

3.3 Onderhoud kapitaalgoederen

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

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

Onderhoudskosten in 2025

Bij de onderhoudskosten onderscheiden we kosten voor klein (dagelijks) onderhoud en groot onderhoud. Bij klein onderhoud zijn er terugkerende kosten om een object in goede staat te houden binnen het gekozen kwaliteitsniveau. Voorbeelden van klein onderhoud zijn het reinigen van rioolstelsels en het terugkerend onderhoud aan elektrische installaties. Groot onderhoud is nodig als een object langere tijd gebruikt is. De kosten zijn dan vaak ingrijpend en gaan over een groot of belangrijk deel van het object.

In de tabel hierna staan de totale kosten van het klein (dagelijks) en groot onderhoud in 2025. We onderscheiden twaalf soorten kapitaalgoederen (ook wel assets genaamd).

(bedragen x € 1 miljoen)	**Jaarverslag 2024**	**Najaarsnota 2025**	**Jaarverslag 2025**	**Verschil**
Wegen en verhardingen	59,2	49,2	52,4	3,2
Riolering en drinkwater	89,5	104,4	103,7	-0,7
Oppervlaktewater	6,7	11,3	10,3	-1,1
Groen	75,4	73,6	73,1	-0,5
Gebouwen	52,0	44,6	50,9	6,3
Civiele kunstwerken	72,4	68,7	75,9	7,1
Sportaccommodaties en sportparken	20,4	19,7	17,7	-1,9
Verkeerssystemen	14,7	16,2	15,8	-0,4
Openbare verlichting	12,1	13,1	12,8	-0,3
Straatmeubilair en speeltoestellen	15,0	14,8	17,3	2,5
Tunnels	11,2	11,3	11,7	0,4
Stedelijke busstations	0,8	0,9	1,0	0,1
Totaal	**429,4**	**427,8**	**442,6**	**14,7**

In 2025 gaven we € 442,6 miljoen uit aan onderhoud van onze kapitaalgoederen. Dat is € 14,7 miljoen meer dan begroot.

Algemene beleidskaders en belangrijke ontwikkelingen Assets in de Openbare ruimte
In 2017 presenteerden we de Visie Openbare Ruimte 2025. In deze visie staan onze richtlijnen voor ontwikkelen, inrichten en beheren van de openbare ruimte van Amsterdam. De nadruk ligt hierbij op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Recenter zijn daar de Omgevingsvisie (2021) en de Groenvisie (2020) aan toegevoegd, waarin de ambities op het vlak van vergroening en ruimtelijke kwaliteit nader zijn uitgewerkt. De fysieke inrichting van Amsterdam wordt vormgegeven conform de

Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld, de Puccinimethode (Beleidskader Puccinimethode, Handboek Rood en Handboek Groen). Het beheer voeren we uit conform beleidskader 1 Amsterdam Heel & Schoon (2017). Uiteraard heeft ook het mobiliteitsbeleid invloed op de inrichting van de openbare ruimte. De Agenda Amsterdam Autoluw bepaalt de richting waarin de stad zich ontwikkelt: minder ruimte voor de auto, meer ruimte voor langzaam verkeer, OV, groen en verblijven. Kaders zoals het Beleidskader Verkeersnetten geven nadere invulling aan de inrichting van het Amsterdamse wegennet.

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

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

We willen de hele stad in 2025 verzorgd maken en houden. Maar door het achterstallig onderhoud bij verschillende kapitaalgoederen besloten we bij de Voorjaarsnota 2019 om voorlopig te werken aan het niveau sober. Bij de onderdelen waarvoor we al stappen hebben gezet naar ‘verzorgd’ proberen we dit niveau wel te behouden.

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

Wegen en verhardingen

We hebben 3.148 hectare verhardingen in beheer in de Amsterdamse openbare ruimte. Dit betreft asfalt-, beton- en elementenverharding, half-verhardingen en open ondergronden, maar ook markeringen, hemelwaterafvoer en wat minder voor de hand liggende elementen zoals drempels en waterbergende kratjes.

Specifieke beleidskaders
Het beleidskader 1 Amsterdam Heel & Schoon is van toepassing op dit kapitaalgoed. In 2023 is daaraan het beleidskader Uitvoeringsstandaard in de openbare ruimte (USTOR) toegevoegd met als doel de focus van vernieuwing naar onderhoud te verbreden. Verder zijn Rapportages Stadsbehoud en onderliggende instandhoudingsplannen van Verhardingen van toepassing.

Onderhoud en ontwikkelingen
Gestuurd wordt op het gewenste kwaliteisniveau C, sober. Het huidige niveau is D, wat inhoudt er sprake is van functieverlies.

Het kwaliteitsniveau verhardingen is in 2025 opnieuw geïnspecteerd. Dat gebeurt iedere twee jaar. Het laagste kwaliteitsniveau D is gedaald naar 12 procent. Dat betekent dat er sprake is van 2 procent achterstallig onderhoud. Door achterstallig onderhoud ontstaat een toename aan schades, meldingen en klachten. Om het achterstallig onderhoud versneld terug te dringen zou een grotere oppervlakte onderhouden moeten worden dan de 1.100.000 vierkante meter die in 2025 is weggezet.

Achterstallig onderhoud
Achterstallig onderhoud is het percentage van het niveau D dat boven de 10 procent uitkomt. Het percentage kwaliteitsniveau D is in 2025 12 procent, het percentage

achterstallig onderhoud is daarom 2 procent. Daarmee is 4 procent achterstallig onderhoud ingelopen ten opzichte van 2024.

Financieel overzicht en toelichtingen

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Wegen en verhardingen	59,2	49,2	52,4	3,2

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van wegen en verhardingen zijn er hogere lasten van € 3,2 miljoen, onder andere door:

- Hogere lasten door het wegwerken van achterstallig onderhoud bij stadswerken (€ 0,8 miljoen).
- Hogere lasten bij circulaire hub door opstartkosten (€ 0,6 miljoen).
- Hogere lasten bij het project Amstelveld in Stadsdeel Centrum (€ 0,6 miljoen). Dit komt mede doordat er veel handwerk aan te pas is gekomen, de werkwijze met het wegzuigen van de grond rondom de bomen duurder was, maar ook doordat in de zomermaanden korter gewerkt kon worden aan het plein door evenementen en markt, hierdoor is de uitvoeringstijd langer dan verwacht.
- Hogere lasten bij projecten in Noord (€ 0,4 miljoen). Doordat projecten zijn uitgesteld zijn er boeteclausules in rekening gebracht.
- Hogere lasten bij projecten in Zuid (€ 0,4 miljoen). Dit komt doordat het project Muzenplein eerder is uitgevoerd.
- Hogere lasten aan de Gooiseweg in Oost (€ 0,2 miljoen) door onverwachte noodzakelijke uitvoeringswerkzaamheden.
- Hogere lasten bij het uitvoeringsprogramma (€ 0,2 miljoen) door het opstellen van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst 3.0. Deze kosten waren niet opgenomen in de begroting.

Riolering en drinkwater

De riolering bestaat uit voorzieningen voor:

- afvoeren van afvalwater uit de leefomgeving
- verwerken van hemelwater
- voorzieningen voor grondwater

Dit zijn transportriolen, gemengde riolen, vuilwaterriolen, regenwaterriolen, drainagebuizen en persleidingen. Maar ook objecten zoals rioolgemalen, bergbezinkbassins, overstorten, putten en kolken.
Daarnaast bevat drinkwater de volgende voorzieningen:

- Drie productielocaties drinkwater (een voorzuivering en twee nazuiveringen)
- Drie pompstations
- Twee boosterpompen
- Ongeveer 3.200 kilometer drinkwaterleidingen

Specifieke beleidskaders

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

Onderhoud en ontwikkelingen

Zowel het onderhoudsniveau van de riolering en drinkwater is niveau B, verzorgd, en in enkele gevallen niveau C, sober. Het gaat hierom bij riolering om problemen met de afstroming en wat defecten, zoals in Middenmeer Zuid. Deze zijn in beeld en opgenomen in het meerjarenprogramma wat gedeeld is met Stadsregie. Er is een tendens van een toename van kosten bij het onderhoud van de riolering die niet direct gerelateerd zijn aan de riolering zelf. Deze extra kosten hebben betrekking op de hoge kosten voor BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie), straatwerk en de hogere materiaal en energieprijzen. Ook worden de uitvoeringsmethodes complexer in verband met de omgevingslocatie. In 2025 is er meer levensverlengend onderhoud gedaan in tegenstelling tot het overgaan tot vervanging. Daarnaast is er een dalende trend waar te nemen van het aantal storingen en verstopping. Doordat we meer werken met storings- en onderhoudsdata, is het inzichtelijker geworden, waar we het beste kunnen inzetten op (preventief) onderhoud.

Bij het onderdeel drinkwater doen we onderzoek naar risico's omdat sommige installaties oud zijn. Hieruit blijkt dat er grote bouwkundige renovaties nodig zijn.

Het onderhoud van de gebouwen waar drinkwater wordt gemaakt, is belangrijk. Dit zorgt ervoor dat de waterkwaliteit en levering betrouwbaar blijven volgens de Drinkwaterwet. Sommige delen van de gebouwen, zoals gevels en daken, zijn oud en moeten vervangen worden. We zijn hier al mee begonnen en zullen de komende twee jaar extra investeren. Het onderhoud van het waterleidingnet is achtergebleven ten opzichte van het jaarplan. Een deel van het onderhoud aan afsluiters en brandkranen wordt in 2026 met voorrang opgepakt.

Achterstallig onderhoud
Er is bij dit kapitaalgoed geen achterstallig onderhoud.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Riolering	57,2	68,6	68,4	-0,1
Drinkwater	32,3	35,8	35,3	-0,5
Totaal Riolering en drinkwater	**89,5**	**104,4**	**103,7**	**-0,7**

Afwijking 2025
Bij onderhoud van Drinkwater zijn er lagere lasten van € 0,7 miljoen door minder inzet personeel vanwege niet ingevulde vacatures, mede door krapte op de arbeidsmarkt.

Oppervlaktewater

Vanaf 2025 gebruiken we Gisib (Geografisch Informatie Systeem, Integraal Beheer-programma) als enige bron. Voorheen gingen we zonder verificatie uit van bepaald aantal assets. Door vanaf nu helder te stellen wat we wel weten, kunnen we beter definiëren wat nog goed in kaart gebracht moet worden.

- 485 kilometer watergangen (baggeren, schonen – incl. Amsterdamse Bos)
- 464 kilometer oevers (waarvan 22,3 kilometer natuurvriendelijke en 441 kilometer natuurlijk)
- 1.458 stuks drainage (ondergrondse watersystemen): 657 drains, 703 drainageputten en 98 grindkoffers
- 16.173 blusvoorzieningen
- 3.109 duikers (constructie die onder een weg, fietspad doorloopt)
- Onbekend aantal stuwen
- Zwemlocaties: 5 officiële zwemplekken en 13 intensief gebruikte wildzwemplekken
- 50 pompen
- Onbekend aantal putten
- 2 oppervlaktewaterkwaliteitsystemen
- 1 drijfvuilafvangsysteem

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

Specifieke beleidskaders

- 1Amsterdam Heel & Schoon
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050
- Watervisie 2040
- Groenvisie
- Europese Kaderrichtlijn Water/ Het Nationaal Bestuursakkoord Water (2011)
- Samenwerkingsovereenkomst Amsterdam – Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en DWR van 1997 en het Jaarmandaat voor uitvoeringsjaar 2025.
- Toekomstvisie Drinkwater tot en met 2050 (2021)
- Blusvoorzieningen en bereikbaarheid (2019)
- Plan biodiversiteit 2025-2030

Voor het onderhoud van het oppervlaktewater en andere waterobjecten geldt de Waterwet, Waterschapswet, Europese kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Onderhoudsniveau en ontwikkeling
Het huidige onderhoudsniveau voor diepte van oppervlaktewater is D, wat betekent dat er sprake is van functieverlies. Het gewenste onderhoudsniveau is C, sober. Met name in secundaire watergangen, dit zijn kleine watergangen die water afvoeren naar primaire watergangen, is achterstallig onderhoud geconstateerd. Ruim 53 procent van de watergangen voldoet niet aan de wettelijke eisen. Het is op dit moment niet duidelijk of dit percentage een toename is ten opzichte van 2024. Tot 2024 volstond het toegekende budget om de situatie stabiel te houden, maar niet om achterstallig onderhoud weg te werken. In 2025 zijn extra middelen aangevraagd en toegekend, waardoor vanaf 2026 meer aandacht wordt gegeven aan het wegwerken van achterstallig onderhoud, naast het reguliere onderhoud.

Voor duikers geldt dat het areaal voldoet aan het gewenste onderhoudsniveau. De opgave voor groot onderhoud en vervanging is kleiner dan in 2024 was vastgesteld. Voor de overige assets is nog niet het complete areaal in beeld, waarmee voor deze assets niet kan worden vastgesteld of ze voldoen aan onderhoudsniveau C, sober.

In 2025 zijn de doelstellingen voor het beheer van waterassets herijkt met behulp van de Beleidsbloem. De Beleidsbloem is een model dat de gemeente Amsterdam gebruikt om beleid integraal en samenhangend te ontwikkelen. Het model bestaat uit verschillende thema's, zoals duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, inclusiviteit en economie. Deze thema's laten zien hoe beleid bijdraagt aan de bredere gemeentelijke doelen. Dit betekent dat dit naast de standaard opgaven 'Veilig' en 'Functioneel', ook wordt gekeken naar hoe het beheer kan bijdragen aan thema's zoals duurzaamheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie. Deze herijking heeft geleid tot een nieuwe beheerstrategie die niet alleen gericht is op het behoud van de assets, maar ook op het versterken van de leefbaarheid, duurzaamheid en veerkracht van Amsterdam.

Daarnaast wordt gewerkt aan het vergroten van de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de waterassets (zoals watergangen, kades en sluizen), zowel binnen als buiten de organisatie. Dit omvat een betere onderbouwing van hoe onderhoud en investeringen bijdragen aan de gemeentelijke beleidsdoelen.

Vloot baggeren en drijfvuilvissen

In 2025 is complete inventarisatie en inspectie van duikers afgerond. Hiermee kan een start worden gemaakt met programmeren op basis van het watersysteem, waarbij watergangen, duikers en oevers als groter geheel worden bekeken.

Het huidige onderhoudsniveau voor de vloot baggeren en drijfvuilvissen is C, sober. Het gewenste onderhoudsniveau is B, verzorgd. De afgelopen jaren was er niet genoeg geld voor het onderhoud van de vloot. Daarom moesten we keuzes maken. De achterstand op het onderhoud is in 2025 voor een deel ingehaald. De veiligheid van de boten is goed geregeld. In 2025 is er een boot ingehuurd om de continuïteit van de werkzaamheden te waarborgen. Een aantal vaartuigen wordt gereviseerd of afgestoten, terwijl twee vaartuigen vanuit project Hermotorisering in beheer zijn genomen. Het onderhoud is uitgevoerd conform planning. We bereiden ons voor op het vervangen van vaartuigen die nog niet voldoen aan de emissievereisten en doorvaartprofielen.

De vloot zal op relatief korte termijn conform nieuw beleid emissievrij varen en -werken moeten opereren. Daarbij zal de vloot ook moeten voldoen aan de vereiste doorvaartprofielen zoals die gehanteerd worden voor de binnenstad van Amsterdam. Daarnaast zullen de logistieke locaties en routes wijzigen als gevolg van het stedenbouwkundig plan Amsterdam-Noord. Deze genoemde drie ontwikkelingen hebben een serieuze impact op de benodigde logistieke locaties en vlootsamenstelling. Op de benodigde wijzigingen is in 2025 voorbereid.

Achterstallig onderhoud

Er is sprake van achterstalligheid op het gebied van de waterbodem. Door het beheerareaal te vergelijken met de planning en de opgave voor werkzaamheden die tot en met 2025 uitgevoerd hadden moeten worden, is de lengte van het achterstallig onderhoud voor baggerwerk bepaald. Voor ruim 53 procent van de watergangen moet uiterlijk in 2025 worden gebaggerd om te voldoen aan de wettelijke eisen. Het achterstallige onderhoud is opgeteld 260 kilometer qua lengte, een volume van 537.027 kubieke meter en de geschatte kosten zijn € 38,5 miljoen. Het is belangrijk op te merken dat voor een aanzienlijk deel van de watergangen geen Berekend Jaar van Baggeren (BJvB) beschikbaar is. Hierdoor ligt het werkelijke percentage waarschijnlijk hoger, rond de schatting van 61 procent zoals aangegeven in het Instandhoudingsplan 2026-2029.

Vloot baggeren en drijfvuilvissen

De technische levensduur van een aantal vaartuigen en meerdere grote onderdelen van vaartuigen zijn aan vervanging toe, het onderhoudsniveau is in de loop der jaren van B naar C gezakt waardoor extra storingen plaatsvinden en er onverwachte uitval is van vaartuigen. Er wordt voldaan aan wettelijk eisen. Het onderhoud dat nodig is voor voldoende betrouwbaar functioneren wordt inmiddels conform planning uitgevoerd, maar is nog niet afgerond. In 2025 is de situatie verbeterd ten opzichte van 2024.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**Jaarverslag 2024**	**Najaarsnota 2025**	**Jaarverslag 2025**	**Verschil**
Oppervlaktewater	6,2	10,6	9,2	-1,4
Vloot baggeren en drijfvuilvissen	0,5	0,7	1,1	0,3
Totaal Oppervlaktewater	**6,7**	**11,3**	**10,3**	**-1,1**

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van oppervlaktewater zijn er lagere lasten van € 1,1 miljoen, dit komt onder andere door:

- Lagere lasten door de transitiefase van het kapitaalgoed Oppervlaktewater (€ 0,9 miljoen). De scope is inhoudelijk helder, maar contractueel en operationeel nog onvoldoende uitgekristalliseerd.
- Lagere lasten door minder benodigde inzet op drijfvuilvissen (€ 0,2 miljoen).

Groen

Het kapitaalgoed groen bestaat uit:
- 264.000 bomen.
- 19 miljoen vierkante meter gras.
- 11 miljoen vierkante meter beplanting.
- 2,6 miljoen vierkante meter ruigte en oeverbeplanting.
- 13 begraafplaatsen en 2 crematoria. Dit komt neer op 33 hectare van de gemeentelijke begraafplaats De Nieuwe Ooster, 7 hectare van de gemeentelijke begraafplaats De Nieuwe Noorder en 1 hectare dorpsbegraafplaatsen in Noord.
- Het Amsterdamse Bos met 3.500 laanbomen, 1,5 miljoen vierkante meter grasachtige vegetatie, 4 miljoen vierkante meter bosachtige beplanting (ongeveer 200.000 bomen) en 50 hectare ruigte en oeverbeplanting.

De afgelopen jaren zijn de objectgegevens gescreend op juistheid en waar nodig aangepast in het digitale databeheersysteem. Het systeem geeft de waardes van juli 2025 aan.

Specifieke beleidskaders
Er gelden verschillende beleidskaders omdat dit kapitaalgoed uit een diversiteit aan onderdelen bestaat. De voornaamste zijn:
- 1Amsterdam Heel & Schoon (2017)
- Het Bosplan 2020-2030 (2021)
- Het Structuurplan De Nieuwe Ooster (2016)
- Groenvisie 2020-2050 (2020)
- Beleidsbloem (2025)
- Amsterdam maakt ruimte (2023)

Onderhoudsniveau en ontwikkelingen
Het onderhoudsniveau in de stad is doorgaans niveau C, sober, met locaties van achterstallig onderhoud.

In 2025 zijn er 146.063 bomen gecontroleerd op veiligheid. Daarvan hebben er 1.570 bomen een velbesluit gekregen. Dat is ongeveer 1,07 procent van het totaal aantal geïnspecteerde bomen op veiligheid. Naast veiligheid wordt ook de conditie van de bomen gemeten met behulp van de NEN-2767. Hieruit blijkt dat 30 procent van het bomenbestand een slechte conditie heeft (NEN-score 5/6). Een substantieel deel van deze bomen heeft groeistagnatie. Deze zijn wel veilig maar er wordt niet voldaan aan het niveau sober die stelt dat van maximaal 10 procent van het areaal conditiescore 5/6 mag hebben.

Naast de bomen beheren we ruim 32 miljoen vierkante meter groen. Jaarlijks wordt van een derde deel van dit groen de conditie gecontroleerd met behulp van de NEN-2767-methodiek. Uit deze opgetelde inspectieresultaten van de afgelopen drie jaar blijkt dat 1 procent een slechte conditie heeft (NEN-score 5/6). Hiermee voldoen we aan niveau C, sober. Maar we zien bij de plantvakken 13 procent niveau 4 (NEN-score 5/6), wat matig is. Als we niets doen kan dit leiden tot een scherpe toename in achterstalligheid en kan niveau sober niet in stand worden gehouden.

Het onderhoudsniveau van de begraafplaats is met de huidige financiële middelen niet op een hoger en daarmee naar een verzorgd niveau te krijgen. Voor alle algemene begraafplaatsen van de gemeente Amsterdam is een meerjarenonderhoudsplan opgesteld en fungeert als leidraad hoe je op het gewenste onderhoudsniveau komt. In 2025 is een éénmalig budget van € 300.000 beschikbaar gesteld voor het wegwerken van achterstallig onderhoud.

In 2025 zijn de volgende relevante ontwikkelingen geweest:
- Er zijn 2.156 bomen gekapt of verloren in een storm. In totaal hebben we 2.611 bomen geplant.
- We zijn begonnen met de transitie van programmagestuurd naar gebiedsgericht werken. We hopen hiermee de samenwerking met de stadsdelen te verbeteren en de productiekracht te verhogen.
- We zijn begonnen aan het professionaliseren van het proces rond de bestrijding en sanering van Japanse Duizendknoop. De bestrijding wordt belegd bij Stadswerken, de sanering wordt via V&OR uitgevoerd.

- Er is gewerkt aan een nieuw PvE rond het beheer acceptatieproces (BAP). Dit verschaft meer duidelijkheid rondom de aanleg van groenvakken en ander groen en de eisen van hedendaags beheer.
- We hebben ervoor gezorgd dat de 750 bomen die aan Amsterdam geschonken zijn voor het 750-jarig bestaan zijn ingekocht, een plek krijgen in de stad en tot die tijd in bakken verzorgd worden.
- Er is verder gewerkt aan de Nieuwe Groene Plekken. Projecten die zijn opgeleverd zijn onder andere Jan Maijenstraat, Van Limnurg Stirumplein, Paul Hufkade en het Schoolplein van het 4e Gymnasium.

Achterstallig onderhoud

Er is sprake van achterstallig onderhoud bij dit kapitaalgoed. In totaal heeft 30 procent van de bomen een slechte conditie. Aangezien 1A'dam Heel & Schoon uitgaat van 10 procent werkvoorraad, is 20 procent achterstallig.

Het achterstallig onderhoud bij het Amsterdamse bos is afgenomen. Door de watergangen te baggeren en door groot onderhoud en vervanging aan bruggen is de achterstand substantieel ingelopen. Voor de wegen en paden is de achterstalligheid nog steeds aanzienlijk, maar wel veel minder dan enkele jaren geleden. De onderhoudsstaat van duikers, stuwen, steigers en beschoeiingen is onbekend, deze moet nog in beeld worden gebracht. Beschoeiingen worden uitsluitend vervangen als daar een dringende civieltechnische noodzaak voor is anders worden de beschoeiingen omgevormd naar natuurvriendelijke oevers ten behoeve van biodiversiteit en klimaat adaptatie, dat wil zeggen vergroten van het waterbergend vermogen om extreme neerslag te kunnen opvangen. Achterstand op verhardingen wordt gecombineerd opgelost met het omvormen en verwijderen van de paden (plan hiërarchie paden). In de bosvakken en bosranden is ook sprake van achterstallig onderhoud. Hier vinden omvormingen van beheer plaats vanwege ziekte, plagen en klimaatverandering en om de biodiversiteit en zichtlijnen in het landschap te verbeteren.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	**Jaarverslag 2024**	**Najaarsnota 2025**	**Jaarverslag 2025**	**Verschil**
Groen	75,4	73,6	73,1	-0,5

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van groen zijn er lagere lasten van € 0,5 miljoen, onder andere door:

- Lagere lasten van € 1,3 miljoen. Dit komt door onderbezetting bij dagelijks onderhoud bij stadswerken.
- Hogere lasten van € 0,9 miljoen doordat er meer bomen zijn geplant vanwege stormschade.
- Hogere lasten van € 0,8 miljoen door extra personele inzet in verband met de complexiteit van de opgave met betrekking tot inkoop en contractmanagement.
- Lagere lasten van € 0,5 miljoen doordat groot onderhoud aan ecologische kapitaalgoederen, zoals paddenpoelen en faunapassages is uitgesteld.
- Lagere lasten van € 0,5 miljoen doordat de Japanse Duizendknoop op een zuinigere manier in de uitvoering is gezet. Er is namelijk een gedegen gegevens administratie en inspectie methodiek aanwezig.
- Hogere lasten van € 0,3 miljoen bij begraafplaatsen. De realisatie is hoger dan gepland, omdat de lasten van het machinepark niet zijn opgenomen in de begroting, terwijl dat wel had gemoeten. De lasten van het machinepark moeten voor 50 procent worden toegerekend aan het onderhoud van de begraafplaats.
- Lagere lasten van € 0,3 miljoen bij het Amsterdamse Bos doordat niet alle geplande werkzaamheden konden worden weggezet in verband met capaciteitstekort.

Gebouwen

Onder het kapitaalgoed gebouwen vallen de volgende objecten:

- stadsdeelkantoren
- welzijnsvoorzieningen
- stedelijke kantoren
- woningen
- werven
- cultuurpanden
- onderwijsgebouwen
- parkeergarages
- gymnastiekgebouwen
- parkeerterreinen
- sportaccommodaties
- woonwagenlocaties

We beheren het volgende:
- de gemeentelijke vastgoedportefeuille bedraagt ongeveer 1000 objecten. Het grootste gedeelte van de panden is in vol eigendom van de gemeente en vallen onder dit kapitaalgoed, namelijk 708. Hiervan zijn er 72 voor gemeentelijke panden en 636 voor maatschappelijke panden. Voor de ongeveer 300 overige objecten zijn wij niet (direct) verantwoordelijk en vallen hier niet onder. Hierbij kan vooral gedacht worden aan onderwijshuisvestiging.
- 4 (dienst)woningen
- 20 overige gebouwen (zoals dienstgebouwen, toiletten, kiosken, schuilhut)
- 18 woonwagenlocaties (met in totaal 192 woonwagenstandplaatsen)
- 5 woonwagens
- 46 garages
- 10 Parkeerterreinen (incl. P+R terreinen)
- 16 fietsenstallingen

Specifieke beleidskaders
Er gelden verschillende beleidskaders omdat dit kapitaalgoed uit verschillende soorten gebouwen bestaat. Een aantal hiervan zijn:
- Amsterdamse vastgoedstrategie (2024)
- Meerjarenonderhoudsplan (per locatie) voor de parkeergarages en parkeerterreinen (2019-2024)
- Meerjarenonderhoudsplan gemeentelijke fietsenstallingen (2019-2023)
- Beleidskader woonwagens en standplaatsen (2023)
- Meerjarenonderhoudsplan woonwagens (2024)
- Bosplan 2020–2030 (2021)
- Beheerplan gebouwen van leverancier Planon (2011)

Onderhoudsniveau en ontwikkeling
Het onderhoudsniveau van de gebouwen is niveau C, sober. Hiermee voldoen de gebouwen aan het gewenste onderhoudsniveau. Een uitzondering hierop vormen de woonwagenlocaties. Hier is het onderhoudsniveau D, wat functieverlies inhoudt, terwijl onderhoudsniveau B (Verzorgd) gewenst is.

Achterstallig onderhoud
Bij het onderdeel woonwagens en woonwagenlocaties is er sprake van achterstallig onderhoud. Alle 121 bergingen die in het bezit zijn van de gemeente en bij de woonwagenstandplaatsen horen, moeten worden vervangen.

Het achterstallig onderhoud bij vier (dienst)woningen en twintig overige gebouwen is toegenomen. In 2025 zijn de werkzaamheden gericht op het herstellen van de meest urgente problemen zoals lekkages, inbraakschades, achterstallig schilderwerk, voldoen aan wettelijke veiligheidseisen en vervangen van enkele installaties.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Gebouwen	52,0	44,6	50,9	6,3

Afwijking 2025
Bij het onderhoud van gebouwen zijn er hogere lasten van € 6,3 miljoen, onder andere door:
- Hogere lasten bij parkeergebouwen (€ 6,2 miljoen). In 2025 is het achterstallig onderhoud aan de Hof- en Werfgarages weggewerkt. Deze werkzaamheden waren niet begroot.
- Hogere lasten bij gemeentelijke vastgoed (€ 0,5 miljoen). Dit komt doordat er meer werkzaamheden zijn uitgevoerd dan begroot. De begroting is gebaseerd op de gemiddelde uitgave per pand die we de eerste 10 jaar verwachten in de meerjarenonderhoudsplan. Bij de voorjaarsnota wordt een vast bedrag begroot voor de komende vijf jaar. De realisatie van de uitgaven ten laste van de voorziening grootonderhoud zijn per jaar verschillend. De realisatie zal nooit precies aansluiten bij de begroting omdat de begroting met een gemiddelde uitgave over 10 jaar werkt.
- Lagere lasten doordat bij de dienstwoningen en overige gebouwen een capaciteitstekort is, is € 0,2 miljoen niet besteed aan groot onderhoud.

Civiele kunstwerken

Binnen civiele kunstwerken vallen vaste en beweegbare bruggen, kades, sluizen en steigers. In totaal beheren we:
- 1.771 vaste bruggen en 113 beweegbare bruggen (inclusief Amsterdamse bos)
- 592 kilometer aan kades en oevers
- 38 sluizen en keringen
- 531 steigers
- 17 kilometer geluidsscherm

We beheren ook enkele cultuurhistorische objecten zoals voormalige (scheeps)kranen. Van de 113 beweegbare bruggen is van 13 bruggen besloten dat zij niet meer functioneel zijn. Ten opzichte van de cijfers in de begroting 2025 beheren we 9 bruggen en 16 steigers minder. Die bruggen worden beheerd door andere partijen (zoals het recreatieschap) of zijn komen te vervallen. Een aantal steigers zijn gesloopt of bleken bij andere partijen in beheer te zijn.

Het programma Bruggen en Kademuren heeft het doel 853 verkeersbruggen en ongeveer 218 kilometer gefundeerde kademuur te onderzoeken, veilig te houden en waar nodig versneld op orde te krijgen.

Specifieke beleidskaders
Voor de instandhouding van de openbare ruimte is “1 Amsterdam Heel & Schoon” (1 AH&S) het geldende beleidskader (2017). De ambities en doelen uit dit beleidskader zijn het vertrekpunt voor het instandhoudingsplan en zijn vertaald in de te leveren onderhoudsprestatie. Het onderhoud aan de civiele kunstwerken in 2024 was met name gericht op het veilig en beschikbaar houden van deze constructies. Ook het “Programmaplan Bruggen en Kademuren: herstellen en verbinden” en het “Actieplan 2023-2026: Gefundeerd Herstellen” is van toepassing.

Onderhoud en ontwikkelingen
Bij de Rapportage programma Stadsbehoud 2019 hebben we besloten voorlopig voor het onderhoudsniveau voor de openbare ruimte te streven naar niveau C, sober.
Over de hele stad gezien voldoet het areaal aan het ambitieniveau C, sober. Meer dan 90 procent is op dit niveau. Dat is een verbetering van 1 procent ten opzichte van de start van het jaar. Op stadsdeelniveau is een ander beeld te zien, hierover meer bij het onderdeel Achterstallig onderhoud.

In 2025 waren er in het beweegbaar areaal ongeplande stremmingen. De stremmingen bij Berlagebrug, Willemsbrug en Overtoomsesluis (is een brug) zorgden voor overlast en hinder in de stad. Het verhelpen van deze stremmingen vroeg extra inzet van de medewerkers en aannemers en geduld van onze bewoners en het scheepsvaartverkeer.

Er is ook gepland onderhoud uitgevoerd aan het beweegbaar areaal. Drie beweegbare bruggen in de Nieuwe Herengracht (oostelijke vaarroute) zijn onderhouden om voor de komende jaren de bedrijfszekerheid te waarborgen. Ook aan enkele andere beweegbare bruggen is onderhoud uitgevoerd en is onderhoud voorbereid wat in latere jaren wordt uitgevoerd. De Eenhoornschutsluis is gerenoveerd. Een ander werk wat in 2025 is gestart is de vervanging van vier deuren in de Dageraads Waterkering. Deze werkzaamheden dragen bij aan de doelen van klimaatadaptatie.

In het Oostelijk Havengebied is gewerkt aan de renovatie van kades en de bijbehorende wrijfgordingen en bolders. Dit werk loopt de komende jaren nog door. In Oost is ook de Douanesteiger geheel gerenoveerd. Met deze werken wordt bijgedragen aan de beeldkwaliteit en wordt de nautische uitstraling van dat gebied gewaarborgd.
Verder zijn, verspreid over de stad, diverse herstelwerkzaamheden uitgevoerd aan kades en zijn enkele steigers vervangen. Het vervangen van beschoeiingen of omvormen tot een natuurlijke oever in Noord en Driemond is voorbereid. In Driemond is dit werk ook uitgevoerd en afgerond, de uitvoering in Noord is gestart. Dit onderhoud draagt bij aan de doelen van duurzaamheid en ecologie.

De Jan Schaeferbrug is vanwege SAIL uitgehesen. Van die gelegenheid is gebruik gemaakt om de brug te conserveren en onderhoud te plegen. Verder is groot onderhoud gepleegd aan bruggen of zijn bruggen gerenoveerd. In een aantal gevallen in combinatie met onderhoud aan de wegen. Dit onderhoud draagt met name bij aan de bereikbaarheid van de stad.

Programma Bruggen en Kademuren
Het hoge productieniveau dat een aantal jaren geleden is ingezet is volgehouden.
Er is een groot aantal kadeherstelprojecten afgerond en gestart, ook komt het herstel van bruggen op stoom. De in de Begroting 2025 aangekondigde planning is gehaald.
Er is gewerkt aan ongeveer 2.094 meter kademuur terwijl in de Begroting 2025 rekening werd gehouden met 1.500 meter. Het aantal opgeleverde meters kademuur is met 745 meter ongeveer gelijk aan de verwachting (750 meter). Er is gewerkt aan het herstel van drie bruggen waarvan één is opgeleverd, net zoveel als verwacht.
De productie is echter nog niet zo hoog als het had moeten zijn. Projecten lopen nog te vaak vertraging op in de voorbereiding en uitvoering, terwijl de staat van met name de kademuren verslechtert. Hoe langer het duurt voordat ze hersteld worden, hoe groter de kans dat veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden.

Achterstallig onderhoud
Er is sprake van achterstallig onderhoud bij dit kapitaalgoed. In vijf stadsdelen voldoet het areaal niet aan niveau ‘sober’. Een fors deel van dat areaal wat niet voldoet bestaat uit beschoeiingen. De visuele inspectie waar deze score op is gebaseerd geeft geen oordeel over de kwaliteit van de elektro- en werktuigbouwkundige onderdelen van beweegbare bruggen en sluizen. En daar ligt wel een uitdaging. Veel bewegingswerk

en materieel is verouderd en behoeft veel onderhoud. Dat merkte de stad ook aan een aantal ongeplande stremmingen, met name in de Kostverlorenvaart. Op dit moment vraagt het beweegbaar areaal structureel meer dan gemiddeld inzet op het gebied van dagelijks onderhoud en staat er meer dan gemiddeld groot onderhoud op het onderhoudsprogramma voor 2026 en de volgende jaren.

Het areaal bij bruggen en kademuren is oud, kwetsbaar en lange tijd onvoldoende onderhouden waardoor de kans op constructieve gebreken en uiteindelijk bezwijken groot is.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Civiele kunstwerken	72,4	68,7	75,9	7,1

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van de civiele kunstwerken zijn er hogere lasten van € 7,1 miljoen, onder andere door:

- Hogere lasten bij calamiteiten (€ 3,8 miljoen). Dit komt door hogere lasten doordat de Willemsbrug en Overtoomsesluis open is gehouden voor verkeer. Er is ook extra werk geweest aan diverse bruggen in de stad en waren er extra verkeersmaatregelen en begeleiders bij de Berlagebrug nodig.
- Hogere lasten door het uithijsen van de Jan Schaeferbrug voor SAIL en het vervolgens conserveren van de brug. Door weersomstandigheden was dit duurder dan gepland (€ 1,2 miljoen). De hogere lasten zijn onder andere ook veroorzaakt door extra veiligheidsmaatregelen, meer schilderwerk en door het plaatsen van een extra bushalte.
- Hogere lasten dan begroot op correctief onderhoud bij civiele constructies, zoals bruggen, sluizen, kades en ander kleine civiele werken om achterstallig onderhoud in te lopen (€ 0,8 miljoen).
- Hogere lasten door werkzaamheden aan de Douanesteiger (€ 0,7 miljoen) omdat er meer werk aan uitgevoerd moest worden dan voorbereid. Ook is er vertraging en meerkosten ontstaan vanwege tijdelijke maatregelen SAIL en omgevingsmanagement.
- Enkele werken aan bruggen in de Gooiseweg zijn naar voren gehaald omdat er een tijdsslot ontstond die eerder niet beschikbaar was (€ 0,6 miljoen). Vanwege de vele (rijks)wegwerkzaamheden moest dit tijdsslot benut worden. Die werken waren al voorbereid maar nog niet met uitvoering gestart omdat er eerder geen tijdsslot was. Ook in Noord konden enkele werken toch worden uitgevoerd vanwege het beschikbaar komen van een tijdslot.
- Lagere lasten bij het Programma Bruggen en Kademuren (€ 0,5 miljoen). Dit wordt met name veroorzaakt doordat een deel van de benodigde informatie voor de onderzoeken naar de technische staat van de kademuren al in eerdere jaren was verzameld. Hierdoor vallen de kosten lager uit dan verwacht.

Sportaccommodaties en sportparken

Onder het kapitaalgoed sportaccommodaties en sportparken vallen de volgende objecten:

- 25 sporthallen
- 49 sportparken
- 11 zwembaden
- Wagenpark
- 1 ijscomplex

Specifieke beleidskaders

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

Sportvisie 2025 (2016) hebben we uitgewerkt in afzonderlijke meerjarige onderhoudsplannen. Voor de sportaccommodaties ligt de meerjarigonderhoudsplanning vast in het onderhoudssysteem voor de gebouwen. Voor de sportparken ligt dat vast in het meerjarenonderhoudsplan van Grijs en Groen (GISSIB), conform de normering van het Instituut voor Milieu- en Agritechniek.

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

Onderhoudsniveau en ontwikkelingen

Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is grotendeels B (Verzorgd).
In 2025 hebben we het geplande onderhoud uitgevoerd om het huidig onderhoudsniveau te behouden. Daarnaast is er ook onderhoud gepleegd om te kunnen voldoen aan de eisen van de sportbonden naast het waarborgen van de veiligheid op basis van de geldende wet- en regelgeving.

Binnen een aantal sportaccommodaties is de verlichting vervangen door energiezuinige ledverlichting om het energieverbruik te verminderen en bij te dragen aan verduurzaming. Daarnaast heeft er ook schilderwerk plaatsgevonden naast diverse reparaties en vervangingen.

In 2025 is er verder gewerkt aan het op orde brengen van de assetgegevens. Dit omvat zowel administratieve als geografische gegevens, die geactualiseerd en aangevuld moesten worden. In dit kader is er samenwerking gezocht met andere onderdelen binnen de organisatie en is er een assetmanager aangetrokken voor het sportareaal.

Achterstallig onderhoud
Er is sprake van achterstallig onderhoud. Er zijn elementen binnen de onderhoudsportefeuille die al jaren aandacht behoeven: de ondergrondse infrastructuur, hekwerken en bestrating is al een tijd toe aan vervanging. Daarnaast zijn meerdere elementen van verslechterde kwaliteit, zoals het asfalt op de sportparken en de waterkwaliteit bij de Roeibaan aan de Bosbaan. In samenwerking met het kapitaalgoed Water zal hier de komende jaren acties in worden ondernomen.

Verder is er momenteel ook achterstallig onderhoud op het kapitaalgoed Groen wat met name betrekking heeft op het onderhoud van bomen. Dit onderhoud is nog niet belegd, maar de gemeente heeft wel een wettelijke verplichting om jaarlijkse inspecties uit te voeren naar de staat van de bomen en daar acties op te ondernemen. Met het kapitaalgoed Groen is in 2025 meer vormgegeven aan een samenwerking om hier een kwaliteitsslag in te kunnen maken.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Sportaccommodaties en sportparken	20,4	19,7	17,7	-1,9

Afwijking 2025
Bij het onderhoud van sportaccommodaties en sportparken zijn er lagere lasten van € 1,9 miljoen, onder andere door:
- Lagere lasten van € 1,6 miljoen voor het planmatig onderhoud. Dit is voornamelijk veroorzaakt door uitgestelde grootonderhoudswerkzaamheden bij de zwembaden in afwachting op de uitvoering van de renovatieplannen van het de Mirandabad.
- Lagere lasten van € 0,4 miljoen voor het dagelijks onderhoud.

Verkeerssystemen

Het kapitaalgoed verkeerssystemen bestaat uit verkeersinformatiesystemen en verkeersregelinstallaties.

Het onderdeel verkeersinformatiesystemen bevat:
- 2.993 Statische informatieobjecten (bewegwijzering, stadsplattegronden en knooppuntkaarten)
- 335 Dynamische informatieobjecten (parkeerverwijzingen (displays en kantelwalsen) en routeinformatieobjecten (dynamische informatie displays).
- 319 reistijden en milieuzone camera's (kentekencamera's)
- 99 Verkeersmonitoring objecten (verkeerscamera's)
- 105 Gebiedstoegangsobjecten (ook wel 'intelligente dynamische afsluitingen': verkeerspollers, veiligheidspoller, slagbomen).
- 79 Verkeersattentie objecten (RVV Attentieborden, Wegdekverlichting, Dynamische snelheidsindicator)
- 5 Verkeersdataobjecten (verkeerstelpunten)

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

Specifieke beleidskaders
Voor het onderhouden van verkeerssystemen en verkeersregelinstallatie geldt het Beleidskader 1Amsterdam Heel en Schoon (2017) en Integraal beheerplan openbare ruimte 2023-2026 (2023).

Onderhoud en ontwikkeling
Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is C, sober. Op basis van dit onderhoudsniveau wordt het dagelijks onderhoud uitgevoerd, waaronder monitoring en het verhelpen van storingen. Voor de onderdelen waar reeds stappen zijn gezet richting niveau B, verzorgd, is het streven om dit ambitieniveau in stand te houden.

Het beheer en onderhoud van de voetgangersbewegwijzering is overgenomen van de Nationale Bewegwijzeringsdienst. Aan pollers zijn aanpassingen verricht die tot minder schade leiden (led ringen) en meer verhaalbaarheid (overzichtscamera's). Voor parkeerverwijzing is het onder eigen beheer brengen van alle verbindingen voor zowel de parkeergarages als alle overige displays vrijwel afgerond. Eigen reistijdcamera's zijn uitgefaseerd waarbij de camera's opnieuw kunnen worden gebruikt voor de milieuzone. Ten behoeve van duurzaamheid zijn er 200 lichtwegwegwijzers omgebouwd van verlicht naar reflecterend. Ook is ten behoeve van uniformiteit en ondersteuning van de stadsdelen gestart met een richtlijn voor de bewegwijzering in parken en met de inrichting van het beheer en onderhoud daarvan. Daarnaast zijn er met betrekking tot verkeersregel-installaties in 2025 diverse ontwikkelingen gerealiseerd. Meerdere aanbestedingen zijn gestart of afgerond, waaronder voor het onderhoud van de installaties, lantaarns, buitenbeeld-onderhoud, schilderwerk en landmeetdiensten. Daarnaast is het VRI-AMP (Asset Management Plan) in voorbereiding, is duurzaamheid verder verankerd in de bedrijfsvoering en is een bijdrage geleverd aan het stedelijke onderzoek naar stijgende BLVC-kosten (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie).

Achterstallig onderhoud
Er is op dit kapitaalgoed geen achterstallig onderhoud.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Verkeerssystemen	14,7	16,2	15,8	-0,4

Afwijking 2025
Bij het onderhoud van verkeerssystemen zijn er lagere lasten van € 0,4 miljoen, onder andere door:
- Hogere lasten van € 0,3 miljoen doordat het bouwen van een nieuw datacentrum vertraagd is omdat het gebouw niet is opgeleverd.
- Lagere lasten van € 0,3 miljoen door grotere teruggave bij schadegevallen door het wegwerken van achterstand. Ook zijn de reparatiekosten aanzienlijk lager.
- Lagere lasten van € 0,2 miljoen doordat er minder storingen zijn doordat er minder automaten zijn van een specifiek type.
- Lagere lasten van € 0,2 miljoen doordat er minder inspecties zijn uitgevoerd in verband met een aanbestedingstraject.
- Lagere lasten van € 0,1 miljoen door een lager stroomtarief.
- Hogere lasten van € 0,1 miljoen door schade aan zweepmasten

Openbare verlichting

Het Amsterdamse areaal van het kapitaalgoed openbare verlichting bestaat uit:
- 131.485 straatverlichtingsobjecten: palen, overspanningen en tunnelobjecten
- 153.488 armaturen; zowel armaturen in eigen beheer en armaturen die niet onder het beheer vallen van Amsterdam
- 127 klokken; openbare tijdsvoorziening op eigen paal of een combi-paal
- 351 voedingskasten eigen net
- 7.279 objecten aan lichtkunst, stadsilluminatie, decoratieve en historische verlichting
- 10.106 armaturen
- 248 voedingskasten

De omvang van de openbare verlichting varieert, onder andere door de jaarlijkse groei van de stad met een gemiddelde van 0,5 procent. Dit staat gelijk aan ongeveer 750 extra lichtpunten. Dit komt door het bouwen van nieuwe wijken en het bijplaatsen van lichtpunten op donkere plekken.

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

Onderhoud en ontwikkelingen
Het gewenste en gerealiseerde onderhoudsniveau is C, sober.
In 2025 hebben we het geplande dagelijks onderhoud uitgevoerd, waaronder het verhelpen van storingen en schades.

Daarbij is in 2025 is de vervanging voortgezet van ongeveer 9.600 armaturen die aan draden hangen van gevel tot gevel. Omdat gewerkt wordt in een omgeving midden in de stad, met veel monumentale panden, verschillende huiseigenaren en in sommige gevallen een trambaan, is dit een complexe opgave. Inmiddels zijn duizenden armaturen vervangen en verloopt het project volgens planning. De verwachting is dat dit project in 2026 helemaal klaar is.

Ook in 2025 is verder geïnvesteerd in verduurzaming door verlichting op maat toe te passen en het energieverbruik te beperken. Door het plaatsen van dimmers op locaties met hoge vermogens en in gebieden waar licht soms als onwenselijk wordt beschouwd, zoals groengebieden wordt verder gewerkt aan reductie energieverbruik en lichtuitstoot. In groengebieden zoals het Amstelpark en het Amsterdamse Bos wordt verlichting verminderd of uitgeschakeld, hiervoor zijn de voorbereidingen in 2025 gestart en begin 2026 worden hier lampen gedimd of uitgeschakeld in de nacht.

Voor de 750e verjaardag van Amsterdam zijn vier lichtkunstwerken gemaakt. Deze staan in Noord, Nieuw-West, Weesp en Zuidoost. Ze zorgen voor meer veiligheid, gezelligheid en verbinding in de buurt.

Achterstallig onderhoud
Er is bij dit kapitaalgoed geen achterstallig onderhoud.

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Openbare verlichting	12,1	13,1	12,8	-0,3

Afwijking 2025
Bij onderhoud van openbare verlichting zijn er lagere lasten van € 0,3 miljoen, onder andere door:
- Lagere lasten van € 0,5 miljoen op stroomverbruik. Dit komt doordat de energieprijzen zijn gedaald na een eerdere stijging na de oorlog in Oekraïne.
- Hogere lasten van € 0,4 miljoen door hogere personeelslaten bij het materiaalbureau. Dit was niet begroot.
- Hogere lasten door preventief en correctief onderhoud van € 0,2 miljoen bij lichtkunst, stadsilluminatie en decoratieve verlichting.
- Hogere lasten door preventief en correctief onderhoud van € 0,2 miljoen. Dit komt doordat er kosten in rekening zijn gebracht om de achterstand in facturatie in te halen.

Straatmeubilair en speeltoestellen

Onder het kapitaalgoed straatmeubilair en speeltoestellen vallen:
- 8.156 sport- en speeltoestellen
- 297.759 vierkante meter valondergronden
- 320.000 stuks straatmeubilair, waaronder zitbanken, fietsrekken, bebording, wildplakzuilen en plaskrullen.
- 518 openbare stroomkasten
- 918 kunstobjecten in de openbare ruimte (waaronder oorlogsmonumenten)
- 101 fonteinen
- 15 speelbadjes

Specifieke beleidskaders
Elk jaar stellen we een instandhoudingsplan op waarin we de opgaven voor groot onderhoud en vervanging uitwerken voor dit kapitaalgoed. Ook werken we jaarlijks de Rapportage Normkosten Straatmeubilair en Speeltoestellen en bij; een rekensystematiek voor budgetramingen.

Beleidskaders voor Straatmeubilair & speeltoestellen zijn:
- 1Amsterdam Heel & Schoon (2017)
- Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (2021, Puccinimethode) en
- Strategisch huisvestingsplan (2021) voor sport en spelen
- Voor speeltoestellen en speelbadjes hanteren we de wettelijke vereisten die hoger liggen / strenger zijn dan het onderhoudsniveau van 1Amsterdam Heel & Schoon, dat niveau sober voorschrijft.

Onderhoud en ontwikkelingen
Het huidige en gewenste onderhoudsniveau is niet gelijk. Dit komt omdat voor speeltoestellen en speelbadjes we de wettelijke vereisten hanteren die hoger liggen en strenger zijn dan het onderhoudsniveau van 1Amsterdam Heel & Schoon, dat niveau sober voorschrijft. Voor de fonteinen is er een programma opgezet waar uitvoering aan wordt gegeven waarmee we eind 2025 op het gewenste onderhoudsniveau komen.

In 2025 is er gestart met een inventarisatie fonteinen op basis van de NEN-norm om te bepalen of deze voldoen aan de wettelijke vereisten. Deze inventarisatie zal afgerond worden medio 2026. Daarbij is er sprake van achterstallig onderhoud bij 9 speelbaden (2 in het Amsterdamse Bos). Hier voldoen we niet aan de nieuwe wetgeving. In de jaren

2025-2028 worden de speelbaden aangepast zodat deze weer voldoen aan de wetgeving.

- In 2025 zijn diverse groot onderhoud en vervangingsonderhoud afgerond, zoals aan de speelplekken aan Nathan F Israelweg in Noord, Eendrachtspark in Nieuw-west en de Tijl Uilenspiegelstraat in West.
- Start werkzaamheden aan renovatie en onderhoud Beatrixpark peuterbad en monumentale luifel.
- Renovatiewerkzaamheden aan het Auschwitzmonument in het Wertheimpark
- De vijver op het Museumplein is gerenoveerd.
- De werkzaamheden aan het Cruyff Court gestart in stadsdeel Noord.

Achterstallig onderhoud

Bij straatmeubilair en speeltoestellen is sprake van achterstallig onderhoud. Bij enkele fonteinen is er achterstallig onderhoud op de elektrische installaties. Stroomkasten zijn verouderd en worden vervangen door nieuwe installaties met moderne technieken. Speelbadjes voldoen niet aan de nieuwe wetgeving en enkele behoeven ook groot onderhoud aan de constructie zelf.

Achterstallig onderhoud is door de inventarisatie in kaart gebracht bij fonteinen in 2025. Dit zodat er in 2026 een plan van aanpak opgesteld kan worden. In 2025 zijn de stroomkasten in Zuidoost vervangen, in 2026 zullen de kasten in de Jordaan vervangen worden. Het achterstallig onderhoud is ongewijzigd bij speelbadjes. Negen van de vijftien speelbadjes voldoen niet aan de huidige wetgeving. Begin 2026 wordt er gestart met de voorbereidingen van vier badjes in Nieuw-west, welke in het najaar uitgevoerd zullen gaan worden. Daarmee worden ze voorzien van een installatie waarmee het achterstallig onderhoud wordt teruggedrongen.

Financieel overzicht en toelichtingen

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Straatmeubilair en speeltoestellen	15,0	14,8	17,3	2,5

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van straatmeubilair en speeltoestellen zijn er hogere lasten van € 2,5 miljoen, onder andere door:

- De kosten van het pierenbadje van het Beatrixpark zijn duurder geworden, doordat aan de monumentale eisen moet worden voldaan. En zonneweide, bestrating om het bad heen wordt aangepakt, dat zat eerst niet in de scope, de scope is dus uitgebreid (€ 0,7 miljoen).
- Bij stadwerken zijn er hogere lasten door indexering en handelingen bij de onderhoudscontracten. Momenteel is er een afwijking voor het niet hebben van een contract en is het onderhoud bij meerdere marktpartijen ondergebracht tot dat er een aanbesteding komt voor een nieuw contract. Daarnaast is er meer onderhoud geweest om achterstalligheid in te lopen (€ 0,7 miljoen).
- Door het doorschuiven van projecten uit voorgaande jaren die in 2025 wel zijn uitgevoerd bij speelvoorzieningen. De indexering draagt bij aan verhoging van de kosten. De werkelijke kosten van vervangingen zijn hoger en de speeltoestellen zijn duurder.
- Grondwerkzaamheden en voorbereidingskosten zijn hoger geworden (€ 0,3 miljoen).
- Het terreinmeubilair bij museumplein is duurder geworden vanwege meerwerk en extra onverwachte kosten (€ 0,2 miljoen).

Tunnels

Amsterdam heeft in 2025 de volgende kapitaalgoederen in beheer:

1. Verkeerscentrale Amsterdam (bediening en bewaking van de wegtunnels)
2. IJ-tunnel
3. Michiel de Ruijtertunnel
4. Piet Heintunnel
5. IJ-tramtunnel
6. Spaarndammertunnel
7. Amsterdam Arenatunnel
8. Integrale leidingen tunnel
9. Testcentrum wegtunnels

Specifieke beleidskaders

In 2017 is het beleidskader 1Amsterdam Heel & Schoon aangenomen. Daarnaast gelden de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (2006/2013) en het Bouwbesluit bouwwerken leefomgeving als onderdeel van de Omgevingswet.

Onderhoud en ontwikkelingen

Het gewenste onderhoudsniveau is C, sober. Het vervangingsonderhoud en renovatie van respectievelijk de IJ-tunnel en de Arenatunnel zijn in 2021 uit de gemeentelijke

begroting gehaald. Inmiddels zijn deze weer in de begroting opgenomen. Dit betekent echter wel dat de systemen die aan vervanging toe zijn langer in gebruik gehouden moeten worden. Het onderhoudsniveau is daarmee bepaald op D, wat inhoudt dat er sprake is van functieverlies.

Het onderhoud zoals begroot is uitgevoerd, daarbij is er extra achterstallig onderhoud uitgevoerd aan de IJ-tunnel en de Arenatunnel. Hiernaast zijn aan meerdere kritische systemen die niet meer onderhoudbaar zijn aanpassingen gedaan of worden er nog onderzoeken gedaan om dit toch te kunnen blijven onderhouden.

In 2025 zijn er de volgende ontwikkelingen geweest voor de Amsterdamse wegtunnels en verkeerscentrale:

- Opstart suïcidebescherming Michiel de Ruijtertunnel
- Aansluiting Piet Heintunnel en Michiel de Ruijtertunnel op het nieuwe tunnelnetwerk tbv nieuwe Verkeerscentrale.
- Achterstallig onderhoud IJ-tunnel uitgevoerd: asfaltreparaties IJ-tunnel, Pompinstallatie IJ-tunnel
- Achterstallig onderhoud Arenatunnel uitgevoerd: voegenherstel
- Update besturingssoftware Piet Heintunnel
- Voorlopig ontwerp Groot Onderhoud IJ-tunnel en definitief ontwerp Renovatie Arenatunnel afgerond.
- Vervangen camera's IJ-tunnel en afronden project hoogtebegrenzing

Achterstallig onderhoud

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

Financiële toelichting

(bedragen x € 1 miljoen)	Jaarverslag 2024	Najaarsnota 2025	Jaarverslag 2025	Verschil
Tunnels	11,2	11,3	11,7	0,4

Afwijking 2025

Bij het onderhoud van tunnels zijn de lasten € 0,4 miljoen hoger dan begroot. Dit komt onder andere door:

- Lagere lasten aan groot onderhoud (€ 1,2 miljoen). Dit onder meer door uitstel van de valbeveiliging van de MRT door vertraging en een aantal projecten in de Dijksgracht 1 en integrale leidingentunnel door onvoldoende capaciteit van de aannemer.
- Hogere lasten door correctief onderhoud aan vooral de IJ-tunnel (€ 1,0 miljoen). Dit komt voornamelijk door asfaltwerkzaamheden en herstellen pompruimtes. Alsmede door meer storingen aan omroep en intercom. Hiernaast was het storingsniveau van de Michiel de Ruijtertunnel en de Spaarndammertunnel hoger, omdat er afgelopen jaren andere systemen zijn geplaatst die nog wat kinderziektes hadden. Ook was er nog herstel na een brand eind 2024 in het dienstgebouw van de Piet Heintunnel.
- Hogere lasten bij preventief onderhoud aan het gehele areaal om meer informatie te verzamelen en beter te kunnen sturen (€ 0,5 miljoen).

Stedelijke busstations

Onder dit kapitaalgoed vallen de busstations. Dit bestaat uit de volgende 11 stedelijke busstations:

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

Amstel, Noord en IJ-Zijde zijn bijzonder wegens de aanwezigheid van extra opstal zoals videbeglazing, liften of droogloopconstructies, buiten de verharding.

Specifieke beleidskaders
In 2017 stelde de gemeenteraad het beleidskader 1 Amsterdam Heel & Schoon vast. Verder zijn Rapportages Stadsbehoud en onderliggende instandhoudingsplannen van Stedelijke Busstations van toepassing. Behalve het voor wegenareaal van Stedelijke Busstations wordt de NEN27674-4 conditiemeting voor het vaststellen van het conditieniveau van opstal gehanteerd.

Onderhoud en ontwikkelingen
Het gewenste onderhoudsniveau was sober, niveau C. Omdat de stedelijke busstations (Amstel, Noord en IJ-Zijde) relatief nieuw zijn, hebben deze vanaf de bouw een beter conditieniveau, namelijk sober, niveau C. Het aandachtgebied ligt echter niet primair op het conditieniveau maar meer op veiligheid en leefbaarheid (schoon).

Voor de kap van busstation IJ-Zijde wordt onderzoek en voorbereidingen getroffen om tot een plan van duurzaam herstel te komen. De aanbesteding van dit onderzoek heeft in 2025 plaatsgevonden welke in 2026 van start zou gaan. Exclusief de uitvoerings-kosten van herstel, worden deze projectkosten binnen huidige begroting gedragen.

Achterstallig onderhoud
Bij het kapitaalgoed stedelijke busstations is geen sprake van achterstalligheid.

Financieel overzicht en toelichtingen

(bedragen x € 1 miljoen)	**Jaarverslag 2024**	**Najaarsnota 2025**	**Jaarverslag 2025**	**Verschil**
Stedelijke busstations	0,8	0,9	1,0	0,1

Afwijking 2025
Bij het onderhoud van stedelijke busstations zijn er hogere lasten van € 0,1 miljoen. Dit komt vooral door reparaties veroorzaakt door vandalisme en extra inzet in verband met het schoonhouden van busplatforms.