzien van verhardingen (de cijfers van Groen en de prognose 2020-2023 zijn nog niet bekend)	(2019)	11	16	18	19
3	Achterstallig onderhoud ten aanzien van assets groen en verhardingen. Streefwaardes uitgedrukt in € aan achterstallig onderhoud	€ 60 miljoen (2016)	€ 19,5 miljoen	€ 15 miljoen	€ 10 miljoen	€ 5 miljoen
4	Versnellen van de vervanging van bruggen (aantal per jaar) en kademuren (strekkende meters per jaar)	(2019)	3 bruggen in voorbereiding; 240m vernieuwing kademuur gereed	PM	19 bruggen in voorbereiding	PM

Activiteit 02.1.2.2

We zorgen voor een slim en robuust netwerk ten behoeve van de doorstroming.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage van de werkzaamheden op hoofdnetten dat gezamenlijk met andere partijen wordt uitgevoerd (werk met werk maken); in 2019 wordt ten minste 80 procent van de grotere werkzaamheden (uitvoeringsduur langer dan 2 weken) gecombineerd uitgevoerd	n.v.t.	80%	80%	80%	80%
2	Percentage minder meldingen over ervaren hinder door touringcars in de stad	(2018)	>10%	30%	50%	50%
3	Percentage van de evenementen in Zuidoost waarbij de uitstroom niet langer dan 75 minuten duurt	n.v.t.		90%	90%	90%

Activiteit 02.1.2.3

We stimuleren duurzamere mobiliteit.

	Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Geen indicatoren. Actieplan Schone Lucht rapporteert in het jaarverslag onder programma 9 met indicatoren voor luchtkwaliteit.					

Activiteit 02.1.2.4						
We maken parkeren van auto en fiets duurzaam en kosteneffectief mogelijk.						
	Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal gemeentelijke garages met led-verlichting	n.v.t.	10	12	15	24
2	Aantal garages en stallingen voorzien van laadpalen. In 2019 worden laadpalen aangebracht in 14 garages. In 2022 zijn alle garages en stallingen voorzien van laadpalen	n.v.t.	15	31	37	41

Toelichting

Instructie: Geef een korte toelichting. Voorzie elke toelichting van een kopje met het nummer van de doel/activiteit en de indicator.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten rond verkeer en openbaar vervoer. De belangrijkste taken zijn het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het verstrekken van subsidies voor infrastructuur. Dit laatste gebeurt via de Investeringsagenda Mobiliteit. De Vervoerregio is ook een partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Vervoerregio wordt volledig bekostigd uit een Rijksbijdrage (Brede Doeluitkering) van ongeveer € 375 miljoen per jaar. De regioraad stelt de begroting vast. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten kunnen een zienswijze daarover afgeven.

Servicehuis Parkeer en Verblijfsrechten (SHPV)

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

Financiële toelichting

Baten	285,2	346,8	337,0	337,3	339,
Lasten	298,4	351,3	314,2	304,7	313,
Stand na Begroting 2022	**-13,2**	**-4,5**	**22,8**	**32,6**	**25,**

Baten 3.2.1

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 346,8 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Baten uit parkeren van € 314,0 miljoen: opbrengsten uit straatparkeren van € 275,7 miljoen. Dit zijn opbrengsten uit parkeerautomaten, belparkeren, vergunningen en naheffingsaanslagen. Opbrengsten van het parkeren "achter de slagboom" (parkeergarages, P+R en fietsparkeren) van € 38,3 miljoen.
- Overige baten van € 32,8 miljoen, die bestaan uit: reclameopbrengsten voor buitenreclame (€ 12,4 miljoen). VRA subsidies voor bereikbaarheid van de stad (€ 17,9 miljoen). Vergoedingen voor schades (aanrijdingen) aan de verkeersvoorzieningen en bijdragen van derden voor verkeersregelinstallaties van € 2,5 miljoen.

Lasten 2.1

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 351,3 miljoen en hebben betrekking op de uitvoering van het beleid ten aanzien van Verkeer, vervoer en parkeren. Deze lasten zijn gecategoriseerd in de volgende begrotingsactiviteiten:

- We beheren en onderhouden onze assets (verkeer, vervoer en parkeren) (€ 191,9 miljoen). Onderhouds- en beheerkosten van de gemeentelijke assets zoals kademuren, sluizen, grachten, gebouwen, straatmeubilair, borden, installaties, openbare verlichting, wegen, vaartuigen, voertuigen, verkeersmaatregelen en dergelijke. Hierin zijn tevens begrepen kapitaallasten (€ 31,5 miljoen) en loonkosten € 12,9 miljoen).
- We maken parkeren van auto en fiets duurzaam en kosteneffectief mogelijk (€ 91,3 miljoen). Hierin zijn tevens begrepen kapitaallasten (€ 8,5 miljoen) en loonkosten € 6,4 miljoen).
- We maken meer ruimte voor fietsers, voetgangers en verblijfsruimte (€ 26,6 miljoen).
- We zorgen voor een slim en robuust netwerk ten behoeve van de doorstroming (€ 15,6 miljoen)
- We maken de stad verder autoluw (€ 10,6 miljoen).
- We stimuleren duurzamere mobiliteit (€ 7,9 miljoen). Anticiperen op slimme en schone mobiliteitsoplossingen om samen met bewoners, bezoekers, publieke en private partijen het mobiliteitssysteem van de toekomst vorm te geven, met speciale aandacht voor de kwetsbare groepen.
- We zorgen voor veiligheid en doorstroming op drukke verblijfplekken (€ 7,4 miljoen).

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Onttrekking	351,0	310,5	224,1	194,0	188,4
Toevoeging	283,2	217,2	202,0	177,6	175,9
Stand na Voorjaarsnota 2021	**67,8**	**93,3**	**22,1**	**16,3**	**12,5**

Onttrekking	-2,4	1,5	-0,6	-0,2	-0,1
Toevoeging	-2,1	-4,1	-1,0	3,3	-1,3
Mutaties	**-0,3**	**5,6**	**0,5**	**-3,5**	**1,2**
Onttrekking	348,6	312,0	223,5	193,8	188,2
Toevoeging	281,1	213,1	200,9	180,9	174,6
Stand na Begroting 2022	**67,4**	**98,9**	**22,5**	**12,8**	**13,6**

Toelichting

Onttrekkingen (312,0 miljoen)
Onttrekkingen ter dekking van lasten in de exploitatie in de programma's 2, 8, 10 en 11 en dekking van investeringsuitgaven. Het betreft hier de reserves Stedelijk Mobiliteitsfonds, reserve Busstation CS, reserve Stadsbehoud, reserve POR Zuidelijke IJoever, reserve Leidseplein, reserve Rode Loper, reserve Stationseiland, reserve Achterstallig Onderhoud,

Toevoegingen (213,1 miljoen)
Toevoegingen van parkeerbaten aan de reserve Stedelijk Mobiliteitsfonds (€ 119,8 miljoen). Overige toevoegingen aan de reserves Stadsbehoud en reserve Achterstallig Onderhoud en de Financieringsreserve.

Subsidies van betekenis

Instructie: *Benoem hier de drie hoogste subsidies voor 2022 die invloed hebben op de belangrijkste ontwikkelingen en beoogde effecten.*

		Bedrag
1. Lang Parkeren	€	436.290

Toelichting
De subsidie Lang Parkeren is een regeling voor vergunninghouders uit het centrumgebied. Zij kunnen een vergoeding krijgen als zij hun auto langer dan een dag parkeren in parkeergarages buiten het centrumgebied. Deze vergoeding keren we op jaarbasis over maximaal 40 dagen uit. Zo kunnen bewoners een deel van hun vergunningstarief 'terugverdienen'. De evaluatie hebben we afgerond. We stelden vast dat de subsidie helpt bij de doelstelling minder auto's op straat te hebben. Het verleidt parkeerders die hun auto langere tijd niet nodig hebben om op een langparkeerlocatie te parkeren. De regeling is daarom voor een jaar verlengd, met daarbij de afspraak de subsidie in principe jaarlijks te

verlengen. Vanuit de Agenda Amsterdam Autoluw verkennen we een mogelijke uitbreiding van deze maatregel.

Risicobeheersing

Risico	Maatregel
De (structurele) effecten van de corona-crisis zijn niet duidelijk: ▪ Hoe de economie zich gaat gedragen. ▪ In hoeverre thuiswerken de norm blijft. ▪ Wat het toerisme en het verkeer doen. ▪ Met welke structurele bezuinigingen Amsterdam te maken krijgt.	Actieve monitoring en prognoses, actieve voorbereiding en inzet van maatregelen en eventuele bezuinigingsmaatregelen.
Door de corona-crisis is niet duidelijk hoe de markt zich zal gedragen. Vóór corona vielen de inschrijvingen bij aanbestedingen hoger uit, waardoor projectbudgetten niet afdoende zijn. En waardoor er naar verhouding minder middelen beschikbaar zijn voor Stadsbehoud en Stadsverbetering.	Actieve monitoring van de markt, bepalen optimale inkoopstrategieën en aanpassing raming via een opslag voor verminderde marktwerking.
De opgave bij bruggen en kades vraagt een enorme uitbreiding van de (ambtelijke) capaciteit en expertise. Door schaarste op de arbeidsmarkt is er niet snel genoeg voldoende gekwalificeerd personeel.	Inzetten van een brede wervingscampagne voor (technisch) personeel.
Toenemend gebruik van de openbare ruimte geeft hogere beheerkosten of lagere kwaliteit.	Verkeersmanagement, spreiden gebruik, passende materiaalkeuze, areaalsystematiek: bekostiging van terugkerende werkzaamheden.
Door uitgebreide werkzaamheden aan weg en spoor (Zuidas) komen leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk te staan.	We hebben samen met Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en ProRail het samenwerkingsverband Amsterdam Bereikbaar gevormd. Daarin pakken we maatregelen rond hinder door werkzaamheden overkoepelend op.
Door incidenten / calamiteiten bij bruggen en kademuren moeten we direct bruggen en kademuren afsluiten met gevolgen voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad.	Monitoring van de bruggen en kademuren, inzetten van extra capaciteit om meer inzicht te krijgen in de staat van de bruggen en kademuren. Maken van structurele afspraken met de markt.
Binnen de grond-, weg- en waterbouw sector stijgen de prijzen meer dan gemiddeld (onder andere staal). Dit brengt voor de lopende projecten risico's met zich mee voor de dekking hiervan.	Actieve monitoring en prognoses waardoor mogelijke tegenvallers zo snel mogelijk opgevangen kunnen worden. Mogelijke herprioritering van bestaande programmeringen en bestedingsplannen.

[...] [...]

Beleidskaders

Verkeer en vervoer

- Het Programma Bruggen en Kademuren (2020)
- Programma Stadsbehoud
- Programma aanpak wegtunnels Amsterdam
- Beleidskader '1 Amsterdam Heel & Schoon'(2017)
- Menukaart Tijdelijke Maatregelen Openbare Ruimte (2020) biedt inzicht in tijdelijke maatregelen die genomen kunnen worden in de openbare ruimte tijdens de Corona-crisis.
- Agenda Autoluw (2020) is het overkoepelend kader voor leefruimte en schone lucht.
- Agenda Autodelen (2019) biedt een integrale visie op autodelen.
- Nota Deelmobiliteit (2019) biedt voor de komende jaren (t/m 2023) duidelijkheid over hoe de gemeente richting geeft aan deelvervoer (alle vervoerswijzen behalve de deelauto).
- Agenda Touringcar 2020-2025 schetst het kader voor de manier waarop de gemeente omgaat met touringcars. De beleidsagenda ligt Q3 2020 ter vaststelling bij de gemeenteraad.
- Agenda Taxi 2020-2025.
- Mobiliteitsaanpak 2030 (2013) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
- Programma Stad in Balans 2018-2022 (2019) is het kader voor het evenwicht tussen bezoekers en bewoners van Amsterdam.
- Beleidskader Hoofdnetten/Verkeersnetten (2018) waarin de belangrijkste netwerken voor de bereikbaarheid van en in de stad zijn aangegeven, inclusief de bijbehorende eisen en richtlijnen.
- Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017), waarin is beschreven hoe we omgaan met de fietsers en hun fietsen.
- Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2016-2022, een geactualiseerd programma over de verkeersveiligheid in Amsterdam dat is vastgesteld door de gemeenteraad in 2016.
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda houdt Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk. Concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren. Voor voetganger, fietser, ov-reiziger en automobilist.
- Actieprogramma Smart Mobility 2016-2018 (2016), waarmee inzicht wordt gegeven in de belangrijkste Smart Mobility ontwikkelingen en Amsterdamse projecten die daarop inspelen.
- Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW 2006, 2013, nieuwe versie komt in 2019) en Bouwbesluit 2012.
- 1Stad1Opgave (maatregel Koopmanschap: 7 Puccini en 8 Inkoop Grond, Weg en Waterbouw).
- Het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte Amsterdam" zorgt voor de digitale en integrale ontsluiting van al het beleid dat van toepassing is op de inrichting van de openbare ruimte. Het betreft onder meer de volgende belangrijke beleidsproducten:
  - Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte, afgestemd op het gebruik;
  - In het Beleidskader "1Amsterdam Heel & Schoon" (2017) staan de principes voor onderhoud, reiniging en assetmanagement;

- De Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Beleidskader Puccinimethode,2018) bevat standaard inrichtingsprincipes en materiaalkeuzes voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte, gekoppeld aan de centrale inkoop van materiaal;
- Het Beleidskader Verlichting (2017) definieert de rol van verlichting in Amsterdam en stelt de kaders waarbinnen de gemeente haar taken voor de verlichting uitvoert, waaronder de transitie naar 100% led-verlichting;
- Het Stedelijk Kader Buitenreclame (2016, actualisatie 2019/2021) bepaalt de randvoorwaarden voor het toestaan van reclame in de openbare ruimte.

Parkeren

- Meerjarenprogramma Fiets 2017-2022 (2017) en Kader Fietsparkeren (2015).
- Nota Parkeernormen fiets en scooter (2018). Geeft normen en richtlijnen voor fiets- en
- scooterparkeren bij nieuwbouw en functiewijziging.
- Parkeerplan 2012 – Inzet van onbenutte parkeercapaciteit in parkeergarages voor vergunninghouders om meer ruimte op straat te creëren.
- Plan Vernieuwing P+R – nieuw P+R-concept, waarbij we slim parkeerplaatsen inkopen en uitbreiding van P+R de 'vraag' volgt.
- De (jaarlijkse) gemeentelijke parkeerverordening – regelgevingskader parkeerbeleid, waarin geboden en verboden rondom parkeren staan, en de typen parkeervergunningen.
- De (jaarlijkse) verordening Parkeerbelastingen, met daarin tarieven voor kort parkeren en parkeervergunningen.
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) – maatregelen voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Daarbij ligt de nadruk op scherpe keuzes (in het centrumgebied bijvoorbeeld voor voetgangers en fietsers).
- Nota Parkeernormen Auto (2017). Deze nota stelt parkeernormen vast voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. Hiermee wordt voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot extra parkeerdruk die op omliggende straten wordt afgewenteld.
- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- Verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds Amsterdam (2020), een fonds vanuit inkomsten van het straatparkeren om de openbare ruimte en het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren.

3.2.2 Water

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

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

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

Amsterdam werkt samen met belanghebbenden aan het verbeteren van de leefomgeving in de regio en aan thema's als waterbeleving en klimaataanpassing. Met de Watervisie en de Nota's Varen Deel 1 en 2 spreiden we de drukte op het water over stad en regio. En we zorgen dat het water zo goed mogelijk beschikbaar blijft voor alle gebruikers. Dit vraagt om maatregelen voor een zo goed mogelijk en duurzaam gebruik van het water. En voor een goede ordening van het gebruik van water en oevers.

In 2022 nemen we de maatregelen die we in de Nota's Varen Deel 1 en 2 hebben aangekondigd. Het doel van die maatregelen is om toeristische drukte en overlast te beheersen, te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart en duurzaam gebruik. Daarnaast stimuleren we het transport over water om de kwetsbare kademuren en bruggen te ontlasten. De maatregelen voor het stimuleren van transport over water hebben we uitgewerkt in het Uitvoeringsplan Transport over Water. Een andere belangrijke ontwikkeling is de aanleg van laadinfrastructuur voor uitstootvrij varen, zowel voor passagiersvaart als pleziervaart. De doelstellingen voor uitstootvrij varen zijn bepaald in het Actieplan Schone Lucht.

Beheersen drukte en vermindering overlast
De toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Het Uitvoeringsplan Transport over Water voorziet in venstertijden op het water waarmee we het transport willen concentreren op de minder drukke momenten en meer laad- en loslocaties beschikbaar willen maken. Ook zetten we specifieke maatregelen in om ongewenste en potentieel overlast gevende activiteiten te bestrijden en te voorkomen. Een voorbeeld hiervan is de 12+ regeling. Door niet meer dan 12 passagiers toe te staan in een pleziervaartuig bestrijden we overlast van pleziervaart en illegaal vervoer van passagiers.

Waarborgen vlotte en veilige doorvaart
Het is niet alleen belangrijk om de drukte op het water te beheersen, maar ook om de activiteiten op het water vlot en veilig te laten plaatsvinden. Door het monitoringssysteem de 'Digitale Gracht' en de vignetplicht voor pleziervaart en transportvaart krijgen we meer inzicht in het gebruik van en de druk op het binnenwater. Het maakt zichtbaar welke routes druk zijn en welke gebruikers deze drukte veroorzaken. We zoeken naar alternatieve routes en mogelijkheden om het vaarverkeer te spreiden. Met verkeersmaatregelen, ontheffingen en vergunningen reguleren we het gebruik en nemen we aanvullende maatregelen waar dit noodzakelijk is om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te garanderen.

Duurzaam gebruik binnenwater
Duurzaamheid en schone lucht zijn belangrijk voor de stad en dus ook op het binnenwater. Het beleid is dan ook gericht op duurzame en uitstootvrije passagiers-, transport- en pleziervaart in 2025. De pleziervaart in het gebied buiten de Singelgracht krijgt tot 2030 om dit te bereiken. In 2021 was de aanbesteding van de eerste tranche laadinfra voor pleziervaart en we leren met pilots over het gebruik van laadpunten door de pleziervaart. Eind 2022 bekijken we of extra maatregelen nodig zijn om de verduurzamingseis van de pleziervaart te halen. Voor de passagiersvaart komt in 2021 een laadstrategie in relatie met het ligplaatsenplan. Het laadproces en de reeds aanwezige (particuliere) voorzieningen worden in beeld gebracht. Tevens wordt onderzocht in hoeverre uitstootvrij transport over water mogelijk is, onder andere in het kader van een start up in residence project. In 2022 is de (verdere) aanleg van laadinfra voor pleziervaart en passagiersvaart een belangrijk onderdeel.

Ook het havenbedrijf is een belangrijke partner in de energieovergang en een ondersteuner van duurzame en circulaire bedrijvigheid.

Zwemmen in de openbare ruimte
In het coalitieakkoord staat de ambitie om meer plekken te maken waar Amsterdammers kunnen zwemmen. Tijdens de hete zomers van de afgelopen jaren zagen we hoe groot die behoefte is. Op steeds meer plekken gaan Amsterdammers het water in om baantjes te trekken of gewoon om af te koelen en plezier te maken. Dat willen we zo goed mogelijk faciliteren. Dat de waterkwaliteit in de stad over het algemeen goed is, helpt ons daarbij. Daarom werken we komend jaar samen met de stadsdelen aan een

betere inrichting en beter beheer van zwemplekken. En we verbeteren de communicatie over veilig en verstandig zwemmen in de stad. Zo krijgen we gaandeweg meer plekken waar gezwommen kan worden, hoewel het geen officiële zwemlocaties zijn. We hebben ook oog voor de risico's en de keuzes die we moeten maken, bijvoorbeeld om conflicten tussen zwemmers en scheepvaart

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

Doel 2.2.1						
Het openbare water is begaanbaar, aantrekkelijk, schoon en veilig voor alle gebruikers.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Schoonheidsgraad van de grachten (0-10)	7,8 (2017)	7,6	>7	>7	>7

Doel 2.2.2						
We beheersen drukte op het water en de wal, geen overlast tegen en garanderen een vlotte en veilige doorvaart.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Voortgang invoering nieuw vergunningen systeem passagiersvaart met een maximum aantal exploitatie vergunningen	n.v.t.	Start omzetting alle exploitatie vergunningen naar bepaalde tijd en start uitgifteronde	Afronding afwikkeling omzetting, verwerken 712 aanvragen. Uitgifte 1e tranche van 155 exploitatie vergunningen	2022: Afronding uitgifte 1e tranche en evaluatie.	2024: Start uitgifte 2e tranche.

Toelichting

Instructie: Geef een korte toelichting. Voorzie elke toelichting van een kopje met het nummer van de doel/activiteit en de indicator.

Activiteit 2.2.1.1						
We baggeren en verwijderen drijf- en grofvuil uit openbaar water.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal ton verwijderd drijf- en grofvuil	592 (2017)	385	600	600	600

Activiteit 2.2.1.2
We bedienen bruggen en sluizen.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage passages door beroepsvaarders dat plaatsvindt binnen de gestelde termijn	97% (2014)	95%	95%	95%	95%

Activiteit 2.2.1.3						
We beheren en onderhouden onze assets (water).						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Het aantal gebieden (deelgebieden) dat op vastgesteld niveau Sober wordt onderhouden				10	5
2	Versnellen van de vervanging van kademuren (strekkende meters per jaar)	(2020)	240m vernieuwing kademuur gereed	PM	Jaarlijks circa 2 km	Jaarlijks circa 2 km

Activiteit 2.2.2.1						
We hebben steeds beter zicht op het gebruik van het binnenwater door middel van de Digitale Gracht.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Het verder uitrollen en operationaliseren van de Digitale Gracht: Percentage sensoren van de basisdekking die operationeel is.	PM	PM	90% van de basisdekking; 100% van de in-/uitgangen	95%	2023 95%; 2024 e.v. >98%
2	Geautomatiseerde detectie van potentiele illegale passagiersvaart: reductie aantal illegale schepen.			Geautomatiseerd detectie systeem gereed	20% reductie van illegale vaarbewegingen t.o.v. 2021.	2023 e.v.: streefwaarden worden o.b.v. bevindingen 2021 en 2022 bepaald

Activiteit 2.2.2.2						
We stimuleren het transport over water						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

1	Uitbreiding laad-loslocaties	32 (2020)	32	Afronding onderzoek naar het voor transport geschikt maken van laad-/ losplekken. Realisatie uitbreiding naar 46.	50 (voor transport geschikte laad-/los locaties)	2023 70; 2024 e.v.: 90 voor transport geschikte laad/los locaties

Activiteit 2.2.2.3						
We stimuleren duurzaam gebruik van het binnenwater.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Passagiersvaart: laadinfrastructuur			Afronding laadstrategie en eerste pilot met 3 laadpunten	Aanbesteding en start uitrol	Streefwaarden 2023 e.v.: aantallen laadpunten worden nog nader bepaald o.b.v. laadstrategie.
2	Pleziervaart: laadinfrastructuur			Afronding pilot 11 laadalen met 44 laadpunten en afronding onderzoek naar toekomst vaste laadmethode	Start uitrol van laadpunten	2023 e.v.: Exacte streefwaarden worden o.b.v. uitkomsten pilot en onderzoek bepaald

Toelichting

Activiteit 2.2.2.1: Het verder uitrollen en operationaliseren van de Digitale Gracht: percentage sensoren van de basisdekking dat operationeel is.

De basisdekking is vastgesteld op basis van een afweging van meerdere criteria: nut (onder andere de monitoring van drukte, verkeersstromen en overlast op het Amsterdamse binnenwater), effectiviteit (inzage in vervoersstromen) en kosten van sensoren. Na het eerste vaarseizoen zal gekeken worden waar eventuele uitbreidingen of aanpassingen noodzakelijk zijn, onder andere op basis van wensen gebruikers, overlastmeldingen en andere ontwikkelingen.

Activiteit 2.2.2.2: Uitbreiding laad- en loslocaties

Het genoemde aantal laad- en loslocaties betreft de totale streefwaarde na uitbreiding. Oftewel, het streven is om in 2024 in totaal over 90 voor transport geschikte laad- en loslocaties te beschikken.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Stichting Waternet

Waternet zorgt in opdracht van de gemeente Amsterdam en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) voor schoon en voldoende water. Daarnaast verzorgt Waternet de brugbediening en het Nautisch beheer van de Hoofddoorvaartroutes (Amstelroute en Kostverlorenvaartroute).

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

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

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

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023	2024	2025
Baten	46,3	4,6	4,1	4,4	4,4
Lasten	98,9	56,8	31,2	28,3	28,4
Stand na Begroting 2022	**-52,6**	**-52,2**	**-27,1**	**-23,9**	**-24,0**

Baten 2.2
De baten in dit programmaonderdeel zijn € 4,6 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Inkomsten uit Binnenhavengeld pleziervaart (€ 3,9 miljoen)
- Inkomsten uit Leges (€ 0,5 miljoen)
- Inkomsten door bijdragen derden bij noodconstructies kademuren (€ 0,2 miljoen)

Lasten2.2
De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 56,8 miljoen. Deze lasten zijn gecategoriseerd in de volgende begrotingsactiviteiten:

- We beheren en onderhouden onze assets (water) (€ 35,8 miljoen)
- We baggeren en verwijderen drijf- en grofvuil uit openbaar water (€ 14,8 miljoen)
- We gaan de toenemende drukte op en aan het binnenwater beheersen (€ 6,3 miljoen)

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023	2024	2025
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Stand na Voorjaarsnota 2021	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Begroting 2022	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Toelichting
Er zijn geen mutaties

Subsidies van betekenis

Er zijn geen subsidies van betekenis binnen dit programmaonderdeel

Risicobeheersing

Er zijn geen beleidsrisico's van betekenis binnen dit programma

Beleidskaders

- Met de Nota's Varen Deel 1 (2019) en 2 (2020) streeft het bestuur naar een evenwichtig, veilig en duurzaam gebruik water en wal door het beheersen van drukte en het tegengaan van overlast, waarbij de vlotte en veilige doorvaart wordt gegarandeerd.
- Watervisie Amsterdam 2040 (2016). De Watervisie is een structuurvisie-uitwerking en geeft een ruimtelijk-economisch toekomstbeeld van het gebruik van het water in 2040 met een Uitvoeringsagenda 2018.
- Het Actieplan Schone Lucht (2019) werkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het richt zich op het uitstootvrij maken van het verkeer in de stad en de het beperken van de uitstoot van andere bronnen. Daarmee behalen we de WHO-advieswaarden voor schone lucht, uiterlijk in 2030. Deze doelstelling gaat verder dan de door de Europese Unie gestelde normen voor luchtkwaliteit.
- Agenda Autoluw (2020) is het overkoepelend kader voor leefruimte en schone lucht.
- De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW 2008). Deze is gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa. Voldoen aan de KRW-richtlijn is een gezamenlijke opgave voor overheden en grondeigenaren. Wij zijn verantwoordelijk voor het nemen van of bijdragen aan maatregelen vanuit onze eigen taken en verantwoordelijkheden (beheer openbare ruimte, gemeentelijke watertaken, drinkwatertaken en als eigenaar). De doelen en maatregelen van alle partijen worden opgenomen in de Stroomgebiedbeheerplannen. Deze plannen worden iedere 6 jaar geactualiseerd. Eind 2021 wordt het derde Stroomgebiedbeheerplan vastgesteld voor de periode 2022-2027. Uiterlijk in 2027 moeten we voldoen aan de KRW-richtlijn
- Het Deltaprogramma Nederland. In het kader van het Deltaprogramma heeft Amsterdam, in samenwerking met partneroverheden in de regio, de Deltastrategie Regio Amsterdam opgesteld. De gemeente Amsterdam heeft de Intentieverklaring Ruimtelijke Adaptatie ondertekend die is voortgekomen uit de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie. Aanvullend

daarop is er voor Rainproof nog een regionale intentieverklaring opgesteld. De deltabeslissingen uit het nationale Deltaprogramma zijn vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). De acties voor de gemeente zijn vastgelegd in de Agenda Duurzaam Amsterdam.

- Het Nationaal bestuursakkoord Water. De bezuinigingen van de overheid zijn voor de watersector vastgelegd in het Bestuursakkoord Water (BAW 2011). Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven hebben hierin afspraken gemaakt om Nederland, met minder kosten en bestuurlijke drukte, de komende jaren droog en veilig te houden.
- Strategische Bedrijfsvisie Haven (looptijd twaalf jaar) en het Strategisch Plan (looptijd vier jaar). In de statuten is bepaald dat het Havenbedrijf deze plannen opstelt, waarna deze voor wensen en bedenkingen worden aangeboden aan college van burgemeester en wethouders en gemeenteraad. In 2015 is de Visie 2030 in raad en college behandeld. Het Strategisch Plan 2017-2021 is op 13 juni 2017 vastgesteld.

3.2.3 Openbaar vervoer

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

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

Het openbaar vervoer is hard geraakt door de coronacrisis. Reizigersaantallen liepen scherp terug waardoor de hoogfrequente dienstregeling zoals we die tot 2019 kende, niet overal meer gereden kan worden. Tegen de zomer van 2021 zien we dat mensen het openbaar vervoer weer wat beter weten te vinden. De grote groep dagelijks forensen (en daarmee samenhangend de piekbelasting in ochtend- en avondspits) blijft hier vooralsnog op achter. In 2022 verwachten we dat het gebruik van het openbaar vervoer weer verder opkrabbelt. Uitgangspunt is dat het openbaar vervoersnetwerk zoveel mogelijk gelijk blijft aan het netwerk van voor de corona-crisis. Dit zorgt voor herkenbaarheid bij de reizigers waardoor de drempel om weer het openbaar vervoer te gebruiken zo laag mogelijk is.

In de tijd voor corona zagen we het openbaar vervoer explosief groeien. Op veel trajecten zijn lijnen meer gaan rijden. En maakten we grote stappen naar een kwalitatief hoogwaardig OV-aanbod. Met de ingebruikname van de Amsteltram tussen station Amsterdam Zuid en Amstelveen en de Wettangent tussen station Sloterdijk en Schiphol zijn hier afgelopen jaar weer mooie stappen in gezet. In een autoluwe stad is het openbaar vervoer de meest voor de hand liggende vervoerswijze om te reizen over (middel)lange afstand. In een inclusieve stad als Amsterdam zorgt het openbaar vervoer er voor dat iedereen kan blijven meedoen.

Amsterdam maakt samen met de Vervoerregio de OV-haltes versneld voor iedereen toegankelijk. Dit is vooral in de binnenstad een complexe uitdaging, gezien de drukke en volle openbare ruimte. Maar het is van essentieel belang om mensen met een beperking (uiterlijk in 2030) gelijkwaardig mee kunnen laten doen. Naast toegankelijke haltes zoekt Amsterdam samen met de Vervoerregio naar oplossingen om de fijnmazigheid van het OV te vergroten, bijvoorbeeld met de dienst 'Mokumflex'. Onder de noemer 'vervoersarmoede' onderzoeken we verder waar en voor wie er geen passende vervoersoplossingen zijn en proberen dit op te lossen. Het is daarbij van belang dat inclusiviteit als een essentieel onderdeel wordt gezien van andere opgaven in de openbare ruimte en ruimtelijke ordening.

In 2022 wijzigen ook de rollen binnen het Amsterdams openbaar vervoer. Per 1 januari 2022 wordt het economisch eigenaarschap van alle tram- en metro-infrastructuur overgedragen van het college van B en W van Amsterdam naar het GVB. Partijen hebben dit besloten om de dagelijkse aansturing van het

openbaar vervoerssysteem te verbeteren. Dit betekent een reorganisatie bij de directie Metro en Tram (MET), want een groot deel van hun takenpakket wordt overgeheveld naar GVB. De Vervoerregio Amsterdam blijft onveranderd de opdrachtgever van het openbaar vervoer in Amsterdam. De gemeente Amsterdam blijft wel verantwoordelijk voor de weginfrastructuur ten behoeve van het busvervoer.

Kwaliteits- en schaalsprong
Het is de verwachting van de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam dat het OV-gebruik weer terugkomtop het oude niveau en dat we in de toekomst weer te maken krijgen met de bekende knelpunten. Hoewel we op lange termijn kunnen rekenen op meer thuiswerken en meer spreiding, houden we ook rekening met de demografische ontwikkeling van stad en regio. Tot 2040 is er in de metropoolregio Amsterdam vraag naar 200.000 – 300.000 woningen en groeit het aantal arbeidsplaatsen onverminderd.

In combinatie met de ambities van de gemeente om in te zetten op een autoluwe stad en duurzame mobiliteit, moeten we blijven investeren in ons openbaar vervoer-systeem. In 2022 willen we de vervolgstappen zetten in de planontwikkeling van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn. Naast de inhoudelijke uitwerking van deze twee metrolijnen staat hier ook de bekostiging en verdeelsleutel tussen regio- en Rijkspartijen centraal

Voor de komende jaren gaan we in samenwerking met onze OV-partners door met verbeteringen:
- verlenging van de Amsteltram tot Uithoorn
- de IJ-tram, die in capaciteit en route meegroeit met IJburg
- HOV-verbindingen van IJburg naar station Bijlmer Arena en station Weesp
- de maatregelen die ProRail neemt in het Programma Hoogfrequent Spoor
- het verbeteren van toegankelijkheid van de haltes.

De groei van Amsterdam vraagt om een volgende flinke vergroting van het OV. Juist door de groeiende onderlinge afhankelijkheid van stad en regio is dit steeds meer een regionale opgave. Dat vraagt om gezamenlijke investeringen van:
- het Rijk
- provincies
- gemeenten
- Vervoerregie Amsterdam (VRA)
- Vervoerders.

Metro en tram
Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn is het bestaande ov-netwerk fors vergroot. Daarnaast is er flink geïnvesteerd in de kwaliteit van het OV, waar veel nieuwe en bestaande reizigers van profiteren. Voor de komende jaren staan meer verbeteringen gepland, zoals:
- de tramverbinding naar Uithoorn
- programma Signalling & Control
- het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de ring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal Station.

Verder heeft de gemeente Amsterdam samen met de gemeente Hoofddorp, Schiphol, KLM, Prorail, NS en VRA het initiatief genomen om te komen tot een toekomstbestendige oplossing voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio: de infrastructuur wordt verder versterkt en het de duurzaamheidsambities worden gehaald door maatregelen zoals het vervangen van korte afstand

vliegverkeer door treinenverkeer. Dit initiatief bestaat uit het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de zogenaamde Kleine Ring tussen Isolatorweg en Amsterdam CS.In april heeft het Nationaal Groeifonds aangekondigd om ruim € 1,5 miljard te reserveren voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. De 7 samenwerkende partijen (Gemeente Amsterdam, gemeente Hoofddorp, Schiphol, KLM, Prorail, NS en VRA) hebben samen € 1 miljard toegezegd voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de Kleine Ring samen. Voor het ontbrekende deel moet nog financiering gevonden worden.

Vorming Rail Infra Bedrijf

Per 1 januari 2022 richten we samen met het GVB het Rail Infra Bedrijf op. Dit betekent dat de rollen in de OV-keten flink veranderen en dat we helderheid scheppen in de verdeling van rekening en risico. In de huidige situatie bestaat uit de driehoek Vervoerregio (opdrachtgever), gemeente (beheer en onderhoud railinfra) en GVB (exploitatie metro- en tramlijnen). Zij zullen in de nieuwe situatie één uitvoeringsorganisatie worden voor de exploitatie en het beheer en onderhoud van de bestaande Railinfrastructuur van het openbaar vervoer.

De Vervoerregio wordt opdrachtgever van het Rail Infra Bedrijf, dat onderdeel zal uitmaken van het GVB. We brengen bij het Rail Infra Bedrijf alle OV-onderhoudswerkzaamheden en de meeste OV-projecten onder. Een deel van de medewerkers van MET gaat over naar dit GVB/Rail Infra Bedrijf, een ander deel gaat over naar de Vervoerregio om het opdrachtgeverschap te versterken en het strategisch assetmanagement vorm te geven. De VRA, het GVB en de gemeente maken afspraken over de verdeling van rekening en risico en werken aan de implementatie van systematisch risicomanagement in de keten. Zo zorgen we voor een werkende vervoersysteem met een beheersbaar risicoprofiel.

De gemeente blijft aandeelhouder van het GVB, mede-OV-beleidsbepaler en eigenaar van de Railinfrastructuur. Een aantal grote projecten blijft achter bij de gemeente Amsterdam in de nieuw opgerichte directie. Bijvoorbeeld het programma aanpak wegtunnels Amsterdam, de aanleg van de Uithoornlijn en de beoogde aanleg van de twee nieuwe metrolijnen: de verlengde Noord/Zuidlijn via Schiphol naar Hoofddorp en het sluiten van de Kleine Ring.

Veren

Het verensysteem anno 2021 is goed op orde . Met onze dienstverlening spelen we in op landelijke aanscherpingen en versoepelingen van de landelijk geldende corona-maatregelen.

Volgens prognoses groeit het aantal reizigers – ondank de coronacrisis – met 7oprocent tussen 2019 en 2030. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de snelle ontwikkeling van stadsdeel Noord. Gemiddeld reizen er per dag 72.000 passagiers met de IJveren (meetjaar 2019). De huidige vloot bestaat uit veertien ponten en twee reserveponten. Hiermee worden zeven veerdiensten op het IJ uitgevoerd. De IJveren krijgen een hoge reizigerswaardering (8,4).

We blijven in het verensysteem investeren om een betrouwbare, robuuste en veilige dienstverlening aan te kunnen bieden. De IJverenvloot groeit het komend decennium stapsgewijs op een duurzame manier.

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

Doel 2.3.1

Amsterdam is voor iedereen bereikbaar op een veilige en duurzame manier via het openbaar vervoer.

Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Tevredenheid reizigers over veren (0-10)	7,8 (2014)	Nog niet beschikbaar	7,8	7,8	7,8

Doel 2.3.2

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

Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage Amsterdammers dat de laatste gemaakte taxirit met een 6 of hoger waardeert	93% > 5,5 (2013)	In 2020 zijn er geen werkelijke resultaten voorhanden in verband met de coronacrisis. De indicatoren taxivervoer worden herijkt (Agenda Taxi 2020-2025) oplevering bij voorjaarsnota 2022, voor inwerkingtreding van het nieuwe taxistelsel.	n.v.t. (zie 2020)	n.v.t (zie 2020)	n.v.t. (zie 2020)

Toelichting
De indicatoren taxivervoer zijn herijkt naar aanleiding van de Agenda Taxi 2020-2025, en worden opgeleverd bij voorjaarsnota 2022.

Activiteit 2.3.1.1

We beheren en verbeteren de kwaliteit van onze OV infrastructuur.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

Activiteit 2.3.1.2

We onderhouden en breiden de veerverbindingen uit.

Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

1	De reiziger hoeft niet te wachten op een volgend veer omdat op de eerste te weinig ruimte beschikbaar is. Alleen bij uitzondering (maximaal 3 procent van de afvaarten) mag deze norm overschreden worden		Deze cijfers volgen bij de GVB rapportage in Q2	max 3%	max 3%	max 3%

Activiteit 2.3.1.3						
We zorgen dat ons OV-netwerk aansluit op het regionale en landelijke netwerk.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

Activiteit 2.3.2.1						
We verplaatsen de touringcar zoveel mogelijk buiten de ring A10.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025

Activiteit 2.3.2.2						
We stimuleren schone, efficiënte en slim goederenvervoer door bundeling van goederen (cargo-hubs), intensiever gebruik van water en specifieke aandacht voor pakketbezorging						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Afname overlast bestelbusjes en vrachtwagens. Aantal MORA-meldingen per jaar	in de periode jan-mei 2018 zijn er 873 MORA-meldingen binnengekomen	2349 (= 2019)		< 1800	< 1800

Activiteit 2.3.2.3						
We werken aan een betrouwbaar en milieuvriendelijk taxivervoer.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal uitstootvrije TTO taxi's	250 (2015)	1.101 (=2019)		PM	PM; 2024-PM; 2025-100% elektrisch

Toelichting
De indicatoren taxivervoer zijn herijkt naar aanleiding van de Agenda Taxi 2020-2025, en worden opgeleverd bij voorjaarsnota 2022.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

GVB Holding NV

Het GVB zorgt in Amsterdam voor het openbaar vervoer. Het GVB heeft verschillende

dochterondernemingen, of heeft een belang in ondernemingen. Het gaat hier om:

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

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

Vervoerregio Amsterdam (VRA)

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten voor verkeer en openbaar vervoer. De belangrijkste taken zijn het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het verstrekken van subsidies voor infrastructuur. Dit laatste gebeurt via de verschillende Investeringsagenda's: Ov, Weg en Fiets. De Vervoerregio is ook een partner in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De Vervoerregio wordt volledig bekostigd uit een Rijksbijdrage (Brede Doeluitkering) van ongeveer € 375 miljoen per jaar. De regioraad stelt de begroting vast. De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten kunnen een zienswijze daarover afgeven.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Baten	124,8	22,2	27,5	33,7	64,1
Lasten	173,0	78,4	89,6	101,5	133,0
Stand na Begroting 2022	**-48,2**	**-56,2**	**-62,1**	**-67,9**	**-68,9**

Baten 2.3

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 22,2 miljoen. Deze baten bestaan uit:

• Subsidie van de Vervoerregio Amsterdam voor diverse infrastructurele projecten met betrekking tot het openbaar vervoer (€ 8,2 miljoen)

• Doorbelasting van uren met een opslagtarief naar investeringsprojecten voor een bedrag van € 9,7 miljoen.

• Reclame-inkomsten uit de Noord/Zuidlijn en bestaande metrostations (€ 4,3 miljoen).

Lasten 2.3

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 78,4 miljoen. Deze lasten zijn gecategoriseerd in de volgende begrotingsactiviteiten:

- We beheren en verbeteren de kwaliteit van onze OV infrastructuur (€50,9 miljoen)
- We onderhouden en breiden de veerverbindingen uit (€19,0 miljoen)
- We zorgen dat ons OV netwerk aansluit op het regionale en landelijk netwerk (€ 5,0 miljoen)
- We werken aan een betrouwbaar en milieuvriendelijk taxivervoer (€ 3,5 miljoen)

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023	2024	2025
Onttrekking	2,6	0,8	3,3	0,8	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Voorjaarsnota 2021	**2,6**	**0,8**	**3,3**	**0,8**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	2,6	0,8	3,3	0,8	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Begroting 2022	**2,6**	**0,8**	**3,3**	**0,8**	**0,0**

Toelichting
Er zijn geen mutaties

Subsidies van betekenis

Er zijn geen subsidies van betekenis binnen dit programmaonderdeel.

Risicobeheersing

Risico's	**Maatregelen**
De corona-crisis kan structurele effecten hebben op het openbaar vervoer (OV) maar die laten zich op dit moment nog moeilijk voorspellen. Door rijksbezuinigingen op de bijdrage VRA daalt de kwaliteit van het openbaar vervoer.	Actieve monitoring en prognoses, actieve voorbereiding en inzet van maatregelen en eventuele bezuinigingsmaatregelen. Meer efficiency door samen met VRA en GVB de OV Investeringsagenda uit te voeren.
De nieuwe governance binnen het OV-domein leidt niet tot een verlaging van het risicoprofiel van het werkend vervoer systeem (WVS).	Implementatie van risicomanagement en gezamenlijk beleid in de keten. Overlegstructuur tussen VRA, GVB en gemeente en afspraken over sturing en beheersing binnen het WVS.
Veren kunnen groeiende passagiersstroom onvoldoende aan.	Actieve monitoring van de reizigersstromen, diverse maatregelen aan de wal en de aanschaf van schepen over het IJ.

Beleidskaders

- Update Nota Veren (februari 2018), een strategie om tot een qua capaciteit en duurzaamheid toekomstbestendige verenvloot te komen. Nog voor het zomerreces van 2021 wordt de nieuwe Update Nota Veren 2021 vastgesteld door het college van BenW.
- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 (2013), het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030.
- Ruimtelijk Kader Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam.
- Structuurvisie Amsterdam (2011) / Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)
- Beleidskader Mobiliteit (2017) van de Vervoerregio Amsterdam
- Investeringsagenda Openbaar Vervoer Stadsregio (2013), een overeenkomst met investeringen die Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam (sinds 2017 Vervoerregio Amsterdam) in de komende periode in het openbaar vervoer doen.
- Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015), de agenda die Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk houdt, met maatregelen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, openbaar vervoer-reiziger en de automobilist.
- Beleidskader Verkeersnetten (2017). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met een afwegingskader bij conflicterende belangen.
- Wet lokaal spoor, in werking getreden op 1 december 2015; deze wet maakt de VRA verantwoordelijk voor aanleg, beheer en veiligheid van lokale railinfrastructuur. VRA stelt een vervoerder aan via de OV-concessie en VRA mag een beheerder van de infrastructuur aanwijzen. Vanaf 2022 is GVB de aangewezen beheerder.
- De metronetvisie Amsterdam (2020) en de metrovisie Amsterdam (2021) van de Vervoerregio Amsterdam
- De in 2015 vastgestelde Lijnennetvisie is het beleidskader voor het ontwikkelen van vervoerplannen. De gemeente voert overleg met vervoerbedrijven over inpassing van nieuwe vervoerplannen.
- Taxiverordening Amsterdam 2012 (laatst gewijzigd in 2018).
- Visie Lokaal Spoor (2015), vastgesteld door het dagelijks bestuur van de VRA en bindend kader voor de beheerder van het lokaal spoor.

3.11 Wonen en groen

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023
Baten	91,0	90,4	87,8
Lasten	398,1	385,8	356,7
Totaal Programma 11 Wonen en groen	**-307,1**	**-295,5**	**-269,0**

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023
Apparaatslasten	147,4	147,9	147,6

De apparaatslasten in 2022 bedragen €147,4 miljoen. Dit is een daling ten opzichte van 2021 met € 0,3 miljoen. De mutaties bestaan met name uit compensatie voor nominale ontwikkeling en areaal en aanpassing aan de nieuwe normbedragen.

Samenvatting 3.11.1 Wonen en bouwen

We willen dat er voldoende betaalbare woningen zijn in Amsterdam. Ook de kwaliteit van de woningvoorraad en de verdeling van schaarste staan hoog op de agenda. Het is belangrijk dat de woningvoorraad voor alle typen huishoudens in verschillende delen van de stad toegankelijk is. Hiervoor hebben we beleid gemaakt, houden we toezicht op de naleving van de woonregels en handhaven we op woninggebruik. Daarnaast leveren we gerichte woonondersteuning voor kwetsbare groepen. Door de grote druk op de Amsterdamse woningmarkt moeten we flink bouwen om te zorgen voor voldoende betaalbare woningen. De afgelopen twee jaar kwam er een fors aantal woningen bij door nieuwbouw. Daar willen we mee doorgaan. Bij deze bouwambitie is onder andere het beleid 40-40-20 het uitgangspunt. Daarmee kunnen we veel betaalbare sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen toevoegen aan de woningvoorraad. Dit doen we niet alleen met nieuwbouw maar ook door bestaande gebieden en vastgoed te transformeren. Om de voortgang te monitoren kijken we zowel naar de productie als naar de realisatie van de verschillende woningbouwsegmenten en het toekomstig planaanbod.

Samenvatting 3.11.2 Onderhoud openbare ruimte en reiniging

De openbare ruimte blijft onmisbaar voor Amsterdammers

De beperkingen tijdens de coronacrisis hebben laten zien hoe belangrijk de openbare ruimte is om de stad leefbaar en gezond te houden. Tijdens de coronapandemie werd de openbare ruimte anders gebruikt. Het centrum werd rustiger en op andere plekken in de stad werd het juist drukker. We hebben onze beheer(s)inspanningen daarop aangepast. Nu de stad steeds meer opengaat en op gang komt zal duidelijk worden of dit leidt tot structureel ander (recreatie) gedrag.

Binnen dit programmaonderdeel houden we de openbare ruimte (inclusief de parken) schoon en zorgen we voor het dagelijks beheer van onder andere verhardingen, straatmeubilair, kunst in de openbare ruimte en civiele constructies (bruggen, kades, tunnels en watergangen).

Samenvatting 3.11.3 Groen en dierenwelzijn

Voldoende en gevarieerd groen is essentieel voor de leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatbestendigheid van de stad. Juist nu we meer en hoger of dichter op elkaar bouwen, moeten we óók vergroenen. Vanuit de Amsterdamse Groenvisie werken we toen naar een stad met meer groen op alle straatniveaus, van geveltuinen en perkjes tot een nieuw stadsbos. Het bestaande en het nieuwe groen krijgt meer waarde voor mensen en dieren in de stad. In 2022 gaan we door met de uitvoering en investeren we in méér groen aan de hand van het Strategisch Huisvestingsplan Bovenwijks Groen.

Het groen in Amsterdam wordt intensief gebruikt om te recreëren, activiteiten te organiseren, te sporten en te spelen. Dit betekent dat het groen ook intensief beheerd moet worden om slijtage en achterstallig onderhoud te voorkomen. De brede aanpak van onze voedselstrategie wordt ook in 2022 voortgezet, om de voedselproductie in de stad gezonder, milieuvriendelijker en toekomstbestendiger te maken.

In 2022 werken we verder aan:

- Meer bomen in Amsterdam.
- Verbeteren van de biodiversiteit.
- Renovatie van beschoeiingen en gebouwen in het Amsterdamse Bos.
- Bestrijden van (boom) ziekten en plagen, waaronder de Japanse Duizendknoop.

Om het dierenwelzijn in de stad te verbeteren werken we in 2022 onder meer aan:

- Verbeteren van hondenlosloopgebieden.

- Verbeteren fysieke inrichting bij kinderboerderijen.
- Amsterdammers stimuleren om katten te laten chippen.
- Onze inwoners, ondernemers en bezoekers bewust maken van het houden van dieren en het beschermen van vrijlevende dieren.
- Continueren onderzoek naar gierzwaluwen.

3.11.1 Wonen en bouwen

Het programma Wonen en bouwen richt zich op betaalbaar wonen. In een rechtvaardige stad zorgen we ervoor dat ook lage en middeninkomens woonruimte kunnen vinden en verhogen we de bouwproductie. We vergroten en bewaken de omvang, samenstelling, verdeling, beschikbaarheid en kwaliteit van de woningvoorraad. Daarnaast verbeteren en bewaken we de kwaliteit van de leefomgeving in alle Amsterdamse buurten. Daarbij hebben we aandacht voor de ondersteuning en de betrokkenheid van de bewoners.

Het programma Wonen en bouwen staat daarnaast voor een veilige, gezonde, duurzame en leefbare samenleving. We zorgen voor een veilige uitvoering van bouw- en sloopwerkactiviteiten en dat monumentale waarden niet aangetast worden. Daarbij is duurzaamheid steeds belangrijker. We zorgen ervoor dat milieu-inrichtingen niet voor overlast zorgen en zien erop toe dat bouwwerken brand en constructieveilig gebruikt worden.

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

De druk op de Amsterdamse woningmarkt blijft onverminderd groot. Om ervoor te zorgen dat ook lage en middeninkomens en kwetsbare huishoudens woonruimte kunnen vinden, stellen we regels op voor woninggebruik, ontwikkelen we specifiek doelgroepenbeleid, hebben we een grote bouwambitie en investeren we in sociaal-maatschappelijke initiatieven en fysieke maatregelen in 32 ontwikkelbuurten.

Per 1 juli 2022 vindt er de lang verwachte stelselwijziging plaats: de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) en de Omgevingswet gaan in. Dit heeft invloed op hoe we in Amsterdam omgaan met kwaliteitsborging, met initiatieven van bewoners en ondernemers en met gebiedsgericht werken.

Wonen

Opkoopbescherming

Om mensen, met name starters, meer kans op de woningmarkt te geven, willen we het na aankoop verhuren van goedkope en middeldure koopwoningen reguleren. Zo beschermen we ze tegen opkoop door beleggers. Door ervoor te zorgen dat kopers zélf in hun nieuwe woning gaan wonen, dragen we bij aan de leefbaarheid van de stad. Het college streeft ernaar in het eerste kwartaal van 2022 hiervoor een wijziging van de Huisvestingsverordening voor te leggen aan de raad. Voor nieuwbouw koopwoningen geldt al een verhuurverbod.

Verhuurvergunning

Het Rijk werkt momenteel aan een wetsvoorstel voor een verhuurdersvergunning. Hierdoor kunnen gemeenten straks landelijk uniforme voorschriften en in bepaalde gevallen een vergunningplicht instellen. Door de gerichte aanpak worden goede verhuurders niet belast met een vergunningplicht. De wet creëert uniformiteit en duidelijkheid die voorkomt dat verhuurders per gemeente geconfronteerd worden met andere regels. Het college is ook positief over het voorstel dat de vergunningplicht voor

bepaalde gevallen kan worden ingevoerd. Dat de minister op aandringen van Amsterdam ook meeneemt dat er een boete kan worden opgelegd aan verhuurders die doelbewust te hoge huren vragen, is goed nieuws. Het college gaat zich ervoor inzetten dat de wet voor de verhuurdersvergunning er komt en dat deze goed in de praktijk is toe te passen en het goed verhuurderschap in Amsterdam verder verbetert. Zodat, zodra de wet er is, Amsterdam deze ook kunnen toe kan passen en het goed verhuurderschap in Amsterdam verder bevordert.

Regionale herziening woonruimteverdeling
Begin 2021 is het beleidsvoorstel nieuwe woonruimteverdeling *'een sociale huurwoning zoeken verandert'* vastgesteld. Dit beleidsvoorstel beoogt bij toewijzing van sociale huurwoningen rekening te houden met wie de woning het hardste nodig heeft en meer kansen te bieden aan starters. Er wordt rekening gehouden met de inschrijfduur, de omstandigheden van de woningzoekende en de mate van zoeken. Hiervoor richten we een digitaal loket in voor de aanvraag en beoordeling van start- en situatiepunten. Naar verwachting treedt het nieuwe woonruimteverdeelsysteem in 2022 in werking.

Taakstelling statushouders
In 2022 blijven wij statushouders huisvesten zowel in het kader van de taakstelling als om de zogenaamde 'ruggensteunregeling' uit te voeren. We verwachten dat de taakstelling het eerste half jaar in 2022 iets lager zal liggen dan in 2021. Landelijk is de schatting 10.000. Voor Amsterdam zou dit neerkomen op 495 statushouders in het eerste half jaar van 2021. Voor het tweede half jaar heeft het Rijk nog geen indicatie gegeven.
In 2022 wordt in het kader van de ruggensteunregeling (vervolghuisvesting voor alleenstaande statushouders jonger dan 28 jaar die na afloop van hun tijdelijk huurcontract eenmalig een woning krijgen aangeboden) een groot aantal statushouders geherhuisvest. Het zijn er zoveel omdat we de ruggensteunregeling in 2021 hebben uitgesteld vanwege de hoge taakstelling. Naast het bieden van dit vangnet, begeleiden we statushouders ook om zelfredzamer te worden in het vinden van een woning.

Voorrang beroepsgroepen - politie
Het college is ruim een jaar geleden gestart met een voorrangsregeling voor huisvesting van onderwijzend- en zorgpersoneel. Het onderzoek 'Woon- en werkoverwegingen Politie Amsterdam' toont aan dat ook een meerderheid van de medewerkers van de politie moeilijk een geschikte en betaalbare woning vindt in de regio Amsterdam. Daarom willen we met ingang van 1 januari 2022 ook de politie toevoegen aan de regeling.

Focus op gebieden in de stad
Een aantal gebieden in de stad blijft achter bij de positieve ontwikkeling van de rest van de stad. Daarom is besloten om deze gebieden extra aandacht te geven en daar te investeren vanuit verschillende bronnen:

- Ontwikkelbuurten met de focus op 32 buurten in Nieuw –West, Zuidoost en Noord
- Volkshuisvestingsfonds met de focus op Zuidoost
- Masterplannen met plannen van aanpak voor Nieuw-West, Zuidoost en de Binnenstad

Ontwikkelbuurten
Voor de bewoners in de ontwikkelbuurten heeft de coronacrisis grote gevolgen. De opgaven in de ontwikkelbuurten hebben zich verdiept en verhevigd. Daarom is het belangrijk om de plannen van aanpak die we hebben gemaakt met kracht te blijven uitvoeren en flexibel in te spelen op de specifieke extra noden in de buurten, zodat de leefbaarheid in deze buurten en het welzijn en welbevinden van de bewoners van deze buurten zo goed mogelijk blijft.

Om deze reden is in september 2020 in "Samen sterker uit de crisis, een sociaal en duurzaam perspectief voor de stad" € 12 miljoen van de middelen voor ontwikkelbuurten specifiek toegekend aan het stimuleren van meer werkgelegenheid voor de bewoners in de ontwikkelbuurten. Het percentage werkzoekenden in de ontwikkelbuurten is in vergelijking met de rest van Amsterdam altijd hoog geweest. Door de coronacrisis zijn veel mensen hun baan kwijtgeraakt. De ontwikkelbuurten worden extra zwaar geraakt omdat veel mensen in deze buurten laagopgeleid zijn en niet makkelijk een (andere) baan vinden. Er is voor hen te weinig werk en zij missen de kennis, ervaring of het netwerk om aan een baan te komen. Kortom, het perspectief op een nieuwe baan is voor de inwoners van de ontwikkelbuurten slecht tot zeer slecht.

Het doel van deze financiële impuls voor werkgelegenheid in de ontwikkelbuurten is om betaald werk te bieden (zoveel mogelijk in en voor de buurt) zodat de sociaal-economische status van bewoners van de ontwikkelbuurten verbetert. Deze werkprojecten zijn in april 2021 van start gegaan en worden in 2022 met kracht voortgezet. Als voorbeeld noemen we de inzet van de werkbrigade waar 120 mensen met afstand tot de arbeidsmarkt een arbeidscontract (minimumloon) hebben gekregen en iedere dag werken aan schone leefbare buurten.

Volkshuisvestingsfonds
Amsterdam heeft van het Rijk om een bijdrage van € 41 miljoen uit het Volkshuisvestingsfonds toegezegd gekregen om de komende 10 jaar te investeren in een aantal wijken in Zuidoost. Dit gebeurt in het kader van het verbeteren van de leefbaarheid, de woningkwaliteit en de veiligheid. Deze wijken zijn voor het Rijk zogenaamde prioritaire wijken, naast 14 andere wijken in Nederland waar de leefbaarheid achterblijft ten opzichte van de rest van Nederland. De bijdrage die Amsterdam ontvangt is bedoeld voor een investering in renovatie en verduurzaming van koop- en huurwoningen en investeringen in de openbare ruimte.

Masterplannen
In 2021 zijn er Masterplannen voor de stadsdelen Zuidoost en Nieuw-West opgesteld. Er zijn zorgen over de ontwikkelingen in deze twee stadsdelen en daarom wordt met de Masterplannen ook in 2022 extra inzet geleverd in die gebieden. Het is belangrijk dat dit niet eenmalig en kortdurend is, maar voor langere tijd. Voor de Binnenstad is een Plan Binnenstad opgesteld met maatregelen om de Binnenstad leefbaar te houden. Vanuit het woondomein bekijken we hoe we de leefbaarheid in deze gebieden kunnen verbeteren, onder andere door de handhaving woninggebruik te focussen op deze gebieden. In deze stadsdelen zullen we projectmatig handhaven om de kwaliteit van woningen te verbeteren.

Bouwen
De Amsterdamse gebiedsontwikkeling heeft veerkracht getoond. Er staan ook voor 2022 nog veel plannen in de planvoorraad, waarmee we de bouwproductie kunnen continueren. Ook in 2022 werken we aan het realiseren van een complete, inclusieve, duurzame stad.

We blijven aandacht houden voor de ontwikkeling van het sociale en middensegment (middeldure huur/koop). Voor het middensegment is met ontwikkelaars en beleggers een intentieverklaring afgesloten over de bouw van nieuwe en het behoud van bestaande middeldure woningen. Deze afspraken hebben geleid tot aanpassingen in het beleid voor middeldure huurwoningen. We voeren nu nog gesprekken met deze partijen en volgen de voortgang.

We willen voorkomen dat beleggers nieuwbouw-koopwoningen opkopen. Die woningen moeten beschikbaar komen en blijven voor eigenaar-bewoners. Daarom hebben we in 2020 een zelfbewoningsplicht voor nieuwbouw-koopwoningen ingesteld. In 2022 gaan we in gesprek met andere gemeenten en het ministerie van BZK over mogelijke maatregelen om ook in de bestaande bouw koopwoningen beschikbaar te houden voor eigenaar-bewoners.

Ook in 2022 gaan we door met de transformatie van monofunctionele gebieden naar aantrekkelijke wijken met een goede menging van wonen en werken. Er is een plan van aanpak gemaakt om wooncoöperaties te stimuleren. In 2012 heeft de gemeente Amsterdam een leenfonds ingesteld, waarom de ontwikkeling van wooncoöperaties nog verder kan worden aangejaagd doordat wooncoörperaties voor een deel van de financiering een beroep kunnen doen op het leenfonds. Een mooie stimulans om deze vorm van wonen verder te stimuleren in de stad.

We hebben nog niet alle effecten van de coronacrisis op de bouwproductie in beeld. De gemeente Amsterdam wil met de herstelaanpak integraal de effecten van de coronacrisis bestrijden. De voortgang van de woningbouwproductie wordt gemonitord met de 'Voortgangsrapportage woningbouw'. Vier keer per jaar stellen we deze rapportage beschikbaar aan de raad. Met de kantorenmonitor volgen we marktontwikkelingen en de voortgang van de ontwikkelingen van kantoren. De kantorenmonitor stellen we twee keer per jaar beschikbaar aan de raad.

Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH): Bouw en gebruik
We verlenen vergunningen, houden toezicht op en handhaven de (ver)bouw van woningen conform het Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017-2018 (geprolongeerd voor 2020 en verder) en het Vergunningenbeleid Wabo 2019 (geprolongeerd voor 2020 en verder). We pakken overlast van bouw- en sloopwerkzaamheden risicogestuurd aan. De stadsdelen en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied voeren deze taken uit.

De grote bouwambitie heeft de afgelopen jaren geleid tot een toename van de overlast van bouw- en sloopwerkzaamheden die Amsterdammers ervaren. Daar willen we wat aan doen door met een integrale aanpak voor bouwdynamiek te komen: preventieve maatregelen tijdens de vergunningverlening en risicogestuurd toezicht en handhaving tijdens bouw en sloop.

Op 1 juli 2022 treden de Omgevingswet en de Wet Kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) in werking. Daarom bereiden we nieuw Vergunningen, Toezicht en Handhavingsbeleid voor. Het nieuwe beleid ziet toe op de vergunningen, toezicht en handhavingstaken voor de fysieke leefomgeving, waarin naast de huidige Wabo-taken ook VTH-taken uit de Verordening uit het binnenwater, de APV en de Huisvestingsverordening worden meegenomen.
Het doel van de Wkb is om de bouwkwaliteit te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door de positie van de 'bouwconsument' ten opzichte van de bouwer te versterken en door een nieuw stelsel van kwaliteitsborging voor bouwwerken in te voeren. Bij de oplevering wordt er gekeken naar wat er is gebouwd en minder naar wat er is bedacht bij de aanvraag. De opdrachtgever moet bij oplevering van het bouwwerk aantonen dat aan de regelgeving is voldaan. De rol van de gemeente wijzigt ook. Zij doet geen volledige bouwtechnische toets meer en beperkt zich vooral tot het beoordelen van de risico's en het opleverdossier van wat is gebouwd.

Besparingen vanaf 2023

Het college heeft in Samen sterker uit de crisis besloten de € 10 miljoen uit het Actieplan Wonen en bouwen vanaf 2023 met € 7 miljoen te verlagen. Het uitgangspunt bij de invulling van deze besparing vanaf 2023 is dat de uitvoering van wettelijke taken niet ter discussie staat en dat de masterplannen Zuidoost, Nieuw-West en het plan van aanpak Binnenstad doorgaan. De besparing wordt gerealiseerd door het toezicht en de handhaving woninggebruik te extensiveren en te focussen op de masterplannen Niuew-West, Zuidoost en Binnenstad. Daarnaast extensiveren we de inzet op de programma's Huisvesting kwetsbare groepen, Ouderenhuisvesting en Woningkwaliteit. Dat betekent onder andere dat we grotendeels stoppen met de handhaving woningkwaliteit. De subsidies voor ouderenhuisvesting en de verhuisregeling Van Groot Naar Beter worden versoberd of beëindigd. Tevens beëindigen we de voorrangsregeling voor de beroepsgroepen. Een deel van de besparing kunnen we realiseren door een efficiencywinst als gevolg van datagestuurd handhaven en het automatiseren van enkele andere uitvoeringstaken, zoals vergunningverlening. In de praktijk moet verder blijken wat het effect is van de vernieuwing van het applicatielandschap en de extensivering bij toezicht en handhaving woninggebruik.

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

Doel 11.1.1

Voldoende beschikbaarheid van betaalbare en goede woningen.

	Indicatoren doel	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal beëindigingen onrechtmatig woninggebruik, in gebruik genomen leegstaande woningen, opgeknapte woningen naar aanleiding van handhavingsmaatregelen	300 (2013)	1.716	1.500	1.500	1.500
2	Gemiddelde WOZ waarde (BBV-verplicht)	€ 216	€ 418	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
3	Gemeentelijke woonlasten eenpersoonshuishouden (BBV-verplicht)	€ 645	€ 564	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.
4	Gemeentelijke woonlasten meerpersoonshuishouden (BBV-verplicht)	€ 716	€ 656	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.

Doel 11.1.2

Verbeteren van de leefbaarheid en de kwaliteit van de buurten.

	Indicatoren doel	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Waardering van de kwaliteit van woningen (specifiek hier de indicator "tevredenheid met de corporatiewoning")	6,8	n.n.b.	7,5	7,5	7,5
2	Waardering van de leefomgeving	7,1	n.n.b.	7,5	7,5	7,5

Doel 11.1.3						
In Amsterdam wordt op een veilige en gezonde manier gebouwd.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage van het aantal bouwwerken waarop toezicht is gehouden, waarbij overtredingen van het Bouwbesluit 2012 en/of afwijkingen van de omgevingsvergunning zijn geconstateerd in relatie tot constructieve en brandveiligheid (kleine bouwwerken)	5% (6 stadsdelen, 2019)	16% (5 stadsdelen)	16%	16%	16%
2	Percentage van het aantal bouwwerken waarop toezicht is gehouden, waarbij overtredingen van het Bouwbesluit 2012 en/of afwijkingen van de omgevingsvergunning zijn geconstateerd in relatie tot constructieve en brandveiligheid (grotere bouwwerken)	19% (5 stadsdelen, 2019)	31% (5 stadsdelen)	31%	31%	31%
3	Aantal bouwgerelateerde handhavingsmeldingen bij (ver)bouw bouwwerken	3.196 (5/6 stadsdelem, 2019)	1.691 (5 stadsdelen)	3.175	3.000	3.000
4	Percentage van het aantal gecontroleerde sloopmeldingen waarbij een overtreding wordt geconstateerd, verdeeld naar asbestverwijdering en overige sloopwerkzaamheden.	Sloop: 2% (6 stadsdelen), Asbest (7 stadsdelen) (2019)	Sloop: 0,5% (5 stadsdelen), Asbest 0,4% (5 stadsdelen) (2019)	2%	2%	2%

Toelichting bij 11.1.3

In de jaarverslagen VTH Wabo voor 2019 en 2020 is bij de resultaten aangegeven van hoeveel stadsdelen gegevens ontvangen zijn. Dit is in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven

Activiteit 11.1.1.1						
We stellen regels aan woninggebruik, handhaven daarop en faciliteren investeringen en handhaven op de kwaliteit van woningen.						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal meldingen bij zoeklicht	1.200	2.600	2.300	2.300	2.300

2	Aantal handhavingsbesluiten	300	574	900	900	900
3	Aantal buitendienst onderzoeken	M.i.v. 2016	6.322	6.000	6.000	6.000
4	Aantal handhavingsprojecten	30	45	30	30	30

Activiteit 11.1.1.2

We faciliteren de verdeling van woonruimte en zorgen ervoor dat huishoudens passende woonruimte kunnen vinden.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage aanpasbaar gebouwde nieuwe huurwoningen (exclusief jongeren- en studentenhuisvesting)	80%	96%	90%	90%	90%
2	Percentage mensen met een urgentie dat binnen drie maanden een woning vindt	M.i.v. 2018	55%	80%	80%	80%

Activiteit 11.1.1.3

We faciliteren de ondersteuning van bewoners in Amsterdam, zowel huurders als eigenaren en faciliteren de vertegenwoordiging van huurdersbelangen.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal klantcontacten bij !Woon	44.108	66.732	43.000	43.000	43.000

Activiteit 11.1.1.4

We stimuleren passende woningbouw voor alle doelgroepen en maken deze mogelijk.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Start bouw nieuwe woningen	8.639	5.932	7.500	7.500	7.500
2	Sociale woningen corporaties (inclusief jongeren- en studentenhuisvesting)	1.801	1.801	2.500	2.500	2.500
3	Middel dure huurwoningen	1.152	575	1.670	1.670	1.670
4	Zelfbouwwoningen		222	350	350	350
5	Aantal jongeren- en studentenwoningen	3.690	975	2.250	2.250	2.250
6	Aantal nieuw gebouwde woningen (BBV-verplicht)	N.v.t.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.

Activiteit 11.1.2.1

We verbeteren samen met bewoners, corporaties en andere partners 32 buurten in Nieuw West, Zuidoost en Noord.

	Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal ontwikkelbuurten waar we de kansen hebben verkend en/of een plan in uitvoering is	1	27	32	32	32

Activiteit 11.1.3.1

We verstrekken omgevingsvergunningen en zien toe dat bedrijven en burgers voldoen aan actuele wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid, bouwveiligheid en infrastructuur.

	Indicatoren activiteit	Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal ingediende aanvragen omgevingsvergunning voor de activiteit bouw (kleine bouwwerken, categorie A1-A2, Bouwtoezicht op Maat)	4.686 (7 stadsdelen, 2019)	5.300 (7 stadsdelen)	5.635	5.635	5.635
2	Aantal ingediende aanvragen omgevingsvergunning voor de activiteit bouw (grotere bouwwerken categorie B1-B8, Bouwtoezicht op Maat)	1.571 (7 stadsdelen, 2019)	1.213 (7 stadsdelen)	1.620	1.620	1.620
3	Aantal bouwwerken waarop toezicht is gehouden (kleine bouwwerken, categorie A1-A2, Bouwtoezicht op Maat)	4.749 (7 stadsdelen, 2019)	1.985 (6 stadsdelen)	3.900	3.900	3.900
4	Aantal bouwwerken waarop toezicht is gehouden (grotere bouwwerken, categorie B1-B8, Bouwtoezicht op Maat)	1.791 (7 stadsdelen, 2019)	781 (5 stadsdelen)	1.020	1.020	1.020
5	Aantal ingediende sloopmeldingen (met asbest)	2.634 (7 stadsdelen, 2019)	2.909 (7 stadsdelen)	3.180	3.180	3.180
6	Aantal ingediende sloopmeldingen (zonder asbest)	1.323 (7 stadsdelen, 2019)	2.909 (7 stadsdelen)	1.355	1.355	1.355
7	Aantal gecontroleerde sloopmeldingen met asbest	2.108 (6 stadsdelen, 2019)	2.852 (6 stadsdelen)	2.230	2.230	2.230
8	Aantal gecontroleerde sloopmeldingen zonder asbest	1.003 (6 stadsdelen, 2019)	830 (6 stadsdelen)	1.210	1.210	1.210

Toelichting bij 11.1.1.4

We hebben een grote bouwambitie. We streven naar het bouwen van gemiddeld 7.500 woningen per jaar, in totaal 52.500 nieuwe woningen tussen 2019 en 2025. Tot 2025 is de ambitie om jaarlijks

gemiddeld 2.500 sociale huurwoningen en 1.670 middeldure huurwoningen aan de voorraad toe te voegen. Ook voor jongeren en studenten zetten we voor de gehele periode van 2019 - 2022 in op het in aanbouw nemen van gemiddeld 2.250 woningen per jaar in Amsterdam en in totaal 1.500 studentenwoningen elders in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Hiervoor hebben we een plan van aanpak gemaakt en een convenant studentenhuisvesting ondertekend. We streven naar betaalbare huisvesting met aandacht voor sociale veiligheid, community-vorming en duurzaamheid. In MRA-verband maken we afspraken om de woningbouwproductie te vergroten en te versnellen.

Toelichting bij 11.1.1.4
In de jaarverslagen VTH Wabo voor 2019 en 2020 is bij de resultaten aangegeven van hoeveel stadsdelen gegevens ontvangen zijn. Dit is in bovenstaande tabel tussen haakjes weergegeven.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

Voor vergunningverlening, toezicht en handhaving werken we op het gebied van bouw, milieu en bodem samen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). We zijn samen met drie andere gemeenten eigenaar van de Omgevingsdienst. We werken samen op basis van een Gemeenschappelijke Regeling. De OD NZKG werkt in opdracht en mandaat van het college van B en W. Afspraken over de samenwerking leggen we vast in een jaarlijks te actualiseren uitvoeringsovereenkomst. Hierin staan onder andere de te leveren producten en diensten.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Baten	63,5	62,9	58,3	57,4	57,4
Lasten	148,4	154,2	129,9	133,3	110,9
Stand na Begroting 2022	**-84,8**	**-91,3**	**-71,6**	**-75,9**	**-53,5**

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 62,9 miljoen. Deze baten bestaan uit:

- Opbrengsten uit de leges voor de omgevingsvergunningen en overige leges. Dit betreffen geïntegreerde vergunningen voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu. Deze komen voort uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) (€ 54,0 miljoen).
- Een specifieke uitkering van het Rijk in het kader van de Regeling reductie energiegebruik woningen (RREW) (€ 2,7 miljoen).
- Opgelegde bestuurlijke boetes vanwege handhaving woninggebruik (€ 2,0 miljoen)
- Een bijdrage van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor projecten voor de Sanering van Verkeerslawaai (€ 2,0 miljoen).
- Verschillende kleinere baten van in totaal € 2,2 miljoen waaronder bijdragen van partners voor vastgoedbeurzen (€ 0,9 miljoen) en huurinkomsten voor woonwagens en woonwagenstandplaatsen (€ 0,4 miljoen).

+54,0+2,7+2,0+2,0+2,2=62,9

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 154,2 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Apparaatslasten voor onder andere de uitvoering van de WABO taken, beleidsadvisering, toezicht en handhaving Woninggebruik en behandeling van juridische zaken (€ 64,4 miljoen).
- Lasten voor de uitvoering van de bouwtaken en vergunningverlening door de stadsdelen voor onder andere capaciteit, kosten voor de inzet van de brandweer en juridische ondersteuning (€ 15,6 miljoen).
- Subsidies aan woningcorporaties vanuit het corporatiebudget voor onrendabele vastgoedinvesteringen in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Deze subsidies zijn bedoeld voor stimulering, herstructurering en verbetering van de woningvoorraad in Amsterdam (€ 15,2 miljoen).
- Kosten voor het opdrachtgeverschap van de projecten in de openbare ruimte bij de gebiedsgerichte aanpak (€ 15,0 miljoen).
- Lasten voor de milieutaken (vergunningverlening, toezicht en handhaving op bodemactiviteiten) van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (€ 10,4 miljoen)
- Investeringen in sociaal-maatschappelijke initiatieven en fysieke stedelijke vernieuwing in de ontwikkelbuurten waarbij we samen met bewoners, corporaties en andere partners 32 buurten in Nieuw West, Zuidoost en Noord verbeteren (€ 7,8 miljoen).
- Subsidies voor bewonersondersteuning en de behartiging van huurdersbelangen (€ 6,6 miljoen).
- Huisvesting van bijzondere en kwetsbare groepen, ouderen en statushouders (€ 6,1 miljoen).
- Lasten voor adviezen en subsidies aan huishoudens voor het treffen van maatregelen voor energiereductie in hun woningen vanuit de Regeling reductie energiegebruik woningen (RREW) (€ 2,7 miljoen)
- Transformaties en Woningbouwregie (€ 2,4 miljoen).
- Subsidies aan projecten voor de Sanering van Verkeerslawaai (€ 2,0 miljoen).
- Lasten voor onderhoud aan bestaande en aanleg van nieuwe locaties voor woonwagens (€ 1,6 miljoen)
- Materiële budgetten voor Toezicht en handhaving op woninggebruik en woonboten (€ 1,5 miljoen).
- Wooncoöperatieven en zelfbouw (€ 1,2 miljoen),
- Een negatieve last vanuit de marktconformiteitstoeslag voor bepaalde binnengemeentelijke dienstverlening naar het correcte begrotingsprogramma (€ -4,0 miljoen).
- Verschillende kleinere lasten van in totaal € 5,7 miljoen die afzonderlijk kleiner zijn dan € 1,0 miljoen. Deze lasten lichten we niet verder toe.

64,4+15,6+15,2+15,0+10,4+7,8+6,6+6,1+2,7+2,4+2,0+1,6+1,5+1,2-4,0+5,7=154,2

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Onttrekking	22,1	22,7	13,8	4,8	-1,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Voorjaarsnota 2021	**22,1**	**22,7**	**13,8**	**4,8**	**-1,0**
Onttrekking	-15,0	-3,4	2,0	17,0	0,0
Toevoeging	1,6	1,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties	**-16,6**	**-4,4**	**2,0**	**17,0**	**0,0**

Onttrekking	7,1	19,2	15,8	21,9	-1,0
Toevoeging	1,6	1,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Begroting 2022	**5,5**	**18,2**	**15,8**	**21,9**	**-1,0**

Onttrekkingen (€ 19,2 miljoen)

Onttrekking van € 15,5 vanuit de reserve Corperatiebudget ten behoeve van onrendabele vastgoedinvesteringen in stedelijke vernieuwingsgebieden.
Onttrekking van € 2,4 miljoen uit de reserve Bouwstimulering voor het stimuleren van de woningbouw
Onttrekking van € 1,3 miljoen vanuit de reserve Verevening Onroerend goed (VOG) voor de uitvoering van werkzaamheden aan het Wijksteunpunt op de Wallen.

Toevoegingen (€ 1,0 miljoen)
Een toevoeging van € 1,0 miljoen aan de reserve verevening Onroerend Goed (VOG) vanwege actualisatie van de benodigde budgetten voor het project Aanpak Binnenstad

Een lagere onttrekking van € 3,4 miljoen door:

- Een lagere onttrekking van € 4,8 miljoen uit de reserve Corporatiebudget . Aangescherpte regels voor de verantwoording van subsidielasten schrijven voor dat verantwoording moet plaatsvinden bij vaststelling en afrekening van de subsidies. De begrote onttrekking was gebaseerd op het verwachte bedrag van afgegeven beschikkingen. Hierdoor verschuift het moment van verantwoording van de start van een project (beschikking) naar de afronding van een project (subsidievaststelling en afrekening). Woningbouw corporatie hebben drie jaar de tijd om een subsidie te verantwoorden.
- Een hogere onttrekking van € 1,3 miljoen uit de reserve Verevening Onroerend goed (VOG) voor de uitvoering van werkzaamheden aan het Wijksteunpunt op de Wallen. De lasten hiervoor staan begroot in programma 1 Veiligheid

Toevoegingen

- Een toevoeging van € 1,0 miljoen aan de reserve verevening Onroerend Goed (VOG) vanwege actualisatie van de benodigde budgetten voor het project Aanpak Binnenstad

Subsidies van betekenis

bedragen in € miljoen

Subsidie		Bedrag
1. *Corporatiebudget*	€	15,2

2.	*!WOON*	€	5,8
3.	*Van Groot Naar Beter*	€	0,5

Toelichting

1. De woningcorporaties kunnen voor onrendabele vastgoedinvesteringen in de stedelijke vernieuwingsgebieden een subsidie aanvragen.
2. !WOON is de organisatie voor alle woonvragen van Amsterdammers, zowel voor huurders als eigenaar bewoners. Via de website en andere digitale dienstverlening hebben bewoners 24 uur per dag toegang tot informatie, zelfhulpmiddelen en beperkt advies. Bij zeven lokale steunpunten in de stadsdelen kunnen bewoners terecht voor meer informatie en advies op maat. !WOON biedt daarnaast dienstverlening op specifieke woonthema's, zoals ongewenst verhuurgedrag, energiebesparing, zelfbeheer en woningcoöperaties en woonadvies voor ouderen.
3. Van Groot Naar Beter: deze regeling heeft tot doel grote woningen van tenminste 70 m2 en vier kamers, vrij te maken voor (grote) gezinnen. Van deze regeling kan ieder huishouden in een gereguleerde corporatiewoning gebruik maken en is niet speciaal bedoeld voor ouderen. Al helpt de regeling wel om ouderen te stimuleren te verhuizen naar een voor hen beter geschikte woning.

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Door de forse opgave voor sociale woningbouw bestaat de kans dat corporaties niet voldoende (financiële) slagkracht hebben om aan de opgave van 2.500 sociale huurwoningen per jaar te voldoen	Lobby bij het rijk over verbetering van de investeringscapaciteit van corporaties. Versterken van de positie van corporaties in transformatiegebieden.
De regels voor nieuwbouw zoals de 40/40/20, het beleid voor middeldure huurwoningen en een zelfbewoningsplicht voor nieuwbouw koopwoningen kan de animo om die woningen te realiseren verminderen.	Actief monitoren van ontwikkelingen en tijdig signaleren en escaleren.
De beschikbaarheid en betaalbaarheid van voldoende bouwmaterialen en bouwcapaciteit is essentieel. De tendens is dat de materialen duurder worden en ook lastiger beschikbaar zijn. Ook hebben aannemers steeds vollere portefeuilles en vinden lastige voldoende gekwalificeerd personeel. Dit vormt een risico voor een snelle voortgang van de bouw.	Voldoende plannen in de planvoorraad houden en actief monitoren van de ontwikkelingen.
Door de coronacrisis zal de vraag naar commercieel vastgoed veranderen, waardoor er mogelijk meer maar wellicht ook minder kansen komen voor de transformatie naar wonen.	In de transformatiegebieden is de inzet om deze opgave op stoom te houden, de kansen en voortgang worden bewaakt en gemonitord.

Als gevolg van de toename van het aantal (grote) bouwprojecten in combinatie met de krappe arbeidsmarkt voor medewerkers Vergunningen, toezicht en handhaving bestaat de kans dat de capaciteit bij de afdelingen Vergunningen onvoldoende is waardoor er onvoldoende doorloop is van vergunningaanvragen.	Intensievere samenwerking tussen de stadsdelen. Daarnaast is er voor de gezamenlijke stadsdelen een specifieke trainee pool van medewerkers vergunning, toezicht, handhaving ingesteld. Doel van deze pool is om een continue aanwas van nieuwe medewerkers te bevorderen.
Krappe arbeidsmarkt voor medewerkers Constructief Advies en Bouwtoezicht & Handhaving. De Omgevingsdienst NZKG heeft moeite om op een aantal kritieke functies de juiste mensen met voldoende ervaring te krijgen. Het risico bestaat dat de afgesproken kwaliteitseisen voor Constructief Advies, Bouwtoezicht & Handhaving niet worden gehaald.	Tijdelijk aanpassen werkwijze door te prioriteren op basis van risico. Eerste prioriteit hebben veiligheid (brand-, constructieve, omgevings- en gebruiksveiligheid) en gezondheid (geluid, daglicht, vocht, ventilatie). Vanwege capaciteitsgebrek is een deel van de vergunningen op een aangepast niveau getoetst. Inmiddels is de capaciteit voor vergunningverlening bij de Omgevingsdienst grotendeels op peil.
Percentage mensen met een urgentie dat binnen drie maanden een woning vindt, blijft achter bij de norm.	Om de druk op het aantal beschikbare woningen voor kwetsbare groepen te verlagen worden de urgentieciteria aangepast. Het verwachte effect is dat mensen met de hoogste urgentie sneller aan een passende woning kunnen worden geholpen. De druk op het aantal voor kwetsbare huishoudens beschikbare woningen (1.800) neemt daardoor af.

Beleidskaders

- Samenwerkingsafspraken met de corporaties en huurderskoepels. Deze gaan onder andere over de groei van de voorraad, de betaalbaarheid, de duurzaamheid en de beschikbaarheid van woningen voor alle doelgroepen. Ook staan er afspraken in over de nieuw te bouwen sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen en over de grondprijzen.
- Woonagenda 2025 en spelregels voor woningbouwprogrammering. De Woonagenda heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Voor het uitgangspunt voldoende is de ambitie om de woningvoorraad en -behoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Betaalbare woningen heeft onder meer betrekking op de herziening van de woonruimteverdeling, het gerichter verhuren van middeldure huurwoningen aan middeninkomens en passend wonen in de sociale huursector. Het uitgangspunt goede woningen richt zich onder andere op onderzoek naar de mogelijkheden voor een Registratiesysteem Woningkwaliteit, afspraken tussen corporaties en huurders over aanvullende duurzaamheidseisen voor nieuwbouw en aanvullende duurzaamheidsprestaties voor bestaande woningen.
- In het Woningbouwplan 2018-2025 is de ambitie opgenomen voor de nieuwbouw de komende jaren. De ambitie is om gemiddeld 7.500 woningen per jaar en gemiddeld 2.500 sociale huurwoningen door corporaties en 1.670 middeldure huurwoningen toe te voegen. Dat doen we door nieuwe woningen toe te voegen, maar ook door transformatie van bestaande (mono-functionele) gebieden.

- Vervolg Actieplan Meer Middeldure Huur 2020: Hierin zijn de voorwaarden voor nieuwe middeldure huurwoningen met een instandhoudingstermijn van 25 jaar herijkt. Tevens is dit plan het beleidskader voor het realiseren van eeuwigdurende middeldure huurwoningen.
- Een zelfbewoningsplicht voor nieuwbouwkoopwoningen. Het college heeft medio 2020 het beleid voor de zelfbewoningsplicht voor nieuwbouw koopwoningen vastgesteld.
- Begin 2020 hebben we met beleggers en ontwikkelaars een intentieverklaring afgesloten om de productie van nieuwe en het behoud van bestaande betaalbare woningen te borgen. De daarin gemaakte afspraken zijn inmiddels omgezet in beleid. Dit betekent dat de voorwaarden voor nieuwe middeldure huurwoningen zijn aangepast in het hiervoor genoemde Actieplan Middeldure huur. Tevens is de uitpondtermijn van private sociale huurwoningen verlengd naar 25 jaar en zijn de afwijkingsmogelijkheden in het Stedelijk kader Transformaties verruimd.
- Stedelijk kader transformaties: ook in particuliere transformatieprojecten (waarbij transformatie zowel verbouw als sloop/nieuwbouw kan zijn) geldt de 40-40-20 als uitgangspunt. In het Stedelijk kader staat in welke situaties van de 40-40-20 kan worden afgeweken.
- MRA Agenda 2020-2024: vertaling naar vier uitvoeringslijnen:
    - De samenwerking verder versterken
    - Werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA-economie
    - Bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken.
    - Vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem
- Woningwet (2015), geeft richtlijnen voor volkshuisvesting partijen over wie wat mag doen en wie waar over gaat.
- De Huisvestingswet (2014), biedt instrumentarium om in te grijpen in de woonruimteverdeling en de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Zo kunnen we de onevenwichtige en onrechtvaardige effecten bestrijden die het gevolg zijn van de schaarste aan betaalbare woonruimte.
- Huisvestingsverordening Amsterdam 2020, beschrijft instrumentarium en de toepassing hiervan, in relatie tot woonruimteverdeling en woningvoorraad.
- Leegstandswet (2015), wet ter bestrijding van leegstand van woningen en gebouwen.
- Stedelijk Handhavingsprogramma richt zich op het tegengaan van woonfraude.
- Handhavingsbeleid Wabo 2e helft 2017-2018 (geprolongeerd voor 2019) en het Vergunningenbeleid Wabo 2019.

3.11.2 Onderhoud openbare ruimte en reiniging

Binnen dit programmaonderdeel houden we de openbare ruimte (inclusief de parken) schoon en zorgen we voor het dagelijks beheer van onder andere verhardingen, straatmeubilair, kunst in de openbare ruimte en civiele constructies (bruggen, kades, tunnels, watergangen)

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

De openbare ruimte blijft onmisbaar voor Amsterdammers

De beperkingen tijdens de coronacrisis hebben laten zien hoe belangrijk de openbare ruimte is om de stad leefbaar en gezond te houden. Tijdens de coronapandemie werd de openbare ruimte anders gebruikt. Het centrum werd rustiger en op andere plekken in de stad werd het juist drukker. We hebben onze beheer(s)inspanningen daarop aangepast. Nu de stad steeds meer opengaat en op gang komt, zal duidelijk worden of dit leidt tot structureel ander (recreatie) gedrag.

Schoonhouden van de stad, in het ritme van de stad

Een schone straat is een van de basisvoorwaarden voor de leefbaarheid in de stad. Hoewel de metingen laten zien dat we de voorgenomen schoonheidsgraad halen, vindt niet iedereen de stad altijd even schoon. Iedereen kent wel een plek in Amsterdam met veel (zwerf)afval. Dit beeld blijft bij mensen

hangen. Op basis van metingen, aangevuld met meldingen, reinigen we op de plaatsen en momenten waar het nodig is.

Masterplan Handhaving en Reiniging
In het kader van het Masterplan zetten we in drie focusgebieden extra in op schoon, afval en handhaving om de leefbaarheid in die wijken te verbeteren. In de masterplangebieden moet 90 procent niveau B hebben op het gebied van schoon. Het betreft:

- Bijlmer-Centrum
- Geuzenveld-Slotermeer
- Centrum (Wallen en Pleinen)

Ontwikkelbuurten
In de ontwikkelbuurten in Nieuw-West en Noord zetten we tijdelijk extra buurtconciërges in. De conciërge is zichtbaar aanwezig op straat, met als voornaamste taak het contact onderhouden met ondernemers en bewoners om de openbare ruimte schoon te houden.

Kades, bruggen, tunnels en watergangen (civiele constructies)
We doen het dagelijks beheer van kades, bruggen, tunnels, sluizen, oevers en watergangen. Bijvoorbeeld: zomers de bruggen koelen, regelmatig onderhoud plegen (bijvoorbeeld schilderen), defecten repareren (bijvoorbeeld gaten en scheuren in kades). Hiermee dragen we bij aan de veiligheid en aan de bereikbaarheid van de stad. Als een brug, tunnel of sluis technische problemen heeft, dan heeft dit meteen gevolgen voor het wegverkeer en de scheepvaart. Door dagelijks beheer uit te voeren, blijven de civiele constructies zo lang mogelijk heel.

Verhardingen, straatmeubilair en kunst in de openbare ruimte
Het dagelijks beheer bestaat uit het onderhoud aan de bestrating en het asfalt (maar ook openbare trappen), straatmeubilair (onder andere zitbanken, hekwerken, walmuurkasten, fietsenrekken, palen), verkeersvoorzieningen (onder andere verkeersborden, geluidsschermen, drempels), het afhandelen van meldingen en het uitvoeren van kleine wijzigingen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen of verwijderen van fietsenrekken en het aanleggen van geveltuintjes. Daarnaast gaat het om dagelijks onderhoud aan kunst in de openbare ruimte en oorlogsmonumenten. Verder zorgen we voor het plaatsen en verwijderen van tijdelijke verkeersvoorzieningen, hekwerken (vanwege bijvoorbeeld corona-maatregelen of evenementen) en het herstel van opbrekingen als gevolg van nuts- en telecomwerkzaamheden.

Weesp
In 2022 brengen we de onderhoudsstaat van het beheerareaal in Weesp verder in kaart, zodat we scherp krijgen welke structurele beheerkosten er nodig zijn volgens de Amsterdamse standaarden voor het dagelijks beheer en onderhoud.

Masterplannen Zuidoost en Nieuw West
In 2022 willen we ons gerichter focussen op de leefbaarheid in Zuidoost en Nieuw West. Daarom kijken we of we in 2022 kunnen inzetten op een hoger onderhoudsniveau in het dagelijks beheer in deze gebieden en welk effect dat heeft op het onderhoudsniveau elders in de stad.

Klimaatadaptatie
In februari 2020 is de Strategie Klimaatadaptatie vastgesteld in het college van B en W en in april 2021 is de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie vastgesteld. Vanaf 2022 moeten we klimaatadaptatie structureel integreren in de uitvoering van projecten. We kijken in lopende projecten in hoeverre we ze alsnog klimaatadaptief te maken.

Participatie is een belangrijke voorwaarde om klimaatadaptatie succesvol onderdeel te laten zijn van het werk dat we al doen. We betrekken interne en externe partners actief bij het behalen van onze doelen. Ook onderzoeken en monitoren we effecten van klimaatveranderingen de effectiviteit van de maatregelen en projecten die hier het gevolg van zijn.

Voor de uitvoering van projecten op het gebied van klimaatadaptatie zetten we onder andere in op vergroening van verschillende locaties in de stad. Door bijvoorbeeld groen te gebruiken bij urgente regenwaterknelpunten, om voor meer waterberging te zorgen. Of op locaties waar nu hittestress wordt ervaren en groen koelte kan brengen. Ook doen we innovatieve experimenten om klimaatadaptieve maatregelen in de praktijk te brengen en te onderzoeken. We stimuleren bewoners om actie te ondernemen, bijvoorbeeld door tegels uit hun tuin te halen en hun tuin te vergroenen.

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

Doel 11.2.1						
De openbare ruimte is schoon en heel.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Het onderhoud van de straten en stoepen in uw buurt wordt door de bewoners beoordeeld op 7,0	6,6 (2015)	geen meting	n.v.t.	7,0	7,0
2	Het schoonhouden van de straten en stoepen wordt door de bewoners beoordeeld op een 7,0	6,6 (2015)	geen meting	n.v.t.	7,0	7,0
3	Het schoonhouden van het groen wordt door de bewoners beoordeeld op een 7,0	6,4 (2015)	geen meting	n.v.t.	7,0	7,0

Doel 11.2.2						
De openbare ruimte is overal functioneel en duurzaam ingericht.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Tevredenheid van bewoners met de inrichting van de woonomgeving	7,0 (2017)	geen meting	7,0	7,0	7,0

Activiteit 11.2.1 en 11.2.2
Het Wonen in Amsterdam onderzoek wordt in de zomer van 2021 uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in het 1e kwartaal van 2022 beschikbaar. Naar verwachting kan op deze indicatoren worden gerapporteerd in het jaarverslag 2021.

Activiteit 11.2.1.1
We voeren het dagelijks beheer uit en houden de openbare ruimte schoon (daar waar het er toe doet).

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage niveau B van alle gebieden	86% Schoon & 79% Verhardingen (2019)	Schoon: 84% - Verhardingen 79%	Schoon 80%	Schoon 80% - Verhardingen 85%	Schoon 80% - Verhardingen 85%

Activiteit 11.2.1.2

We pakken achterstallig onderhoud aan en voeren structureel en tijdig vervangingsonderhoud uit.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Achterstallig onderhoud t.a.v. assets groen en verhardingen. Streefwaardes uitgedrukt in € aan achterstallig onderhoud	€ 60 miljoen (2016)	€ 19,5 miljoen	€ 10 miljoen	€ 15 miljoen	€ 17 miljoen

Activiteit 11.2.1.3

We stimuleren en faciliteren initiatieven en medebeheer in de openbare ruimte.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal nieuwe maatschappelijke initiatieven om bij te dragen aan de openbare ruimte	574 (2019)	826	700	700	700

Activiteit 11.2.2.1

De openbare ruimte wordt toegankelijk, klimaatbestendig en eenduidig aangelegd, conform de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage van de onderhoudsprojecten waarin expliciet een maatregel is uitgevoerd op het gebied van duurzaamheid en Rainproof	10% (2019)	11%	12%	15%	18%
2	Percentage van de verhardingen dat is aangelegd conform de Amsterdamse standaard	69% (2017)	68%	71%	71%	71%

Activiteit 11.2.1.1

Het gewenste ambitieniveau is Verzorgd (90 procent niveau B). Met de beschikbare middelen is dat niet realistisch, daarom is de doelstelling voor Schoon 80 procent niveau B en voor Verhardingen 85 procent niveau B. Binnen het programma Stadsbehoud werken we daarom voor zowel dagelijks onderhoud als groot onderhoud en vervanging aan de verdere verfijning van de normkosten, zodat we beter inzicht hebben in de kosten ten opzichte van het gewenste beheerniveau.
Aanvullend op deze doelen geldt voor de focusgebieden (Bijlmer-Centrum, Geuzenveld-Slotermeer en Centrum (Wallen en Pleinen) een percentage B op het gebied van schoon van 90 procent.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

Stichting Pantar

Stichting Pantar voert onder andere opdrachten uit op gebied van schoon (prikken en het verwijderen van bijplaatsingen).

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023	2024	2025
Baten	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8
Lasten	149,6	149,0	148,1	145,9	146,7
Stand na Begroting 2022	**-124,8**	**-124,2**	**-123,3**	**-121,1**	**-121,9**

Baten

De baten in dit programmaonderdeel zijn € 24,8 miljoen. Deze baten bestaan uit

- Baten ontvangen van externe partijen voor verkeersvoorzieningen en opbrekingen in de openbare ruimte (€ 12,7 miljoen).
- Baten voor de verkoop van materiaal aan derden. Het materiaal wordt vervolgens gebruikt voor het uitvoeren van onderhoudsprojecten in de stad (€ 11 miljoen).
- Baten vanuit een bijdrage Nedvang. Deze bijdrage komt? uit het afvalfonds voor projecten zwerfvuil Amsterdam € 1 miljoen.
- De overige baten van € 0,1 miljoen zijn afzonderlijk kleiner dan € 1,0 miljoen en lichten we niet verder toe.

Lasten

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 149,0 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Apparaatskosten voor het dagelijks onderhouden en reinigen van de openbare ruimte . Het gaat hier onder andere om de reiniging en het schoonheidsniveau van de openbare ruimte, het dagelijks onderhoud van de asset grijs en de civiele constructies in de stad (bruggen, tunnels, sluizen, kades en verharde oevers enzovoort (€ 70,9 miljoen).
- Lasten voor het dagelijks onderhoud van de openbare ruimte inclusief de reiniging. en inkoop van materiaal voor projecten in de openbare ruimte (€ 78,1 miljoen).

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	2021	2022	2023	2024	2025
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Voorjaarsnota 2021	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Begroting 2022	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

Onttrekking

Er is geen afwijking op de onttrekking aan reserves.

Toevoeging

Er is geen afwijking op de toevoeging aan reserves.

Subsidies van betekenis

Er zijn geen subsidies van betekenis binnen dit programmaonderdeel.

Risicobeheersing

Risico's	Maatregelen
Als gevolg van de coronacrisis, bestaat de kans dat extra inzet nodig is op dagelijks beheer (extra vuil, extra inzet, intensief gebruik van de stad) terwijl deze zelf onder druk staat.	Werken met paritaire processen en capaciteit inzetten daar waar het hardst nodig is.
Als gevolg van verschuivingen in het klimaat (zoals droge zomers, zachte winters) bestaat de kans dat er schade ontstaat aan de openbare ruimte bij bijvoorbeeld de bruggen, wegen en paden, waardoor er meer ongelukken in de openbare ruimte kunnen voordoen en de beeldkwaliteit van de openbare ruimte lager wordt.	Bij warme zomerse dagen moeten de bruggen worden nat gespoten om deze te koelen en te laten functioneren. Het herstellen van wegen, loszittende stoeptegels en acute verzakkingen (spoedreparaties).
Als gevolg van storingen bij op afstand bedienbare bruggen bestaat de kans dat bij te veel storingen tegelijktijd deze niet op te vangen zijn met het huidige aantal monteurs, waardoor er overbelasting en hoge werkdruk voor de medewerkers ontstaat. Ook is de veiligheid van de werknemers bij stremmingen in het geding door onbegrip en bejegening van weggebruikers.	Er worden meer mensen opgeleid - centraal object bediening. Daarnaast is een elektromonteur in dienst gekomen. Het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel blijft echter een uitdaging.

Beleidskaders

- In de Visie Openbare Ruimte (2017) staan de doelen, wensen en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte. En daarmee ook op het gebruik van de openbare ruimte in de hele stad.
- In het Beleidskader '1Amsterdam Heel & Schoon' (2017) staan de principes voor onderhoud en reiniging. We willen in heel Amsterdam een goede beheerkwaliteit en we werken gebiedsgericht om dat te bereiken. Met dit beleid als basis maken we keuzes om de stad schoon, heel en veilig te houden binnen de beschikbare budgetten.
- In het 'Stedelijk Kader Buitenreclame' (2020) staan de regels voor het toepassen van reclame in de openbare ruimte.
- In de 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (2018) en onderliggende handboeken Rood (2019) en Groen (2020) staan de principes voor een goede fysieke inrichting van de openbare ruimte. We werken in heel Amsterdam volgens deze standaard voor een functionele, duurzame, beheerbare, toegankelijke en mooie openbare ruimte.
- In februari 2020 is de Strategie van het programma Klimaatadaptatie vastgesteld in het College en de Uitvoeringsagenda is in april 2021 geaccordeerd in het college.

3.11.3 Groen en dierenwelzijn

Een groen Amsterdam, met groene parken en pleinen in alle wijken en buurten en met goed onderhoud, voor mens en dier, nu en in de toekomst.

Welke belangrijke ontwikkelingen zien we voor 2022?

Het belang van groen in de stad
Amsterdam is een groene stad en daar zijn we trots op. Het groen is onmisbaar om de stad leefbaar en gezond te houden en Amsterdammers waarderen het groen enorm. De behoefte aan groen neemt de komende jaren toe. De stad groeit, er ontstaan nieuwe wijken en de bestaande stad verdicht. Ook het aantal banen groeit en de verwachting is dat de stad op de lange termijn populair blijft bij bezoekers. Daarnaast is er ook behoefte aan meer groen dat bijdraagt aan het opvangen van het effect van het veranderende klimaat en aan biodiversiteitsherstel.

Om in de groene behoefte van Amsterdammers te voorzien, met de voordelen die dat oplevert voor de gezondheid, is het noodzakelijk om in plannen voor gebiedsontwikkeling rekening te houden met voldoende groen in de buurt. Daarom investeren we komende jaren in nieuwe bovenwijkse groenvoorzieningen. De Groenvisie 2020-2050 en de pijler 'rigoureus vergroenen' uit de Omgevingsvisie bieden hiervoor de uitgangspunten. We streven daarbij naar meer en biodivers groen, participatie, multifunctioneel gebruik van groen en sterke groene verbindingen.

Meer bomen in Amsterdam
Amsterdam investeert in meer bomen in de stad om onze straten te vergroenen en hittebestendiger te maken. Daarbij geven we waar mogelijk de bomen meer groeiruimte zodat ze in de toekomst groot en beeldbepalend kunnen worden. We brengen het bestaande bomenbestand op peil en werken achterstanden weg. Ook brengen we nieuwe groeilocaties in beeld om aan te planten in 2022. Monumentale bomen worden zorgvuldig in de gaten gehouden en we nemen zo nodig maatregelen om ze zo lang mogelijk te kunnen behouden.

Vervanging en onderhoud
Bij alle groot onderhouds- en vervangingsprojecten proberen we zo goed mogelijk aan te sluiten bij de wens van de gebruikers. Waar we vervangen en groot onderhoud uitvoeren, proberen we dit duurzaam te doen. We vergroten structureel de klimaatbestendigheid van Amsterdam door onder andere de toepassing van wadi's.

Er is een tekort aan structurele middelen voor groot onderhoud en vervanging van straatmeubilair en speelvoorzieningen. In 2022 wordt dit incidenteel gedeeltelijk opgelost, door te financieren uit Verhardingen. Veiligheid staat voorop bij het onderhoud. Voor groen zijn de beschikbare budgetten voor groot onderhoud en vervanging tot en met 2023 toereikend om het areaal veilig te houden en in zijn huidige omvang te handhaven. Na 2023 moeten we aanvullende middelen zoeken om het groene areaal op het gewenste niveau in stand te houden.

Ook in 2022 wordt het instandhoudingsprogramma voor bomen voortgezet. Jaarlijks wordt circa een derde van het bomenbestand op veiligheid gecontroleerd. Onveilige bomen worden vervangen. Ook gaan we door met het inplanten van boomspiegels waar nog geen boom is herplant. Zo blijft de openbare ruimte veilig en behouden we het groen in de stad. We houden de toestand van al het groen in de hele stad structureel in de gaten. Jaarlijks wordt 1/3 deel van het areaal geïnspecteerd. Zodra arealen onder het gewenste niveau zakken nemen we ze op in het renovatieprogramma.

Voedselstrategie
We gaan door met de brede aanpak van voedselstrategie. Gezondheid, duurzaamheid en sociale inclusiviteit en betaalbaarheid van voedsel blijven onze drijfveren om initiatieven en activiteiten te stimuleren. De in 2021 opgestelde plannen voor het bevorderen van de korte keten (voedsel uit de regio)

en het zorgen voor een gezonde voedselomgeving voor kinderen en volwassenen staan centraal in de City Deal 2.0, die in oktober 2021 is afgesloten met het Rijk. We werken nauw samen op provinciaal niveau en met kennisinstellingen binnen het verband van Voedsel Verbindt en met regionale belangenorganisaties. We blijven zoeken naar ruimte om de sociale verbinding en educatieve waarde van stadslandbouw in de bestaande stad en in nieuwe gebieden te versterken, in nauwe relatie met het uitvoeringsprogramma van de Groenvisie. Met oog voor het na-ijleffect van de coronacrisis blijven we investeren in voedselvoorzieningen zoals Voedselbank en Boeren voor Buren.

Het Amsterdamse Bos
Het Amsterdamse Bos 1.000 hectaren groot levert een bijdrage aan de biodiversiteit en is al meer dan 86 jaar een populair recreatiegebied voor Amsterdammers. Onze belangrijkste opgave is om het evenwicht tussen drukte en rust te bewaken. We gaan door met het in 2021 gestarte project om het groen robuuster te maken door bepaalde paden te vervangen door beplanting. De uitvoering van andere projecten uit het Bosplan 2020-2030 gaat onverminderd door, zoals de verbetering van Polder Meerzicht en het onderzoek naar het beprijzen van autogebruik in het Bos.
Om bezoekers van het Bos een veilige en prettige omgeving te bieden, gaan we door met renovatie van beschoeiingen en gebouwen in het Bos. Hiertoe wordt in 2022 0,5 miljoen geïnvesteerd.
We onderzoeken hoe we kunnen komen tot een structureel beheer- en onderhoudsprogramma voor het Bos.

Dagelijks beheer
Dit programmaonderdeel omvat het beheer van de parken, boom- en groenonderhoud, het maaien van gazons, taluds en het plegen van onderhoud aan alle groen- gelieerde objecten in de openbare ruimte. De uitvoering bestaat uit het dagelijks onderhoud groen, speelvoorzieningen, parkbaden, de afhandeling van meldingen, voor en naschouwen bij evenementen, ondersteuning van zelf en medebeheer.
Het dagelijks onderhoud van groen staat onder druk door de beschikbare middelen. Dit kan leiden tot het maken van keuzes in 2022.
In 2022 willen we ons gerichter focussen op de leefbaarheid in Zuidoost en Nieuw West (Masterplannen Zuidoost en Nieuw West). Daarom kijken we of we in 2022 kunnen werken aan een hoger onderhoudsniveau in het dagelijks beheer in deze gebieden en naar welk effect dat heeft op het onderhoudsniveau elders in de stad.

Instandhoudingsopgave
Jaarlijks sterft altijd een deel van het groen af door natuurlijke oorzaken. Alle typen groen (bijvoorbeeld plantvakken, grasvegetaties, vaste plantenborders) moeten daarom regulier vervangen worden. Bij renovaties van bestaand groen grijpen we dit moment ook aan om een extra impuls te geven aan oplossingen voor vergroten biodiversiteit, verminderen hittestress, opvang overtollig regenwater, verruimen groenareaal en compenseren bodemdaling. Daarnaast benutten we kansen om bestaand regulier groen om te vormen in ecologisch te beheren groen, wat een bijdrage levert aan meer biodiversiteit in de stad. We verbeteren hiermee niet alleen het groen, maar creëren we ook banen in de uitvoering.

Parkconciërges
Sinds 2021 zetten we parkconciërges in in een aantal parken. De parkconciërges beantwoorden vragen, zorgen voor verbinding tussen partijen en ze zorgen voor kennisborging en continuïteit in beheermethodiek voor de parken.

Bestrijding van plagen

Het groen is gevoelig voor plagen, ziekten en klimaatverandering. Net als voorgaande jaren zullen we in 2022 te maken hebben met de Japanse Duizendknoop, iepziekte en eikenprocessierups. Om schade aan de bomen, de openbare ruimte en de bebouwing te voorkomen gaan we door met het ecologisch verantwoord bestrijden hiervan. Daarnaast monitoren we de iepenspintkever door vallen te zetten, zodat we de ernst van de plaag kunnen voorspellen. Om inzicht te krijgen in de eikenprocessierups tellen we de vlinderpopulatie wat ons inzicht geeft in de mate van overlast die deze met zich meebrengt.

Amsterdam blijft een diervriendelijke gemeente

We blijven ons inzetten voor dierenwelzijn. Dit doen wij samen met onder andere de adviesraad Dierenwelzijn, Waternet, ketenpartners voor de opvang van dieren en landelijke handhavingsinstanties (zoals Politie, Landelijke inspectiedienst Dieren, NVWA). Voor 2022 werken we verder aan de volgende prioriteiten:

- Uitvoeren van de Amsterdamse Dierenhulp Aan Minima (ADAM)-regeling;
- Verbeteren van hondenlosloopgebieden;
- Mensen stimuleren om katten te laten chippen;
- Verbeteren fysieke inrichting bij kinderboerderijen;
- Tegengaan van jacht en stimuleren van alternatieven;
- Inwoners, ondernemers en bezoekers van de stad bewustmaken van het houden van dieren en het beschermen van vrijlevende dieren;
- Doorgaan met het onderzoek naar gierzwaluwen.

In kwartaal 1 van 2022 wordt de evaluatie Agenda Dieren 2015-2018 opgeleverd. Deze evaluatie geeft inzicht in de voortgang en in de mogelijkheden voor 2022 en verder.

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

Doel 11.3.1						
Amsterdam is een stad voor mens, plant en dier met groene plekken in alle buurten en goed onderhouden parken en bos.						
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Het onderhoud van het groen in uw buurt wordt door de bewoners beoordeeld op 7,0	6,4	6,9	7,0	7,0	7,0

Toelichting bij doel 11.3.1

* Het Wonen in Amsterdam onderzoek wordt in de zomer van 2021 uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in het 1e kwartaal van 2022 beschikbaar. Naar verwachting kan op deze indicatoren worden gerapporteerd in het jaarverslag 2021.

Activiteit 11.3.1.1						
We voeren het dagelijks beheer groen, parken en bos uit (inclusief ecologisch beheer).						
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Percentage niveau B in de stad	(2019)	PM	85%	85%	'23 85% '24 85% '25 85%

Activiteit 11.3.1.2

We pakken achterstallig onderhoud van groen, park en bos (duurzaam) aan en voeren structureel en tijdig vervangingsonderhoud (duurzaam) uit.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Achterstallig onderhoud streefwaardes uitgedrukt in € aan achterstallig onderhoud	€ 26 miljoen	€ 13,9 miljoen	€ 7,5 miljoen	€ 7,5 miljoen	'23 € 7,5 miljoen '24 € 7,5 miljoen '25 € 7,5 miljoen

Activiteit 11.3.1.3

Dieren in de knel worden opgehaald en opgevangen, de ADAM regeling wordt voortgezet.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal door de Dierenambulance Amsterdam gemaakte ritten ten behoeve van wettelijke taken (zwerfdieren en kadavers)	n.v.t.	2.064	1.900	1.900	'23 1.900 '24 1.900 '25 1.900
2	Aantal door de Dierenambulance gemaakte ritten ten behoeve van zorgtaken (hulp aan in het wild levende dieren)	n.v.t.	6.836	6.500	6.500	'23 6.500 '24 6.500 '25 6.500
3	Aantal opgenomen honden in Dierenopvang Amsterdam	n.v.t.	218	189	237	'23 237 '24 237 '25 237
4	Aantal opgenomen katten in Dierenopvang Amsterdam	n.v.t.	650	539	539	'23 539 '24 539 '25 539
5	Aantal opgenomen konijnen/knaagdieren in Dierenopvang Amsterdam	n.v.t.	137	102	102	'23 102 '24 102 '25 102
6	Aantal consulten bij dierenarts op basis van de ADAM-regeling	n.v.t.	2.290	2.800	2.800	'23 2.800 '24 2.800 '25 2.800

Activiteit 11.3.1.4

We stimuleren en faciliteren initiatieven en medebeheer in groen.

Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Prognose 2023-2025
1	Aantal ecologische knelpunten die zijn opgeheven	n.v.t.	8	10	3	'23 3; '24 3; '25 3
2	Aantal groene initiatieven die zijn toegevoegd aan de openbare ruimte	n.v.t.	n.v.t.	50	n.v.t.*	n.v.t.*

3	Aantal m2 groen dak dat is gerealiseerd op bestaande daken	n.v.t.	12.000	15.000	11.000**	'23 11.000** '24 11.000** '25 11.000**

Toelichting bij activiteit 11.3.1.1
Het gewenste ambitieniveau is Verzorgd (90 procent niveau B). Met de beschikbare middelen is dat niet realistisch, daarom is de doelstelling voor Groen 85 procent niveau B. Binnen het programma Stadsbehoud werken we daarom voor zowel dagelijks onderhoud als groot onderhoud en vervanging aan de verdere verfijning van de normkosten, zodat we beter inzicht hebben in hoe de kosten zich verhouden tot het gewenste beheerniveau.

Toelichting bij activiteit 11.3.1.2
Deze indicator gaat over het nog weg te werken achterstallig onderhoud in groen en het Amsterdamse Bos. De peilwaarde in 2016 was bij de Voorjaarsnota: € 26 miljoen aan achterstallig onderhoud. Bij de Jaarrekening 2020 was dit nog € 12,5 miljoen.

Toelichting bij activiteit 11.3.1.3
Onze wettelijke gemeentetaken ten aanzien van vervoer en opvang van gevonden of verwonde dieren zijn belegd bij de Dierenambulance Amsterdam en de opvangketen. De ADAM-regeling is bedoeld om Amsterdamse stadspashouders financieel te ondersteunen bij dierenartskosten. De regeling blijkt een groot succes; inwoners weten de regeling goed te vinden en er zijn voldoende dierenartsen aangesloten.

Toelichting bij activiteit 11.3.1.4
Doel van indicator 1 is het opheffen (eind 2020) van alle 180 knelpunten die in 2012 geïnventariseerd zijn. Inmiddels (stand juni 2021) zijn 168 knelpunten opgelost. Van de 12 nog op te lossen knelpunten verwachten we er in 2022 3 op te lossen. Vanaf 2023 t/m 2025 zijn er dan nog 9 knelpunten over. We streven ernaar om bij realisatie van nieuwe infrastructuur of stadsuitbreiding geen nieuwe knelpunten te laten ontstaan, maar ze op te nemen in het project en bij de uitvoering op te lossen door bijvoorbeeld de aanleg van een ecopassage of een onderdoorgang.
* De subsidieregeling "Vergroen je Buurt" is vanaf 2020 opgeheven, hierdoor is het niet meer mogelijk om het aantal initiatieven dat is toegevoegd aan de openbare ruimte te monitoren en van resultaten te voorzien.
** Mits het subsidieplafond van de subsidieregeling Groen in Amsterdam dan nog niet bereikt is.

Welke verbonden partijen schakelen we daarvoor in?

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

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Baten	2,7	2,7	4,7	4,7	4,7
Lasten	100,2	82,6	78,7	70,0	68,3
Stand na Begroting 2022	**-97,5**	**-80,0**	**-74,0**	**-65,3**	**-63,6**

Baten (Hoofdstuk 3, stand van de begroting)

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

- Inkomsten uit de verhuur van campingplaatsen (€ 2,0 miljoen).
- Inkomsten uit de verhuur van het bezoekerscentrum en evenementen in het Amsterdamse Bos (€ 0,7 miljoen).

Lasten (Hoofdstuk 3, stand van de begroting)

De lasten in dit programmaonderdeel zijn € 82,6 miljoen. Deze lasten bestaan uit:

- Uitgaven voor het onderhoud, reiniging en beheer van openbaar groen en de parken (€ 36,0 miljoen).
- Uitgaven voor het in stand houden van de huidige bomenstand (€ 9,6 miljoen).
- Apparaatskosten oor o.a. het dagelijks onderhoud, reiniging en beheer openbaar groen (€ 9,4 miljoen)
- Budget voor Groengelden en groenprojecten (€ 7,3 miljoen)
- Beheerkosten voor het Amsterdamse bos (€ 5,0 miljoen)
- Lasten voor gebiedsgerichte recreatieve voorzieningen zoals campings, waterspeelplaatsen, kinderboerderijen en speeltuinen (€ 4,8 miljoen).
- Verlenen van structurele subsidies aan Artis (€ 4,2 miljoen) en de Hortus (€ 0,5 miljoen)
- Uitgaven voor acties en maatregelen op het gebied van dierenwelzijn (€ 2,3 miljoen).
- Uitvoeringskosten voor Groen in de buurt (€ 2,0 miljoen).
- Uitgaven voor de aanpak Japanse Duizendknoop (€ 2,0 miljoen)
- Een negatieve stelpost van - € 3,2 miljoen in verband met de systematiek van overprogrammering van projecten in het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF). Voor de overprogrammering van de SMF projecten is het noodzakelijk om de hogere budgetten te compenseren met een negatieve stelpost waardoor het totale lastenniveau weer wordt teruggebracht naar het oorspronkelijke niveau.
- De overige uitgaven van € 2,7 miljoen zijn afzonderlijk kleiner dan € 1 miljoen en lichten we niet verder toe.

+36,0+9,6+9,4+7,3+5,0+4,8+4,7+2,3+2,0+2,0-3,2+2,7= 82,6

Reserves

(bedragen x € 1 miljoen)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Onttrekking	2,4	1,3	1,9	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Voorjaarsnota 2021	**2,4**	**1,3**	**1,9**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mutaties	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
Onttrekking	2,4	1,3	1,9	0,0	0,0

Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand na Begroting 2022	**2,4**	**1,3**	**1,9**	**0,0**	**0,0**

Onttrekkingen (€ 1,3 miljoen)

Onttrekking van € 1,3 miljoen uit de reserve Kwaliteitsimpuls groen voor investering in het groen in de parken.

Geen mutaties in de reserves 11.3

Subsidies van betekenis

(Bedragen x € miljoen)

Subsidie		Bedrag
1. Artis	€	4,2
2. Groen in Amsterdam (Groengelden)	€	1,3
3. Stadslandbouw en voedselinitiatieven (Groengelden)	€	0,7

Toelichting

1. De subsidie voor de instandhouding en exploitatie van Artis.
2. Subsidie met 1 subsidieplafond voor 3 thema's: Groene daken en gevels, Aanplant van nieuwe bomen en voor onderhoud van particuliere monumentale bomen.
3. Subsidie voor het stimuleren van stadslandbouw en voedselinitiatieven in de stad.

Risicobeheersing

/

Risico's	Maatregelen
Door verschuivingen in het klimaat (zoals droge zomers, zachte winters) kan het dat er schade aan groen, flora en fauna ontstaat. Daardoor moeten we misschien meer kosten maken voor bijvoorbeeld herstel, herplanting, opruimwerkzaamheden en noodkapwerkzaamheden.	Lange termijn maatregel is een beleidsmatige keuze om de openbare ruimte anders in te richten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het aanleggen van bassins voor de opslag van hemelwater bij hevige regenval. Zodat deze in periode van droogte beschikbaar is voor bewatering. Deze bassins kunnen we alleen aanleggen bij herinrichtingen of groot onderhoud. Ook is het een optie om te kiezen voor beplanting die meer bestendig is voor verschuivingen in het klimaat.

Beleidskaders

Groen

- Structuurvisie Amsterdam 2040 is een toetsingskader voor de ruimtelijke plannen en de investeringsagenda's. Geeft ook het beeld hoe we de fysieke ruimte kunnen invullen. De Hoofdgroenstructuur en de Ecologische Visie zijn uitwerkingen hiervan.
- De Groenvisie (2020) bevat principes voor de ontwikkeling van nieuw groen, (mede)beheer en herinrichting van bestaande openbare ruimte. Dit geldt voor alle schaalniveaus in de stad, van klein buurtgroen tot de grote groengebieden rondom de stad. De Groenvisie is gericht op verschillende opgaven in de stad (van biodiversiteit tot klimaatadaptatie, inclusiviteit en gezondheid) en biedt handvatten voor zowel de gemeente als voor initiatieven van Amsterdammers. De Groenvisie is ook input voor de Omgevingsvisie die in 2021 wordt gepubliceerd.
- De Visie Openbare Ruimte 2025 is een uitwerking van de Structuurvisie. Met deze visie voeren we regie op ontwikkeling, inrichting en beheer. En daarmee op gebruik van de openbare ruimte voor de hele stad.
- In de 'Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld' (2018) en onderliggend Handboek Groen (2020) staan uitgangspunten voor goed, gezond en duurzaam groen, inclusief de Hoofdbomenstructuur. We passen deze standaard toe bij alle inrichtingswerkzaamheden.
- Het Bosplan 2020-2030 is het eerste toekomstplan over het Amsterdamse Bos dat zowel door het college van Amsterdam als door het college van Amstelveen is vastgesteld. Het doel is de natuur in het Bos nog meer te beschermen en te verbeteren, terwijl er ruimte blijft voor vrijetijdsbesteding. Het Bosplan geeft een duidelijk beeld van de gezamenlijke ambities, kaders en te varen koers op het gebied van groen, bereikbaarheid, recreatie, kunst en cultuur, sport, gezondheid en arbeidsmarkt.
- De Voedselstrategie (2019) is gericht op het verduurzamen van de voedselketen door een integrale aanpak. Samen met Amsterdammers en de regio ontwikkelen we activiteiten om tot duurzamere voedselproductie- en consumptie te komen. De activiteiten zijn onder meer gericht op de sociale functie van voedsel (stadslandbouw, volkstuinen, schooltuinen et cetera), het beperken van voedselverspilling, het bevorderen van regionale productie en distributie en het verbeteren van dierenwelzijn.

Dierenwelzijn

- De Agenda Dieren 2015 – 2018 is het beleidskader dat onze (wettelijke) taken en onze regisserende rol beschrijft rond de zorg voor en de bescherming van dieren.
- De acties rond dierenwelzijn die in het coalitieakkoord 2018-2022 'Een nieuwe lente, een nieuw geluid' (pagina 42) staan, zijn uitgewerkt in de brief aan de raadscommissie Wonen en Bouwen 'Dierenwelzijn in de periode 2019-2022 d.d. 10 december 2018 en d.d. 25 april 2019'