Antwoord fysiek domein: Ruimtelijke kaders en capaciteit

Vraag onderhandelaars: Welke aanpassing van ruimtelijke beleidskaders zou leiden tot significante personele reductie?

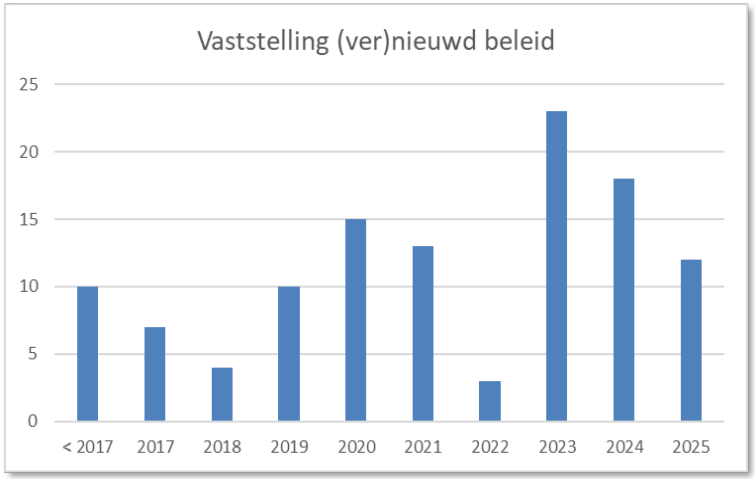
Ruimtelijke kaders definiëren we als: kaders en richtlijnen die bij de voorbereiding, ontwikkeling en/of beheer van ruimtelijke projecten gebruikt worden. Hierbij gaat het om wat in de praktijk capaciteit kost, niet wat op papier capaciteit zou kosten. (vergeet de normen landelijk en lokaal niet).

Ruimtelijk project definiëren we als: projecten in de openbare ruimte, gebiedsontwikkeling (verschillende omvang) en nieuwbouw vastgoedprojecten.

Vooraf een toelichting

Wat zien we nu in de kaders?

Van de bestaande beleidskaders zijn er meer nieuwe of vernieuwde ruimtelijke beleidsproducten vastgesteld in de afgelopen bestuursperiode dan in de bestuursperiodes ervoor (zie figuur onder).



De stapeling van de kaders en vooral de optelling van vele verschillende ambities, normen en kaders (met soms ook tegenstrijdigheden) maakt dat de uitvoering veel tijd en capaciteit kost. In dit document is vanuit het fysiek domein zo goed mogelijk in de beschikbare tijd weergegeven wat de ruimtelijke kaders zijn die in de openbare ruimte projecten, gebiedsontwikkelingsprojecten en algemeen voor ruimtelijke projecten in het fysiek domein in potentie bij aanpassing kunnen leiden tot een personele reductie.

Welk gevolg heeft dit voor de uitvoering (resultaat, tempo, proceskosten, personele inzet)?

Het belangrijkste punt is dat het om de optelling en onderlinge combinaties van vele verschillende ruimtelijke (beleids)kaders gaat die in gezamenlijkheid zorgen dat de uitvoering niet alleen langer duurt, maar ook vaak alsnog door middel van afwijkingen van verschillende kaders pas van de grond weet te komen. Paradoxaal zorgen de gestapelde kaders en normen in de praktijk vaak niet voor projecten die voldoen aan alle stadsbrede normen. Juist een vereenvoudigd beleidshuis met betere integrale en gebiedsgerichte afwegingen zal in de praktijk meer projecten die voldoen aan die normen opleveren, en dit ook in een kortere tijd en met minder capaciteit.

Het is daarom ook lastig om per kader een gekwantificeerde personele reductie te geven, ter illustratie enkele anekdotische voorbeelden van het effect van de stapeling van de eisen.

Voorbeeld 1: Het dilemma in inpassen van ruimte voor bedrijvigheid is terug te zien in vrijwel alle grootschalige transformaties: Sloterdijk, Hamerkwartier, Buiksloterham, NDSM, Klaprozenbuurt, etc. (dit heeft een sterke focus in Noord vanwege de voormalige industrie- en bedrijfsfuncties). Een schets van wat er gebeurt:

De grote hoeveelheid van de functie bedrijvigheid die in alle plinten van gebouwen moet, met constructieve eisen die dure ontwerpen vragen om dit te organiseren in een gebouw, zet de grondprijzen onder druk. Daarop volgt het vraagstuk: wie gaat dit dan huren? De realisatie vraagt grote investeringen van ontwikkelaars, zonder zekerheid of dit betaald kan gaan worden door huurders. Omdat de huren fors zijn is de vraag: sluit het op deze manier inpassen eigenlijk wel aan de op de gewenste doelgroepen (nl. de lokale maakbedrijven)? Daarbij haakt de discussie over gentrificatie aan: veel lokale ondernemers zitten met tijdelijke contracten in gebouwen die getransformeerd gaan worden, en moeten plaats maken. Voor deze groep werkt het beleid niet, terwijl dit wel werd beoogd. Alles bij elkaar leidt dit tot stagnatie in planontwikkeling. Uiteindelijk wordt een plan ingediend voor omgevingsvergunning dat niet voldoet aan de ambities. Er zijn ons namelijk geen voorbeelden bekend uit de praktijk waarbij dit (in transformatie) wel goed gelukt is op basis van de normen. Het beleid is normatief, maar gezien de grote wens voor deze functies heeft bestuur tot dusver de ambitie niet willen bijstellen. De norm zit in de investeringsbesluiten van de grote projecten beklonken.

Voorstel: we zouden breder kunnen kijken naar wat er lokaal kan en waar lokaal echt behoefte aan is in functies. Kunnen we op een andere manier bij het doel komen om bedrijvigheid te behouden? Zijn er andere mogelijkheden dan alle functies in een nieuw gebouw? Maak het eenvoudiger om

daarop aan te kunnen passen. En laten we integraler kijken dan alleen het project: buiten de projectgrenzen is weinig mogelijkheid om iets voor functies te regelen die moeten verplaatsen.

Voorbeeld 2: 30-40-30 (woningverdeling in transformatie): de vastgestelde tabellen in investeringsbesluiten worden behandeld als een blauwdruk, er is geen ruimte voor marges zonder op te schalen. Terwijl deze flexibiliteit juist werkt om iets voor elkaar te krijgen. Ook hier ligt de nadruk op verantwoorden, niet op gezamenlijk resultaat behalen (met als doel een gemengde stad met passende woningen). Bijvoorbeeld: binnen een project is een inhoudelijk voorstel gevonden met verschillende soorten doelgroepen, maar dit gaat om 28% in plaats van 30% sociaal. Om de percentages toch kloppend te krijgen, worden uiteindelijk veel voornamelijk kleine woningen gebouwd (zie bijvoorbeeld NDSM). Conclusie: de ruimte om af te wijken wordt politiek niet gegeven en de ambtenaren doen dan misschien iets te goed hun werk om hieraan vast te houden. Dit is voor mensen in de uitvoering heel erg lastig.

Een voorbeeld over te sterk op controle gerichte bedrijfsvoering, vanuit project Oranje Loper. Om een bewoner (een bejaarde vrouw) die heel veel overlast ervaart te kunnen compenseren voor het niet meer met de tram kunnen moet door allerlei hoepels gesprongen worden, terwijl het om heel weinig geld gaat. Rechtmatigheid en voldoen aan de regels lijkt te gaan boven rechtvaardigheid, praktijk, nut en noodzaak.

Voorbeeld 3: de Heggerankweg in Noord. Een buurtstraat, waar de keuze in feite was of de stoepen breder moesten worden, omdat de toegankelijkheid niet op orde was (wens van een deel van de buurt) of dat de parkeerplaatsen allemaal behouden moesten blijven (wens van een ander deel van de buurt). Parkeerplekken opheffen ‘mocht’ niet van het beleid, omdat de parkeerdruk te hoog was. Een smallere rijbaan was niet mogelijk, omdat de afvalwagens van de gemeente er veilig doorheen moesten kunnen blijven rijden.

Voorbeeld 4: Plantage Middenlaan, uiteindelijk niet uitgevoerd vanwege kosten:

Onderhoudsproject met oorspronkelijke raming van € 3,5 mln. Het toevoegen van extra ambities uit de verschillende beleidskaders leidde tot een verhoging van het bedrag tot € 7,6 mln. Dit ging o.a. om:

- Toegankelijke tramhaltes: € 0,7 mln
- Groeiplaatsverbetering bomen + aanplant € 0,3 mln
- Extra verkeersmaatregelen: € 1,0 mln

- Invoering 30 km/u: € 1,0 mln
- Rainproof en grondwaterstand: €0,8 mln
- Asfalteren fietspad: € 0,3 mln

Voorbeeld 5: Middenweg/Linneausstraat:

Er wordt gewerkt aan het vervangingsonderhoud op de Linneausstraat en de Middenweg. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Vervangen van de oude riolering, kabels en leidingen, zodat die weer tientallen jaren meegaan
- Vervangen van de versleten tramsporen, zodat de tram weer jaren kan blijven rijden en deze ook stiller wordt

Wat we wel meenemen op basis van ambities/beleidskaders:

- Bredere fietspaden om de drukte op te vangen
- Bredere stoepen, zodat de straat toegankelijk blijft voor iedereen
- Veiligere kruisingen, zodat er minder ongelukken gebeuren
- Meer groen voor meer schaduw en wateropvang
- Toegankelijke haltes maken voor het OV
- Versterking van het elektriciteitsnet (voor elektrisch koken, laden, etc.)
- Voorbereiding op toekomstige oplossingen zoals warmtenetten
- Betere capaciteit om energiepieken op te vangen
- Vervangen van oude gasleidingen

Hoe kan het anders?

Hier kan gedacht worden aan enkele sporen. Uiteraard het aantal kaders kan naar beneden, ook inhoudelijk kunnen kaders meer maatwerk ruimte krijgen waardoor de uitvoering meer ruimte krijgt (zo kan er gewerkt worden met bandbreedtes). Hierbij kan de impuls Gewoon Goed verder worden uitgewerkt en als voorbeeld worden meegenomen. Hierbij wordt concreter naar de haalbaarheid van de uitvoering gekeken bij het formuleren van ambities.

Daarnaast kan de vorm van enkele ruimtelijke producten ook anders aangepakt worden, waardoor de personele reductie ook in de planvorming te vinden is.

Een voorbeeld ter illustratie van het werken aan beleidskaders & ruimtelijke kaders met verschillende capaciteit intensiteit

Voor ruimtelijke projecten worden tevens producten opgesteld die zowel capaciteit vragen in het opstellen en in het uitvoeren. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld ontwerpen openbare ruimte en investeringsbesluiten (met als onderdeel stedenbouwkundige plannen). Deze zijn nu capaciteitsintensief doordat:

- De bestuurlijke ambities en wensen van de raad en de brede beleidsambities uit de gehele gemeentelijke organisaties leiden tot grote producten met een hoog detail niveau
- Naast capaciteit bij de opstelling is er in de uitvoering ook veel capaciteit nodig. Doordat de stapeling van eisen niet (meer) haalbaar zijn op het moment van uitvoeren en dat de mogelijkheid tot maatwerk binnen de kaders zeer beperkt is.

Er zijn ook vormen die minder capaciteit en kennis aan de kant van de gemeente vragen. Ter illustratie 2 Amsterdamse voorbeelden waarbij de omvang van het product verschilt en daarmee ook de capaciteit bij opstelling en in de uitvoeringsfase.

- Spelregelkaart Cruquius: Hierin zijn de belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten en ambities die de gemeente heeft voor de ontwikkeling opgenomen.
  Spelregels en spelregelkaart voor projecten Cruquiusgebied - 2012

- Stedenbouwkundig plan: de ruimtelijke kaders van sluisbuurt, vastgesteld in 2017 door de gemeenteraad (excl. Bijlage 110 pagina's).
  Stedenbouwkundig plan Sluisbuurt

De Spelregelkaart laat daarbij ook meer ruimte bij de ‘markt’ echter betekent dit niet dat de geleverde kwaliteit per definitie lager is. Wel is er meer gevoel van comfort (bij de raad) bij het meer vastleggen van kaders. Het gaat hierbij dus ook wanneer werk je welk product uit met welke intensiteit en omvang aan kaders.

Dit betreft wel verdere uitwerking en afwegingen.

Wat zou dit betekenen?

Het verminderen van ruimtelijke kaders en de gevolgen en onderliggende (bestuurlijke) keuzes kunnen in de analyse van 2 weken niet in totaliteit uitgewerkt worden. Om vervolgens de aanpassingen door te voeren kosten ook tijd, inclusief de afwegingen over gevolgen. Hiervoor kan een gerichte opdracht gegeven worden door een nieuw college. De inzet kan hierin zijn om het beleidshuis rigoureus te vereenvoudigen, met betere integrale en gebiedsgerichte afwegingen. Met oog voor de gevolgen en afwegingen.

Het minder vastleggen zorgt voor minder afwijkingen en daarmee de eerdergenoemde paradoxale werking van de huidige stapeling van kaders en normen. Echter zal er mogelijk minder gevoel van comfort zijn. Ook zal er meer ruimte aan de uitvoerende partij (markt en corporaties) geven worden.

Openbare Ruimte

	Met welke ruimtelijke kaders heb je te maken binnen de voorbereiding, ontwikkeling/ uitvoering en beheer van ruimtelijke projecten	Kosten deze kaders veel capaciteit in het maken van de kaders of in de uitvoering? *	Toelichting op de capaciteit, waarom kost het veel tijd? (invullen bij geel, oranje, rood)	Wat zou er aangepast moet worden om het minder capaciteit intensief te maken?	Wat zijn de risico's als dit ruimtelijk kader wordt aangepast?	Wat zou de capaciteits-winst zijn? (hoeveel capaciteit kost het nu en wat zou het schelen?
1	Amsterdam Maakt Ruimte		Gemeenteraad heeft de 22 doelstellingen van AMR vastgesteld. Die kunnen we loslaten als het bestuur dat wil, dat scheelt capaciteit. AMR stelt niets 'specifieks' voor in de uitvoering, dus kost daar geen tijd. Wel in uitvoeringsagenda, daarover zijn veel gesprekken gevoerd. Overigens loopt uitvoeringsagenda af, dus capaciteit valt sowieso weg.	Het is mogelijk om dit beleidskader aan te houden zonder aanspreekpunt/verdere ambitie. Afschaffen kan ook, maar dat roept mogelijk veel vragen op, want het is net opgesteld en vastgesteld.7	AMR biedt de ruimte om vrijer te denken/adviseren dan alleen op mobiliteit. Dit loslaten leidt tot minder creatieve oplossingen.	Circa 0,5-1FTE beleid
2	Beleidskader Ruimte voor de voetganger + Veilig lopen (uit uitvoeringskader)		Schrijven van het beleid kost relatief veel tijd, vooral door discussie met de stadsdelen en verhouding tot lokale prio's. Uitvoering is relatief recht toe recht aan, 2,0 meter, behalve bij tellingen op drukke plekken.	Meer vrije ruimte voor projecten om zelfstandig af te wijken van de norm. Het is ook mogelijk om volledig te stoppen met losse voetgangersmaatregelen, zoals veilige oversteken en blindegeleidelijnen.	Er zullen plekken ontstaan waar voetgangers elkaar slecht kunnen passeren. Als zeer smalle voetgangersruimtes worden gemaakt, voldoen we niet aan het verdrag inzake rechten van personen met een handicap.	Circa 0,25 FTE beleid, 0,5 FTE beleidsadvisering, en tot 5 FTE uitvoering losse maatregelen.

					Mensen met een beperking zullen zich op sommige plekken slechter kunnen voortbewegen.	
3	Ruimteregie Autoluw		Er wordt steeds als er parkeerplekken worden opgeheven afgestemd tussen 'ruimteregie autoluw' (= beleid) en projecten (= uitvoering). Dit zijn honderden afstemmingen per jaar.	Projecten kunnen de vrijheid krijgen om zonder Ruimteregie tot bijv. 5 parkeerplaatsen op te heffen. Het vergunningplafond moet dan automatisch worden verlaagd, of we accepteren dat mensen dubbel of op de stoep gaan parkeren. Er zijn namelijk veel projecten die steeds één parkeerplaats opheffen, dat tikt aan.	Het risico is dat het 'te makkelijk' wordt om parkeerplaatsen op te heffen. Er zijn veel projecten die tientallen keren per jaar enkele parkeerplekken opheffen, bijv. voor ondergrondse vuilcontainers. Dat zorgt ervoor dat mensen op bepaalde plekken/tijden geen parkeerplek kunnen vinden. Dat laatste kan leiden tot klachten en dat kost ook extra capaciteit. Iemand moet de parkeervakkenkaart bijhouden, dus het opheffen van parkeerplekken zal altijd capaciteit kosten.	Circa 0,5 FTE beleidsadvies en 0,5 FTE uitvoering
4	USTOR (UitvoeringsStandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte)		De UitvoeringsStandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR) stelt scherpe regels met betrekking tot projecten in de openbare ruimte: pas aan de	Kan eventueel juist nog scherper: nog meer werken naar de letter van de USTOR. Dat vraagt nog duidelijker opdrachten ophalen bij het Intaketeam V&OR en/of	Aanpassing of intrekking zorgt voor minder scherpe keuzes over type werkzaamheden in de openbare ruimte. Meer werken naar de letter van	Strakker sturen op het opstarten van minder losse verbetermaatregelen kan tot tientallen FTE's schelen in de projectvoorbereiding en -uitvoering.

			slag bij onderhoudsnoodzaak en scherpe afbakening van type werk (onderhoud, vervanging, herinrichting). USTOR legt vast welke verbeteringen mee kunnen bij welk type werk. Is bedacht als bezuiniging op geld en capaciteit, en werkt ook zo.	bij het bestuur. Geen dingen meer doen die geen technische noodzaak hebben.	USTOR leidt vaker tot het niet meenemen van beleidsmatige ambities, zoals vergroenen, bredere voet- en fietspaden en verbeteren toegankelijkheid.	
5	Beleidskader Puccinimethode		De Puccinimethode zorgt voor standaardisatie in ontwerp, en geeft projecten houvast, waardoor de doorloopsnelheid verbetert. Dit stelsel kost capaciteit, maar zorgt voor een veelvoud aan capaciteitswinst in efficiëntie, standaardisatie, voorraadbeheer en dergelijke.	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 1, onderdeel 3b Verhardingen, ORM 2 Verhard	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 1, onderdeel 3b Verhardingen, ORM 2 Verhard	Enkele FTE's projectvoorbereiding afhankelijk van de reductie van maatwerkmogelijheden .
6	Beleidskader Gladheidsbestrijding		Het beleidskader gladheidsbestrijding stamt uit 2018. Wethouder Scholtes heeft een evaluatie toegezegd om te kijken of ouderen hierin beter kunnen worden gerepresenteerd.	Niet updaten beleidskader gladheidsbestrijding.	Het is dan niet mogelijk om meer te strooien in voetgangersgebieden.	Circa 0,1 FTE beleid + 0,1 FTE uitvoering (samen aanpassen).
7	IBOR (Integraal Beheerplan Openbare Ruimte)		De IBOR is makkelijk en snel opgesteld, en maakt voor de raad inzichtelijk wat er allemaal gebeurt qua beheer en onderhoud.	Een herziene IBOR biedt een kans om te omschrijven wat we allemaal niét gaan doen, en voort te bouwen op de USTOR.	Duidelijker vastleggen wat we niet doen betekent ook minder (nieuwe) ambities realiseren en (technische) voorbereiding van de stad op de toekomst.	Niet updaten IBOR hooguit 0,5 FTE. Capaciteitsbesparing zie USTOR.

8	Strategie Klimaatadaptatie + Agenda Klimaatadaptatie + Omgevingsprogramma Riolering		De Strategie en de Agenda Klimaatadaptatie betreffen niet alleen de openbare ruimte, maar de hele stad. Het schrijven daarvan heeft niet veel capaciteit gekost. Uitvoering is tweeledig: enerzijds uitvoering van de oplossingsrichtingen uit de strategie (zoals onderzoek en ontwikkelen standaarden) en anderzijds uitvoering van maatregelen door directies (zoals plaatsen wadi's en vergroening). De ambitie van het bestuur is om klimaatadaptatie mee te nemen in alles wat we doen. Het aanpassen op weersextremen kost extra middelen en leidt ook tot inzet van meer FTE's.	De huidige aanpak gaat uit van zo goed mogelijk koppelen aan bestaande werkzaamheden en capaciteit. Er kunnen keuzes gemaakt worden: de ambitie is om klimaatadaptatie mee te nemen in alles wat we doen. Er kan gekozen worden om alleen in te zetten op waar de risico's het grootst zijn of waar de meeste impact gemaakt kan worden. Er kan ook gekozen worden om minder of geen maatregelen te nemen - en (meer) risico's van extreem weer te accepteren. De strategie (tot 2050) en agenda (tot 2026) zouden niet geactualiseerd kunnen worden of helemaal gestopt.	Aanpassing van of stoppen met de inzet op klimaatadaptatie levert mogelijk aanzienlijke juridische en financiële risico's op. De veiligheid, leefbaarheid en gezondheid van de stad neemt af en het risico op hoge kosten door schade neemt toe. Daar komt bij dat de meest kwetsbare bewoners het hardst zullen worden geraakt en ongelijkheid zal toenemen. Een verouderde aanpak ondermijnt de invulling van de gemeentelijke zorgplichten voor o.a. afval-, hemel- en grondwater, en maakt het lastiger om besluiten en investeringen juridisch te onderbouwen. Bij schade door wateroverlast, droogte of hitte verzwakt dit de positie van de	Schrijven/ actualiseren van de strategie: tijdelijk, circa 1 FTE. Uitvoering strategie (programma Klimaatadaptatie): circa 12 FTE met financiering uit coalitiemiddelen; deze financiering en inzet stopt eind 2026. Het aanpassen op weersextremen kost extra middelen en leidt ook tot inzet van meer FTE's.

					gemeente in aansprakelijkheidskwesties. Bovendien is in het nationale Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) vastgelegd hoe lokale overheden werken aan klimaatadaptatie. Als hiervan wordt afgezien wijkt Amsterdam af van de landelijke aanpak, van afspraken met de Waterschappen en Provincie NH in de 'werkregio Amsterdam' en een toezegging aan de raad om de strategie te herijken.	
9	Nota Varen en nautische richtlijnen		Gaat over passagiersvaart (rondvaartreders) en pleziervaart met eigen bootjes en logistiek over water. De beleidsontwikkeling voor de passagiersvaart en pleziervaart werkt toe naar een robuust systeem dat goedkoper is in de uitvoering. Dat kost nog enkele jaren voordat we met alles en iedereen zover zijn.	1. Het instellen van een open markt voor passagiersvaart en transport over water leidt tot minder regulering op de omvang van het aantal vaartuigen in het binnenwater. 2. Het afschaffen van Binnenhavengeld beleid zorgt voor lagere lasten in de beleidsontwikkeling en de uitvoering bij V&OR, VTH, THOR, DV en R&D.	1. Effect op vergunningverlening passagiersvaart. Toename van drukte op het water, overlast door verschillende gebruikers en het niet voldoen aan de Scheepsvaart verkeerswet die een vlot en veilige doorvaart voorschrijft.	1+2+3: De capaciteitswinst in fte en inhuur zou 3-4 fte zijn bij V&OR. 1+2. Binnen de Nautische Keten (buiten V&OR) zou dit 9 fte zijn) Bij afsluiten vaarwegen als gevolg van instabiele kademuren kan aantal FTE hoger liggen vanwege noodzakelijk

			Samenhang met opgave luchtkwaliteit (elektrificatie) en drukte in centrum en aanpak kades en bruggen en kaderrichtlijn water. Met name dossier met de rondvaartreders is complex door gevestigde belangen branche en hun vermogen dit juridisch uit te vechten versus wensen gemeente tot vermindering drukte op water en op de wal (zie rapport Berenschot) recreatie vaart, ongemotoriseerde voertuigen.		Grotere druk op het vaarwegsysteem van Amsterdam, de regio en landelijk. 2. Meer pleziervaartuigen, meer wrakken, meer drukte en overlast. 3. Toename van recreatieve gebruikers op het water binnen een druk watersysteem.	maatregelen voor nautische doorgang
10	Amsterdamse Taxiaanpak (2025), Actualisatie Lijnbusbaanbeleid en Actualisatie Amsterdamse Taxiverordening		De actualisatie van het Lijnbusbaanbeleid en de Taxiverordening kosten veel tijd. We willen de handhaving niet meer door taxibedrijven zelf laten doen. Dit vraagt extra handhavingscapaciteit bij de gemeente.	Het is mogelijk om het huidige beleid door te zetten en de handhaving toch door de taxibedrijven zelf te laten doen. Het is ook mogelijk om het Lijnbusbaanbeleid niet te herzien.	De handhaving gebeurt al jaren door de bedrijven zelf. Dit werkt matig en Amsterdammers en bezoekers ervaren veel taxi-problematiek. Als we het Lijnbusbaanbeleid niet herzien, kunnen we er niet voor zorgen dat taxichauffeurs gelijk worden behandeld. TTO-chauffeurs kunnen nu harder worden gestraft voor dezelfde overtreding.	Circa 1 FTE beleid en 2-5 FTE uitvoeringscapaciteit voor handhaving. Deze capaciteit hebben we nu nog niet. Dit verwachten we nodig te hebben vanaf medio 2027, bij implementatie van de geactualiseerde kaders.

11	Agenda Touringcar 2020-2025		Er werken een aantal mensen door de hele organisatie aan de realisatie van Touringcar-infrastructuur. Qua beleid is het vrij licht. Er ligt een voorstel voor een convenant met de Hop on Hop off bussen klaar, om te sturen op o.a. uitstootvrij.	We kunnen minder touringcarplekken maken en we kunnen ze soberder inrichten. Een deel van het werk is een wettelijke verplichtingen: de hop on hop off bus moet worden gefaciliteerd en Flixbus moet een plek hebben in de stad. Er staan nu geen nieuwe beleidsstukken in de planning; wel is er beleidscapaciteit nodig voor advisering op lopende zaken	Het risico van minder touringcarplekken is dat ze verkeerd gaan halteren. Dat is met name een verkeersveiligheidsrisico. De groei van langeafstandsbussen moet worden gefaciliteerd, dat is wettelijk verplicht.	Circa 0,2 FTE beleid en 1 FTE in de uitvoering.
12	Hubsvisie, P+R en deelmobiliteit		Het realiseren van hubs is relatief veel uitvoeringswerk. Met name de Smart Mobility Hub is kostbaar en tijdsintensief. Deelmobiliteit en hubsvisie weinig beleid, maar de capaciteit zit met name in het realiseren in hubs in de gebiedsontwikkeling.	Het is mogelijk om minder hubs te realiseren of er zelfs mee te stoppen/het aan de markt te laten.	Het risico van het niet realiseren van hubs is dat we geen sturing hebben op beleidsdoelen, zoals het faciliteren van bepaalde doelgroepen zoals gehandicapten. Het risico is ook dat de lage parkeernorm in de gebiedsontwikkeling ter discussie komt te staan (weinig alternatieven). Het risico is dat het aanbod van deelmobiliteit afneemt.	0,1 FTE beleid en enkele FTE's, met name in uitvoering.

					Het risico is dat deelmobiliteit her en der fout wordt geparkeer d wat leidt tot verkeersonveiligheid en overlast. Er is bij hubs sprake van cofinanciering, deze gaat verloren als we minder/niets doen.	
13	1 Amsterdam Heel en Schoon		Het beleidskader is oud (2017) en vigerend en hoeft niet te worden geüpdatet. Het beheerniveau 'verzorgd' is al vervangen door beheerniveau 'sober'. Daarmee wordt veel geld/capaciteit bespaart.	Het is theoretisch mogelijk om het beheerniveau 'sober' los te laten en functieverlies/vervuiling te accepteren. Zie hiervoor de beantwoording van vraag 1, onderdeel 2a, P2-2	Zie hiervoor de beantwoording van vraag 1, onderdeel 2a, P2-2	'Zie hiervoor beantwoording vraag 1, 2a, P2-2
14	Gemeentelijke parkeerverordening		Wordt +- 2x per jaar geüpdatet, dat kost +- 1 FTE per jaar.	Half zo vaak aanpassen, en dan steeds een half jaar wachten met gewenste veranderingen.	Niet aanpassen betekent geen vergunningplafonds /tarieven/gebieden aanpassen en niet aanpassen waar betaald parkeren geldt. Dat kan meer kosten (€) dan het oplevert (capaciteit).	Circa 0,1-0,2 FTE
15	Nota Parkeernormen Auto		2 FTE beleidsadviseurs + elk ruimtelijk project maakt parkeerbalansen, ontwerpen e.d.	De parkeeradviseurs (of de projecten) doorzettingsmacht geven zonder afstemming om op te leggen hoeveel parkeerplekken er komen. Dat scheelt veel gesteggel.	Het risico is dat projecten geen 'maatwerk' meer kunnen krijgen voor hun specifieke omstandigheden, bijv. bij optoppen in bestaande wijk.	Circa 1 FTE beleidsadvies. Onduidelijk of het projecten meer of minder tijd zal kosten.

16	Nota Parkeernormen Fiets en Scooter		0,5 FTE beleidsadviseurs + elk ruimtelijk project maakt parkeerbalansen, ontwerpen e.d.	De parkeeradviseurs (of de projecten) geven zonder afstemming om op te leggen hoeveel parkeerplekken er komen. Dat scheelt veel gesteggel.	Het risico is dat projecten geen 'maatwerk' meer kunnen krijgen voor hun specifieke omstandigheden, bijv. bij optoppen in bestaande wijk.	Circa 0,25 FTE beleidsadvies. Onduidelijk of het projecten meer of minder tijd zal kosten.
17	Toetsteam en Expertiseteam		Alle projecten die permanent dingen aanpassen op straat moeten verplicht langs het Toetsteam OR&M.	Het Toetsteam kan vaker kleine projecten 'hameren', makkelijke projecten in kleiner comité behandelen en alleen de grootste projecten met iedereen bespreken.	Het risico bestaat dat er dingen over het hoofd worden gezien, en dat bijv. niet is gecontroleerd of de brandweer goede toegang heeft tot een nieuwbouwcomplex. Om dit af te vangen, moet een nieuw stelsel zorgvuldig worden ingeregeld. Anders kan dit leiden tot hoge reparatiekosten, ook qua capaciteit. Het risico is ook dat de doorlooptijd van het Toetsteam toeneemt.	Circa 1,5 FTE leden Toetsteam en 1 FTE projecten
18	Beleidskader Verlichting		Beleidskader heeft destijds tijd gekost maar hoeft niet te worden geüpdatet. Het is een goed kader dat goed aansluit bij de actuele thematiek m.b.t. duurzaam, leefbaarheid, verkeers- en sociale veiligheid	Versoberen standaardisering in lantaarnpalen zou kunnen, zie hiervoor vraag 1, onderdeel 3b, ORM2.	Afname van beschermde stads- of dorpsgezicht (geen authentieke grachtmasten bijvoorbeeld). Minder aandacht voor de balans tussen ecologie en veiligheid.	Mogelijk een reductie op termijn (over 10 jaar) van 1 FTE voor verlichting, plus circa 1-2 FTE uitvoering.

			Het is een goed handvat voor een efficiënte uitvoering. Het Beleidskader Verlichting beschrijft de rol van licht, geeft overzicht in de soorten verlichting en beschrijft wat onze doelstellingen zijn met de verlichting in de stad.		Circulaire uitgangpunten kunnen niet meer aan voldaan worden, vergroting CO_2 voetafdruk. Enorme kostenverhoging voor het aanpassen van het areaal. Weerstand/onvrede van Amsterdammer.	
19	Bordengids		De bordengids is tot stand gekomen omdat het voor stadsdelen en projecten niet duidelijk was hoe we omgaan met borden in de stad. Een actualisatie is nu niet aan de orde.	De gids kan worden opgeheven, maar dat zorgt er waarschijnlijk voor dat er meer borden geplaatst worden. Dat kost waarschijnlijk meer capaciteit.	Het loslaten van dit kader kan enerzijds leiden tot meer vrijheid bij projecten, maar heeft ook risico's met betrekking tot een wildgroei aan borden en meer projecten die borden plaatsen. Dat leidt tot meer onduidelijkheid en roept weer vragen op waarom er overal bordjes staan.	0 FTE. Misschien kost het zelfs meer tijd dan nu.

20	Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken		Dit afwegingskader is tot stand gekomen omdat het voor projecten niet duidelijk was waar/wanneer ze fietsstraat/fietspad/fietsstrook aanleggen.	Het kader kan worden opgeheven, maar daarmee ontstaat waarschijnlijk meer onduidelijkheid voor de uitvoering	Het loslaten van dit kader kan enerzijds leiden tot snellere doorloop van projecten, maar heeft ook risico's op meer onduidelijkheid, discussie en minder verkeersveiligheid (fiets)	0 FTE. Misschien kost het zelfs meer tijd (projecten zelf laten uitzoeken).
21	Afwegingskader Inrichting Van Autovrije Gebieden En Paaltjes		Dit afwegingskader is tot stand gekomen omdat het voor projecten niet duidelijk was waar/wanneer ze wel/niet 'autovrij' mochten zijn,	Het kader kan worden opgeheven, maar daarmee ontstaat waarschijnlijk meer onduidelijkheid voor de uitvoering.	Het loslaten van dit kader kan enerzijds leiden tot snellere doorloop van projecten, maar heeft ook risico's met betrekking tot verkeersveiligheid, brandveiligheid en toegankelijkheid voor mensen met een beperking (autovrij)	0 FTE. Misschien kost het zelfs meer tijd (projecten zelf laten uitzoeken).
22	Fietsbeleid: uitvoeringsplan veilig lopen en fietsen, actualisatie beleidskader fietsparkeren, meerjarenplan fiets 2017-2022,		Er is geen algemeen beleidsstuk voor fiets. Die rol vervulde in het verleden het meerjarenplan fiets, daar zat veel capaciteit op uitvoering. I.h.k.v. 'programma's naar de lijn' is dit opgeheven en opgegaan in het Uitvoeringsplan Veilig Lopen en Fietsen. Met daarbij een flinke bezuiniging.	Er worden nu al geen projecten apart opgestart om fietsinfra te verbeteren. Het onderhoudsprogramma is leidend. Daarbij wordt gekeken waar verbeteringen voor de fiets kunnen worden meegenomen. Op de korte termijn kun je besparen door dit niet meer te doen en geen advies te geven op bestaande projecten.	Op de lange termijn gaan de grotere doelen (ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, grote aanpassingen aan infrastructuur in de bestaande stad) hiermee buiten beeld raken. Mogelijk kunnen onvoldoende verbeteringen worden doorgevoerd waardoor het fietsnetwerk	Circa 1 FTE beleid en enkele FTE's uitvoering

			Incidenteel wordt nieuw beleid gerealiseerd, bijv. voor fatbikes.		overbelast raakt. Dit zorgt ervoor dat de Amsterdammer nog meer drukte ervaart en de mobiliteitstransitie minder goed van de grond komt. Voor fiets is veel cofinanciering vanuit de Vervoerregio Amsterdam, dit vervalt indien we hiermee stoppen	
23	Amsterdam Veilig En Leefbaar - 30 Km Per Uur In De Stad		Het opstellen van dit stuk kostte veel tijd (1FTE+). Ook de uitvoering kostte veel tijd, er is in de hele stad gewerkt. Er staat geen actualisatie van dit stuk gepland. Het aanpassen van straten naar een geloofwaardige 30km/u uitstraling kost veel capaciteit voorbereiding/uitvoering.	We kunnen stoppen met het nemen van fysieke maatregelen, en het houden bij 30-bordjes. Er kan ook een strakke richtlijn worden gesteld: zo 30, niet anders. Geen maatwerk. We kunnen ook stoppen met het invoeren van nieuwe 30km/u straten.	Het loslaten van 30km/u-maatregelen kost capaciteit (want bestaande maatregelen terugdraaien) en zal leiden tot meer verkeersonveiligheid, geluidshinder, en minder handhaafbaarheid. Dit zal veel vragen oproepen bij de Amsterdammer. Het niet meer invoeren van 30km/u op nieuwe plekken levert beperkt besparing op, en beperkt de mogelijkheid van verkeerskundigen om het passende verkeersregime in te stellen.	Circa 0,2 FTE beleidsadvies en 2-5 FTE uitvoering, afhankelijk van de mate van versobering.

25	Ambtelijk Handboek Zwemmen En Zomerrecreatie Aan Het Water		Is een interne richtlijn voor de omgang met niet-officiële zwemlocaties. Dit kader geeft duidelijkheid in dit grijze gebied.	Het kader kost geen capaciteit, want het is er al. Het scheelt juist capaciteit omdat het duidelijkheid biedt voor de uitvoering.	Het risico van het niet hanteren van deze richtlijn is dat de gemeente aansprakelijk wordt gesteld. Dat is eerder al gebeurd, en is een claim die in de tonnen loopt (precieze bedrag moet worden gecontroleerd).	0 FTE, en het opheffen kost waarschijnlijk extra capaciteit in de uitvoering.
27	Beleidskader Verkeersnetten		Het beleidskader verkeersnetten maakt duidelijk welke modaliteiten (lopen, fiets, OV, auto) waar ruimte/voorrang moeten krijgen. Voor de uitvoering kost dit niets extra's, het biedt juist duidelijkheid. Maar het opstellen van dit kader kost relatief veel tijd, omdat het per (hoofd)straat moet gebeuren.	Het is mogelijk om het beleidskader verkeersnetten niet te updaten.	Het loslaten van het beleidskader verkeersnetten zorgt voor onduidelijkheid bij o.a. Stadsregie in hoe zij hun werk moeten uitvoeren. Het niet updaten van het Beleidskader verkeersnetten zorgt voor onduidelijkheid bij projecten over hoe straten moeten worden in gericht.	Scheelt circa 2 FTE beleid. Kost waarschijnlijk een klein beetje extra FTE bij projecten, circa 0,5-1?
28	Beleidskader Doelgroepen Autoverkeer		Het Beleidskader Doelgroepen Autoverkeer legt uit voor welke doelgroepen we wel/geen ruimte willen maken, en hoe we afwegingen maken. Het opstellen en hanteren hiervan kost relatief veel beleidstijd, maar maakt de uitvoering eenduidiger en	Het is mogelijk om het beleidskader in de kast te stoppen en geen 'ambassadeurs' te hebben. Dat betekent: meer recht toe recht aan verkeersfilters en vergelijkbare maatregelen instellen, zonder na te denken over doelgroepen.	Het loslaten van het beleidskader doelgroepen autoverkeer zorgt ervoor dat er minder efficiënt en eerlijke maatregelen kunnen worden voorgesteld voor verkeersfilters. Hiermee komt de ambitie voor een	Circa 0,5-1 FTE beleidsadvisering. Het is niet eenduidig of hiermee projecten sneller zullen gaan of trager.

			rechtvaardiger. Er is nu geen update voor gepland.		autoluwe stad onder druk te staan.	
29	Beleidskader Buitenreclame		Beleidskader Buitenreclame (2020) wordt in 2026 geactualiseerd om nieuwe beleidswensen over digitale reclame en over de inhoud van reclame in beleid op te nemen. Dit kost veel tijd in afstemming tussen portefeuilles door wensen tot reclamebeperking op inhoud en de financiële achtergrond van de reclameconcessies.	Minder contracten biedt kans, maar ook risico. Het aantal is laatste 10 jaar teruggebracht van circa 15 naar 5. Geen reclamebeperkingen op inhoud zorgt voor minder handhaving en hogere opbrengsten.	- Geen reclamecontracten betekent minder inkomsten (circa € 15 mln). - Minder contracten betekent nieuwe rol gemeente om wachthuisjes voor het OV aan te bieden. - Minder reclame resulteert mogelijk in meer wildplak en meer beheer en handhaving voor de gemeente. - Minder mogelijkheid om reclame voor bepaalde doeleinden aan banden te leggen.	1,5 FTE voor beleid en contractmanagement bij V&OR. Bij Stadsloketten veel toetsing van reclameaanvragen op basis van APV.
30	Leidraad CVC, checklist toegankelijkheid, Leidraad Verkeersontwerp, Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad		De ontwerphandboeken kosten veel tijd om op te stellen, en kosten ook veel tijd om te hanteren. Het ontwikkelen van dergelijke standaarden vraagt veel discussie tussen verschillende experts. Tegelijkertijd zorgt dit wel voor kennisoverdracht.	Het is mogelijk om op sommige vlakken terug te vallen op landelijke standaarden van het CROW. Op andere vlakken bestaan deze niet.	Het nadeel van het hanteren van landelijke standaarden is dat deze geen rekening houden met de Amsterdamse context, met veel kades, trams, drukte. Ook loopt Amsterdam op bepaalde zaken, zoals 30km/u, voorop. Bovendien kan het loslaten van de kaders juist zorgen voor meer onduidelijkheid en	Dit leidt hooguit tot een besparing van circa 1-2 FTE in de uitvoering (ontwerp), gezien verkeersontwerp altijd onderliggende discussie oplevert en standaardisatie efficiëntiewinst kan opleveren.

					discussie, wat juist nog meer capaciteit kost in de uitvoering.	
31	Verkeersveiligheid, Werkgroep Blackspots, Afwegingsleidraad werkgroep verkeerslichten Amsterdam		Het verkeersveiligheidsbeleid en de verkeerslichten kosten relatief weinig beleidscapaciteit, maar vraagt veel van de uitvoering.	Het is mogelijk om nog verder terug te schalen qua verkeersveiligheid, dat zit met name in de maatregelen. We kunnen besluiten om bij Black Spots niet meer gelijk aan de slag te gaan, maar pas wanneer er weer technische noodzaak is. Dit betekent het langer laten voortbestaan van onveilige verkeerssituaties. Het is ook mogelijk om een aantal verkeerslichten te verwijderen die technisch gezien niet noodzakelijk of wenselijk zijn, maar op verzoek van bestuurders zijn gerealiseerd.	Het aantal verkeersslachtoffers is aan het stijgen, het zou vragen oproepen onder Amsterdammers als we ondanks deze trend verder terugschalen. Bovendien is er sprake van een hoge ervaren drukte in de stad en voelen met name veel fietsers zich onveilig. Het kan ook vragen oproepen waarom we niets doen na een ongeluk. Tot slot is er sprake van cofinanciering op deze maatregelen, deze valt dan weg. Het verwijderen van niet-noodzakelijke verkeerslichten kan tot onrust leiden onder bewoners.	Circa 0,5 FTE beleid en enkele (tot circa 10) FTE's uitvoering (in geval van stoppen met blackspotaanpak en doorvoeren losse verkeersveiligheidsmaatregelen).
34	Mobiliteitsplannen (voor de groeiende stad)		Aan de mobiliteitsplannen is een uitvoeringsprogramma gekoppeld. Slechts een	Samenvoegen van mobiliteitsprogramma's.	Bereikbaarheid en leefbaarheid groeiende	1-2 FTE's per programma aan beleidsactualisatie en -advisering, dus circa 10

			deel van de maatregelen in de gebiedsontwikkeling staan in de mobiliteitsplannen. De plannen zijn al gemaakt, de actualisaties kosten relatief weinig tijd. In totaal toch veel actualisatietijd omdat het er veel zijn.	Minder gebiedsontwikkeling. Hardere afspraken over uitvoering voorafgaand aan gebiedsontwikkeling.	én bestaande stad komt verder onder druk. Draagvlak gebiedsontwikkeling neemt af. Juridische onderbouwing gebiedsontwikkeling loopt mogelijk tegen grenzen aan. Missende samenhang tussen gebiedsoverstijgen de projecten (vergrote kans op desinvestering)	FTE totaal. Daarbovenop ook tientallen FTE's aan uitvoeringscapaciteit. Zie hiervoor ook beantwoording vraag 1, onderdeel 3c, ORM-7.
35	Intelligente Toegang		Er staat geen beleidsactualisatie gepland. Als eenmaal de doelgroepen in het afgesloten gebied bepaald zijn dan is er een uitvoeringsregeling te maken. Maar elke doelgroep heeft zijn afweging nodig op het gebied van uitvoerbaarheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid en Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Daarnaast zijn vier directies betrokken bij de totstandkoming van iToegang (Stadsdeel, Dienstverlening, THOR, V&OR) en soms ook Openbaar	Het niet afsluiten van wegen en gebieden zorgt ervoor dat er geen intelligente toegang nodig is. Alternatief is afsluiten zonder ontheffing. Zie hiervoor ook beantwoording vraag 1, onderdeel 3b, ORM-2 over verhardingen. De ambitie los te laten dat iToegang waterdicht te maken is. M.a.w. met een klantvriendelijk systeem is de kans aanwezig op onjuist en ongewenst gebruik van passagerecht.	Minder klantvriendelijk (voor de bewoner en ondernemer in het afgesloten gebied) systeem, waardoor noodzakelijk direct bestemmingsverkeer niet meer voor de deur kan/gaat komen.	Enkele FTE's en dan vooral bij de directie Dienstverlening (ihkv klachten en vragen afhandeling), plus 1-2 FTE's beleidsadvies als we geen intelligente toegang meer doen.

			Ministerie (OM). Afstemming in deze keten kost tijd.			
36	*Openbare Toiletten (geen beleidskader, wel raadsbesluit)*		Het plaatsen en onderhoud van nieuwe openbare toiletten kost veel capaciteit (projecten) en geld.	Het loslaten van de ambitie dat iedereen in drukke gebieden binnen 500 meter naar het toilet kan.	Dit zal leiden tot meer wildplassen en ervoor zorgen dat met name vrouwen, mensen met een beperking en ouderen minder bewegingsvrijheid ervaren	0,1-0,2 FTE beleid, enkele FTE's uitvoering en beheer en onderhoud
37	*Vrouwelijk perspectief (geen beleidskader, beantwoording initiatiefvoorstel)*		Het duidelijk maken wat het 'vrouwelijk perspectief' betekent voor het ontwerp van de openbare ruimte vraagt veel capaciteit	Het loslaten van de ambitie dat de openbare ruimte vanuit vrouwelijk perspectief dient te worden ontworpen.	Dit zal ervoor zorgen dat de openbare ruimte relatief meer vanuit 'mannelijk perspectief'/'de referentie-man' wordt vormgegeven, en vrouwen, kinderen en mensen met een beperking minder ruimte krijgen.	1-2 FTE's beleidsontwikkeling en -advies
39	Bomenverordening	De bomenverordening vraagt met name capaciteit in uitvoering.	Dit omvat een aanzienlijke hoeveelheid verschillende taken en verantwoordelijkheden die door meerdere afdelingen en medewerkers worden uitgevoerd. Denk aan: beoordelen kapvergunningen, handhaving, bijhouden bomenbestand, naleven herplant(plicht)	Flexibeler omgaan met de verordening d.w.z. zwaarwegende uitzonderingen eerder/vaker toekennen. Minder handhaving, afname van hoeveelheid aanvragen kapvergunningen, minder herplant eisen	Risico is dat de herplant/ compensatie van bomen minder kan worden en dat in de nieuwe aanplant geen rekening gehouden wordt met de juiste boomkeuze als het gaat over biodiversiteit en klimaatadaptatie. Met negatief gevolg voor ons bomenareaal en het risico dat we niet kunnen	Enkele fte's binnen de keten (verschillende afdelingen) die zich bezighouden met de uitvoering van de bomenverordening e.e.a. afhankelijk van de omvang van flexibel omgaan door het toestaan van meer uitzonderingen

					voldoen aan de Europese Natuurherstelwet. Het aanpassen van de bomenverordening kan leiden tot maatschappelijke onrust waardoor dit juist keer capaciteit vraagt.	
40	Plan- en Besluitvormingsproces infrastructuur en openbare ruimte (PBI)		Het beheren van het PBI kost weinig capaciteit (<1 FTE), maar PBI werkt door in projecten. Het PBI legt het proces vast voor (herinrichtings)projecten, inclusief wijze van participatie en besluitvorming. Een standaard proces bespaart tijd (is efficiënt). Inhoudelijk kan het proces wel worden aangepast om in projecten capaciteit te besparen.	Het PBI kan worden aangepast: minder bestuurlijke besluitvorming, minder participatie, minder toetsing, minder eisen m.b.t. beleidsrealisatie (duurzaamheid, klimaatadaptatie, verkeersveiligheid, etc.).	Dit kan leiden tot minder bestuurlijke sturing/grip op projecten, weerstand bewoners/ondernemers door beperken participatie, toenemend risico op fouten in projecten door beperken interne toetsing (reparatiekosten) en verminderde beleidsrealisatie in projecten (minder duurzaam, minder klimaatadaptief, minder verkeersveilig, etc.)	PBI aanpassen conform opmerking en kan tientallen FTE's besparen in de uitvoeringsorganisaties (IB, R&D) die werken aan de uitvoering van projecten in de openbare ruimte. Let op dat deze tientallen FTE's overlappen met o.a. USTOR en de verschillende beleidsdoelen en de besparingen op projecten bij Stadsverbetering (zie ook vraag 1, onderdeel 2A, P2-4).
41	Update Nota Veren 2021, Verenstrategie 2026		De beleidsdoelen uit de Nota Veren 2021 staan nog overeind: groei en verduurzaming van de vloot. Hiervoor staat geen update gepland. De Nota gaat uit van een adaptieve strategie, dat betekent dat het wel periodiek nodig is om	Geen Verenstrategie maken en daarmee dus geen zicht op voortgang. Hierin worden reizigersprognoses gebruikt die bepalen hoeveel investeringen nodig zijn.	Dit kan ertoe leiden dat onvoldoende zicht is op wanneer uitbreiding van de capaciteit van veren nodig is, waardoor wachttijden oplopen. Of wordt mogelijk te veel of te	Circa 1 FTE beleid en beleidsadvies. Zie ook opmerkingen in vraag 1, onderdeel 3C, ORM-3 over veren.

			bijvoorbeeld nieuwe reizigersprognoses te maken. Dit jaar gebeurt dat in de vorm van de Verenstrategie (moet nog bestuurlijk proces in). Dat kost wel capaciteit.		vroeg geïnvesteerd. Ook worden verduurzamingsdoelen mogelijk niet gehaald. Bovendien wordt de raad dan niet geïnformeerd.	
42	Logistieke Strategie 2022, Werkplan Stedelijke Logistiek 2023-2025		Aan logistiek wordt relatief weinig gewerkt, zowel in beleid als in uitvoering.	Wel kunnen we kiezen om nog minder of niets te doen aan logistiek, dat scheelt tijd.	Niets meer doen aan logistiek zorgt voor meer verkeersonveiligheid, meer drukte en onduidelijkheid voor de logistieke branche/ondernemers minder mogelijkheden om te sturen op lichtere en schonere voertuigen.	Circa 1 FTE beleid. In uitvoering circa 5 FTE's.
43	Bruggen en Kademuren: Programmaplan (2019), Uitvoeringsstandaard (2021) en Actieplan (2023)		Zie vraag 1, onderdeel 3a, ORM 1PBK	Zie vraag 1, onderdeel 3a, ORM 1PBK	Zie vraag 1, onderdeel 3a, ORM 1PBK	Zie vraag 1, onderdeel 3a, ORM 1PBK

44	RVV-ontheffingen beleid		De gemeente is bevoegd ontheffingen te verlenen van bepaalde verkeersregels. Hiermee mogen bij spoed of zware spullen bepaalde verkeersregels genegeerd worden (bv stilstaan op de stoep met een auto). Het huidige beleidskader uit 2019 is (te) breed te interpreteren; hetgeen de aanvraag- en verleningsketen complex maakt en besluiten niet goed kunnen worden onderbouwd. Het maken/ aanpassen van de kaders kost relatief veel capaciteit vanwege de complexiteit en de afstemming met verschillende belanghebbenden (denk aan ondernemers, zorgverleners, stadsdelen en andere betrokkenen). De uitvoering vraagt ook veel tijd, vooral vanwege de digitaliseringsslag in het aanvragen en handhaven op RVV-ontheffingen. Het nieuwe RVV-beleid gaat ervoor zorgen dat we samen met Dienstverlening het aanvraag- en verleningsproces van RVV-ontheffingen gaan vereenvoudigen. Door	Het voornemen om de uitvoering te digitaliseren (denk aan handhaving via P1 scanauto's) beperkt de capaciteit. De beleidsvoorbereiding betreft een gevoelig dossier waarvoor zorgvuldige participatie met o.a. ondernemers en stadsdelen een vereiste is. Dit levert vooralsnog geen besparing op.	Als we bestaand RVV-beleid niet aanpassen, blijft de verkeersveiligheid voor m.n. fietsers en voet gangers in het geding. De overlast als gevolg van lang en onnodig 'stoepparkeren' vormt een grote uitdaging. Bovendien verwachten wij dat – met een groei van de stad – ook het aantal RVV aanvragen zal toenemen wanneer bestaand beleid gehandhaafd blijft. Reden om beleid rond gebruik van de RVV-ontheffing te herzien aan gaande o.a. duur, functie (wel/niet spoed) en locatie specifiek gebruik.	Beleidscapaciteit opstellen ca 1 – 1,5 FTE Het vereenvoudigen zal naar verwachting enkele FTE's opleveren in de uitvoering.

			duidelijke en transparante regels weten ondernemers waar zij sneller en beter waar zij aan toe zijn en ontstaat minder discussie tijdens het aanvraagproces.			
45	Kader Hondenlosloopgebieden		Is ooit geschreven maar kost sindsdien geen capaciteit meer, behalve bij nieuwe realisatie. Geen actualisatie in de planning.	Geen nieuwe hondenlosloopgebieden realiseren.	Het loslaten van dit kader zorgt ervoor dat er geen hondenlosloopgebieden kunnen worden toegevoegd. Dan kan ertoe leiden dat mensen hun honden op de verkeerde plekken laten loslopen.	Max 0,5 FTE projecten.
46	Aanpak Binnenstad (Lichter op de Wallen)		De ontwikkeling van alle maatregelen (minder zwaar verkeer, vervoer over water) kost veel capaciteit door veel veranderingen in het gebied en dus ook de benodigde afstemming met bewoners en ondernemers. Oo k interne afstemming is hoog vanwege vele zaken die spelen in dit gebied.	Voor dit project geldt: óf doorgaan en volledig uitvoeren, óf helemaal stoppen.	De risico's dat het proeftuingebied (o.a. Wallengebied en Lastagebuurt) drukker en onveiliger is en dat de bruggen en kademuren harder slijten en eerder vervangen moeten worden. Dat kost geld en capaciteit.	Circa 10 FTE's uitvoering en beleidsadvies.
47	Transport over Water		Het adviseren van ambtelijke directies over transport over water	Stoppen met transport over water.	Als we dit niet realiseren, kan het afval en de bevoorrading van de ondernemers in het Wallengebied niet plaatsvinden zonder de 3,5tonszone te overtreden. Dat gaat ten koste van bruggen en	Circa 3 FTE besparing in beleid en uitvoering bij elkaar, maar extra kosten en FTE's bij PBK.

					kademuren, en dat kost op haar beurt weer geld en capaciteit. Bovendien wordt het nog drukker op straat qua logistiek, met allerlei verkeersveiligheidsrisico's.	
48	Tactisch OV-netwerk perspectief		Het tactisch OV-netwerk perspectief is het interne beleid wat de input is voor de omgang met de ov partners (GVB & VRA). Dit opstellen heeft veel tijd gekost. Dit heeft de input gestroomlijnd in de plannen die het GVB maakt.	Het product is af en kost geen capaciteit meer. In de toekomst is te overwegen om niet te actualiseren.	Minder stroomlijning verlies van efficiëntie.	Circa 0 FTE nu, op termijn 0,5 FTE beleid
49	Toekomstvisie Sociaal Vervoer		De toekomstvisie sociaal vervoer omschrijft dat we de stad toegankelijk willen maken voor mensen met een beperking. De kosten van het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) hebben we binnen de perken te behouden.	We kunnen ervoor kiezen om niets nieuws meer op te starten	De stad minder snel toegankelijk en de kosten van het AOV kunnen blijven toenemen	Circa 0,25 FTE beleid 1 FTE uitvoering

*(groen= 2x weinig capaciteit, geel= bij opstellen veel capaciteit en uitvoering weinig capaciteit, oranje= bij opstellen weinig capaciteit en bij uitvoering veel capaciteit, rood= 2x veel capaciteit).

Optioneel: open ruimte per directie

Toelichting op beleid en uitvoering en de inzet van capaciteit (dillema's, procesvoorstel, inhoudelijk, ambtelijk-bestuurlijke verhoudingen etc).	
Directie/ onderwerp/ etc	Bij de inschattingen van FTE's is aangegeven hoeveel FTE er naar schatting voor opstellen, advisering over het beleid en uitvoering van het beleid nodig is. De getoonde FTE's per beleidskader zijn daarmee ook de mogelijk te besparen FTE's. Bij toepassing van de kleuren

	is de volgende richtlijn gebruikt: Groen is <1 fte opstellen, <1 fte advisering/uitvoering Geel is 1 tot 5 fte opstellen, <1 fte advisering/uitvoering Oranje is <1 fte opstellen, 1 tot 5 fte advisering/uitvoering Rood is >5 fte opstellen, >5 fte advisering/uitvoering
Algemeen/'oplegger' over de capaciteitsvraag.	Wat V&OR betreft zit de grote capaciteitsvraag op het snijvlak van beleid en projecten met name in een aantal zaken: • V&OR maakt met name beleidskaders en niet zozeer beleidsvisies. Kaders zijn bedoeld om meer ordening te brengen in de uitvoering, zodat in de uitvoering minder discussie ontstaat. In die zin zijn beleidskaders het gevolg van bestuurlijke ambities op het gebied van reguleren van verkeersstromen (zoals taxi, touringcar, logistiek) en ordenen van de ruimtelijke keuzes (bijvoorbeeld op het gebied van voetgangersruimte, fietsveiligheid en groen). • Het is niet zozeer 'beleid schrijven' wat veel capaciteit vraagt. Beleidsadviseurs bij V&OR houden zich bezig met een groot scala aan activiteiten. Veel tijd gaat zitten in zaken zoals het adviseren van projecten en gebieden enerzijds, en anderzijds het beantwoorden van moties, raadsadressen, etc. oftewel het adviseren van het bestuur. Verder zit er veel werk in het prioriteren van opgaven en bijvoorbeeld het adviseren van andere directies en externe partners zoals de Vervoerregio en GVB. • Projecten spenderen veel capaciteit aan discussies voeren over de projectscope. Er worden namelijk veel deelbelangen uitgevraagd vanuit het bestuur, zoals 'vrouwelijk perspectief', 'duurzaam, tenzij', 'toegankelijkheid', 'fiets', etc., waarbij niet duidelijk is hoe deze zich tot elkaar verhouden. Veel ambities zijn geformuleerd in termen die niet SMART zijn. Soms zijn die beleidsdoelen zelfs strijdig met elkaar. Dit leidt bij projecten tot veel vragen of bepaalde zaken ook 'even' meegenomen kunnen worden, zonder dat altijd duidelijk is hoe en wat. Deels is dit inherent aan het proces, maar deels zorgt dit voor trage besluitvorming. Hoe trager de besluitvorming, hoe groter de kans dat discussies zich herhalen. Het is bovendien ook niet altijd duidelijk hoe om te gaan met conflicterende deelbelangen, zeker bij beperkte capaciteit/budget. De efficiëntie zou kunnen worden bevorderd door duidelijkere bestuurlijke prioriteiten, duidelijkere mandaten om knopen door te hakken, minder (strijdige) ambities, en vaker nee zeggen. • Ook is er capaciteitswinst te behandelen door met elkaar scherper te zijn op de kaders die processen en inhoud standaardiseren voor projecten. Kaders zoals de USTOR, de Puccinimethode, en het Intaketeam van V&OR stellen duidelijk dat we niet zomaar ergens aan de slag gaan. Het nog steviger respecteren van de graafluwte, óók als dat betekent dat we bij 'gedoe' soms tien jaar niets doen, kan veel capaciteit schelen. Bovendien kunnen we scherper zijn op de projectstart: moet dit echt, en wat we gaan we dan wel en niet doen? Dit betekent echter ook dat er bestuurlijk gekozen moet worden om soms kansen te laten liggen en problemen niet of later pas aan te pakken. • Het opheffen van beleid zal in beperkte mate capaciteit vrijspelen of tot bezuinigingen op FTE's leiden, omdat dit beleid toch al is geschreven. Wat zinvoller is in deze, is om selectiever te zijn met de totstandkoming van nieuw beleid. Denk dan met name aan selectievere omgang met moties, initiatiefvoorstellen en dergelijke; deze zaken vragen allemaal om uitwerking op beleidsniveau, en logischerwijs wordt er vaak gevraagd om het ook verder te vertalen naar de uitvoering, wat ook beleidscapaciteit kost.

	• Wat betreft de Puccini-methode: versobering van de standaard betekent dat stadsdelen minder ruimte krijgen voor lokale wensen. Maatwerk vraagt veel capaciteit o.a. in afstemming met omwonenden, betrokkenen en lokaal bestuur. Met een versobering van de standaard valt deze ruimte weg. Er blijft voor stadsdelen ruimte om te bepalen wát ze willen aanleggen, maar het hoe (materiaal, omvang, wijze van beheren) wordt standaard. NB1: bij 'uitvoering' is ook de uitvoeringscapaciteit bij andere directies opgenomen, bijvoorbeeld van het IB voor de projecten die het beleid realiseren. Daarbij ligt het risico van 'dubbele accounting' op de loer, bijv. wanneer het IB dezelfde capaciteit opneemt. Die check is noodzakelijk. Bovendien is er matig zicht op de hoeveelheid capaciteit bij de uitvoering; ook die check is noodzakelijk alvorens conclusies kunnen worden getrokken. NB2: de FTE's zijn logischerwijs ook voor de eigen directie 'indicatief'. Het is raadzaam om, mocht e.e.a. geschrapt worden, in een vervolgopdracht in meer detail te gaan kijken hoeveel capaciteit dit precies oplevert. NB3: De FTE's kunnen niet lineair worden opgeteld om tot een som van bezuinigingen te komen. Ruimtelijke kaders raken aan elkaar en hebben overlap en/of verstrengeling. Bijvoorbeeld: de koele groene stratenkaart en beleidsvoering in het kader van klimaatadaptatie zijn dusdanig met elkaar verweven dat bezuiniging op FTE's met elkaar overlapt. Dit geldt ook voor samenhang met andere vragen over bijvoorbeeld ander onderhoudsniveau en verminderen uitgaven in programma Stadsverbetering.
	In de tabel staan verschillende zaken soorten 'beleid' opgesomd, die zijn te specificeren als: 1. Randvoorwaarden 2. Doelen en ambities 3. Ambtelijke handboeken, processen, werkafspraken en adviescommissies Er zijn patronen te herkennen in hoe de soorten producten zich verhouden tot de capaciteitsvraag. Randvoorwaarden stellen grenzen vast voor projecten. Doelen en ambities zijn een vertaling van bestuurlijke wensen. Ambtelijke handboeken, processen, werkafspraken en adviescommissies zijn geschreven om efficiënter en eenduidiger te kunnen werken en dilemma's te kunnen beslechten. Veel van de producten bevatten twee of drie van bovenstaande elementen. Zo omschrijft Amsterdam Maakt Ruimte randvoorwaarden (drie grenzen), maar stelt ook doelen en ambities (ruimte voor opgroeien, verplaatsen etc.). Daardoor is classificatie niet eenduidig.
	Deze niet opgenomen vanwege marginaliteit (verwaarloosbare capaciteit) 1. Afwegingskader Geldautomaten 2. Handboek Hardlooproutes (te marginaal om op te nemen)
	Niet van V&OR: 1. Groenvisie 2020-2050 (R&D) 2. Visie Openbare Ruimte (R&D) 3. Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (R&D) 4. Beleidskader Hoofdgroenstructuur (R&D) 5. Agenda Dieren (R&D)

	6. De Bewegende Stad, De Amsterdamse Beweeglogica (GGD) 7. De Amsterdamse Gezondheidslogica (GGD) 8. Agenda Groen (R&D) 9. Ontwikkelingskader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam 2035 (UIE) 10. Stedelijk Kader Locatiekeuze Inzamelvoorzieningen (A&G) 11. Actieplan Age-friendly city (GGD) 12. Ontwikkelstrategie 2035 (R&D) 13. Watervisie (R&D) 14. Amsterdamse gedragscode flora & fauna (IB) 15. Amsterdamse Referentienorm Voor Maatschappelijke Voorzieningen, Groen En Spelen (MV) [NB: onderdeel groen- en sportnormen is belegd bij R&D] 16. Ecologische Visie (2012) (R&D) 17. Inrichtingsprincipes Rookvrije Zones (GGD) 18. Aanpak voor ontwikkeling Amsterdamse volkstuinparken (R&D) 19. Structuurvisie Amsterdam 2040 (R&D) [NB: alleen nog vigerend voor onderdeel Hoofdgroenstructuur] 20. Beleidskader Houtstook (R&D) 21. Beleidskader voor het toetsen van ingrepen of herstel van monumenten (R&D) 22. Plan Rigoreus vergroenen (R&D) 23. Programma Smart Mobility (DI&I) 24. Sportvisie Amsterdam 2025 (Sport en Bos) 25. Visie Amsterdamse sportparken: gastvrij & verbonden (Sport en Bos) 26. Transitievisie Warmte (UIE) 27. Strategisch Plan Sporten en Spelen in openbare ruimte (2021) (Sport en Bos) 28. Monumenten in de openbare ruimte (R&D)

Algemeen ruimtelijke projecten

Ruimtelijke kaders en capaciteit						
	Met welke ruimtelijke kaders heb je te maken binnen de voorbereiding, ontwikkeling/ uitvoering en beheer van ruimtelijke projecten	Kosten deze kaders veel capaciteit in het maken van de kaders of in de uitvoering? *	Toelichting op de capaciteit, waarom kost het veel tijd? (invullen bij geel, oranje, rood)	Wat zou er aangepast moet worden om het minder capaciteit intensief te maken?	Wat zijn de risico's als dit ruimtelijk kader wordt aangepast?	Wat zou de capaciteits-winst zijn? (hoeveel capaciteit kost het nu en wat zou het schelen?
1	Aanpak voor Ontwikkeling van de Amsterdamse Volkstuinparken (2021)		uitvoering is intensief, vanwege samenwerking met ca. 45 volkstuinparken en privaatrechtelijke relatie	Alleen sturen via omgevingsbeleid/omgevingsplan en andere ambities zoals door de raad vastgesteld (2021) loslaten en niet via de privaatrechtelijke lijn regelen	Eerst geen besparing omdat beleid moet worden herzien	1 fte/jaar
2	Actieplan geluid 2025-2029		Geen actualisatie nodig	Geen		Geen
3	Actieplan schone lucht (2019)		Bepalen van bestuurlijk ambities, consequenties (ook) voor andere opgaven en ambities in beeld brengen, samenwerking met GGD	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	0,5 fte/jaar
4	Agenda Dieren 2024-2026			Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	0,5 fte/jaar

5	Agenda Klimaatadaptatie 2024-2026			Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	
6	Amsterdam: Bouwen aan buurten van de toekomst, Ontwikkelstrategie 2035 (2024)		Beleidskader is relatief recent en behoeft geen aanpassing; uitvoering (voorbereiden gebiedsontwikkeling) is arbeidsintensief	Minder inzet voor verkenningen en principebesluiten betekent 'opdrogen' van de planvoorraad voor woningbouw/stedelijke ontwikkeling over 3-5 en zeker 10 jaar		2 fte/jaar
7	Amsterdamse richtlijn gezonde en duurzame voedselomgeving (2021)		Hangt sterk samen met bestuurlijke ambities op voedsel	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden		1 fte/jaar
8	Beleidskader Hoofdgroenstructuur		Veel bestuurlijke druk/aandacht om beleidskader te actualiseren (maar nog geen geoormerkte dekking); bestuurlijk en maatschappelijk zeer gevoelig en complex dossier (referendum, burgerberaad)	Bestaand beleid langer in de lucht houden en afwijkingsprocedures minimaliseren (die kosten relatief het meeste geld/capaciteit)		
9	Beleidskader Houtstook Amsterdam (2024)		Beleidskader is relatief recent	Intrekken van beleid en niet meer sturen op beleidsambities		Beperkt (omdat het beleid actueel is)
10	Beleidskader voor het toetsen van ingrepen of herstel van monumenten (2016)		Wordt binnenkort vervangen door Beleidskader Erfgoed	Niet van toepassing		Beperkt
11	Beleidsregel geluidluwe gevel (2023)		Wordt opgenomen in actualisatie Geluidbeleid	Minimale eisen aan geluidbelasting en overlastbeperkende	Doel is meer stroomlijning en minder 'grijs gebied'	Beperkt

			waar momenteel aan wordt gewerkt	maatregelen maakt beleid makkelijker 'haalbaar'	in de uitvoering (duidelijker beleid: ja/nee)	
12	Beleidsvisie externe veiligheid, Gooi- en Vechtstreek (2010)		NB: geldt alleen voor stadsgebied Weesp. Wordt opgenomen in Omgevingsprogramma Fysieke Veiligheid waar momenteel aan wordt gewerkt			Beperkt (want geldt alleen voor stadsgebied Weesp)
13	Ecologische visie (2012)		Beperkte tijdsinzet als het wordt opgenomen in actualisatie Beleidskader Hoofgroenstructuur (wanneer daar bestuurlijk opdracht voor wordt gegeven) en vervolgens in het omgevingsplan, zodat het juridisch geborgd is	Opnemen in HGS geeft ruimte voor weer complete cyclus van participatie, inspraak en bestuurlijke besluitvorming		Beperkt
14	Expeditie Vrije Ruimte 2020-2021		Uitvoering is intensief omdat het om bijzondere initiatieven gaat in de marges van wet- en regelgeving, dus per definitie maatwerk	Afschalen van bestuurlijke beleidsambities ten aanzien van (actieve) ondersteuning van Vrije Ruimte		1 fte/jaar
15	Groenvisie 2020-2050		Beleid kan nog wel enkele jaren vooruit	Er is veel bestuurlijk-maatschappelijke druk op vergroenen en bescherming van groen; de Groenvisie geeft daarin de koers en kaders aan		Beperkt
16	Hoogbouwbeleid 2024		Beleid is recent vastgesteld en kan nog geruime tijd vooruit	Nog meer beperken van meewerken aan (wensen voor) afwijken van beleid	NB: zonder hoogbouwbeleid is hoogbouw bijna nergens toegestaan,	Beperkt

					dus beleid schept hier ruimte voor (woning)bouw	
17	Interim geluidbeleid Amsterdam (2024)		Wordt omgezet naar Geluidbeleid (waar momenteel aan wordt gewerkt)	Minimale eisen aan geluidbelasting en overlastbeperkende maatregelen maakt beleid makkelijker 'haalbaar'		0,5 fte/jaar
18	Nota Duurzaam Landschap (2019)		Samenwerking met provincie, recreatieschappen, grondeigenaren	Afschaffen van 'eigen' ambities en volledig volgen van provinciaal beleid		0,5 fte/jaar
19	Nota Volkstuinen in Amsterdam (2006)		Is nog geldig als overkoepelende verhaal boven de Ontwikkeling van de Amsterdamse Volkstuinparken (regel 2)	Alleen sturen via omgevingsbeleid/omgevingsplan en andere ambities zoals door de raad vastgesteld (2021) loslaten en niet via de privaatrechtelijke lijn regelen		
20	Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Actualisatie 2025		Actualisatie is recent afgerond (raadsbesluit, december 2025), volgende actualisatie staat gepland over ca. 3 jaar	Temporiseren van volgende actualisatie (maar werkt door in alle andere beleidsdossiers)		1 fte/jaar
21	Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023)		Regionaal beleid dat door Amsterdam is geadopteerd/onderschreven	Volledig overlaten aan provincie/MRA/buurgemeenten; Amsterdam opereert volgend		0,5 fte/jaar
22	Ontwikkelstrategie Haven-Stad (2023)		Complexe gebiedsontwikkeling met veel stakeholders, lange planningstermijn, veel variabelen en grote financiële belangen (investeringen en opbrengsten)	Loslaten van ambities voor Haven-Stad als gemengde (hoog)stedelijke intensiverings- en transformatielocatie(s) onder regie van de gemeente		3 fte/jaar

23	Onze stad van morgen (2023)		Hoge ambities (vanuit Europa, rijk, provincie en gemeente zelf), grote maatschappelijke en financiële belangen, zwalkend rijksoverheidsbeleid	Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen; verhoogd risico van planschade/rechtszaken accepteren. Geen actieve rol van gemeente op beperken netcongestie.	(treft vooral Directie Energie in oprichting)	5 fte/jaar
24	Plan Biodiversiteit Parken en Natuurgebieden 2025 - 2030		Recent vastgesteld beleid dat wel even vooruit kan; implementatie/doorwerking kost nog wel ambtelijke inzet en investeringen	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden		1 fte/jaar
25	Plan Koele Groene Stratenkaart (2025)		Recent vastgesteld beleid dat wel even vooruit kan; implementatie/doorwerking kost nog wel ambtelijke inzet en investeringen	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden		1 fte/jaar
26	Plan Rigoureus Vergroenen (2025)		Recent vastgesteld beleid dat wel even vooruit kan; implementatie/doorwerking kost nog wel ambtelijke inzet en investeringen	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden		1 fte/jaar
27	Programma Windenergie Amsterdam 2030		Hangt samen met opgaven vanuit rijk en provincie ten aanzien van 'eigen' opwekking van duurzame energie (RES-traject); complexe regelgeving maakt haalbare locaties vinden lastig	Verlagen van ambities ten aanzien van aandeel windenergie of ten aanzien van totale ambitie voor duurzame opwekking op eigen gemeentelijk grondgebied	(treft vooral Directie Energie in oprichting)	3 fte/jaar

28	Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam (2024)		Beleid is recent vastgesteld en kan nog geruime tijd vooruit; belangen gezondheid (GGD) en verdichting/nieuwbouw zijn hierin in balans	Zo laag mogelijke ambities zodat het beleid makkelijk(er) 'gehaald' kan worden		Beperkt
29	Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050		Hoge ambities (vanuit Europa, rijk, provincie en gemeente zelf), grote maatschappelijke en financiële belangen, zwalkend rijksoverheidsbeleid	Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen; verhoogd risico van planschade/rechtszaken accepteren. Geen actieve rol van gemeente op beperken netcongestie.	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	5 fte/jaar
30	Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025		Hoge ambities (vanuit Europa, rijk, provincie en gemeente zelf), grote maatschappelijke en financiële belangen, zwalkend rijksoverheidsbeleid	Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen; verhoogd risico van planschade/rechtszaken accepteren. Geen actieve rol van gemeente op afdwingen/sturen van circulariteit.	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	3 fte/jaar
31	Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (2020)		Hoge ambities (vanuit Europa, rijk, provincie en gemeente zelf), grote maatschappelijke en financiële belangen, zwalkend rijksoverheidsbeleid	Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen; verhoogd risico van planschade/rechtszaken accepteren.	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	2 fte/jaar

32	Strategisch Huisvestingsplan bovenwijks groen (2020)		Beleid kan nog vele jaren mee; huidige inzet is alleen gericht op jaarcyclus (toekennen investeringsmiddelen, voorbereiden uitvoering)	Loslaten van investeringsambities op gebied van vergroenen van de stad		Beperkt
33	Strategisch Plan Laadinfrastructuur 2020-2030		Uitvoering is arbeidsintensief vanwege vele betrokken partijen en relatie met regelgeving van hogere overheden (bv. milieuzones)	Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen. Geen actieve rol van gemeente op afdwingen/sturen van verduurzaming mobiliteit.	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	4 fte/jaar
34	Transitievisie Warmte (2020)		Er wordt gewerkt aan een (omgevings)programma warmte (wettelijke taak) als opvolger van de Transitievisie. Complex dossiers met veel (externe) stakeholders, bestuurlijk-maatschappelijke risico's en zwalkend rijksoverheidsbeleid	Geen nieuwe agenda maken. Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen. Geen actieve rol van gemeente op afdwingen/sturen van verduurzaming via duurzaam opgewekte/hergebruikte warmte.	(treft vooral Directie Energie in oprichting)	10 fte/jaar
35	Uitvoeringsagenda Circulair 2023-2026		Termijn van de agenda loopt af en ambities vanuit Europa en rijk zijn hoog. Ruimtelijke impact is hoog.	Geen nieuwe agenda maken. Loslaten van koplopersrol van Amsterdam en kiezen voor minimale inzet om aan wettelijk eisen te voldoen. Geen actieve rol van gemeente op afdwingen/sturen van circulariteit.	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	2 fte/jaar

36	Uitvoeringsagenda Duurzaam Erfgoed 2024-2026		Kan nog wel wat jaren doorlopen	Agenda kan vervallen/afgeschaald als ambities ten aanzien van duurzaamheid worden verminderd en/of losgekoppeld van monumenten	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	2 fte/jaar
37	Uitvoeringsagenda Uitstootvrije Mobiliteit 2023-2026		Kan nog wel wat jaren doorlopen	Agenda kan vervallen/afgeschaald als ambities ten aanzien van milieu en gezondheid worden verminderd	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	2 fte/jaar
38	Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (2012)		Wordt geactualiseerd in kader van Omgevingsprogramma Fysieke Veiligheid waar momenteel aan wordt gewerkt (samen met Veiligheidsregio); groei van de stad en verdichting/functiemenging leveren steeds meer complexe veiligheidsvraagstukken op in (opzet en toepassing van) regelgeving	Zoveel mogelijk aansluiten bij rijksbeleid en provinciaal beleid en ambities ten aanzien van woningbouw en verdichting/menging in risicovolle gebieden afschalen	Werkt ook door in werkprocessen en werklast van de Omgevingsdienst NZKG	1 fte/jaar
39	Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)		Visie is op veel onderdelen verouderd (zoals klimaatadaptatie, verduurzaming, netcongestie etc) en staat daarom gepland voor actualisatie of nadere uitwerking (maar nog zonder specifieke dekking)	Verlagen van ambities ten aanzien van gebruik en bijdrage aan beleidsdoelstellingen van de openbare ruimte	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	0,5 fte/jaar

40	Watervisie Amsterdam 2040 (2016)		Visie is op onderdelen verouderd (zoals klimaatadaptatie, verduurzaming, logistiek) en staat daarom gepland voor actualisatie of nadere uitwerking (maar nog zonder specifieke dekking)	Accepteren van conflicterende ruimteclaims op het water en die niet via beleid oplossen/aansturen; minder actieve inzet om Programma Bruggen en Kademuren te helpen	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	0,5 fte/jaar
41	Welstand op het water (2023)		Beleid kan nog wel even vooruit (zie regel 43)	Beperken/loslaten van kwaliteitseisen van woonschepen	Eerst beleid aanpassen, daarna treedt pas besparing op	Beperkt
42	Welstandnota: De Schoonheid van Amsterdam (2024)		Nota is toe aan herziening om aan te sluiten bij de Omgevingswet en voor gebruikers (inwoners, bouwers, architecten) simpeler hanteerbaar te worden (Welstand op het Water (regel 42) kan hierin worden meegenomen)	Beperken/loslaten van kwaliteitseisen voor bebouwing (tenzij verplicht vanuit rijksbeleid voor monumenten/beschermde gezichten).	Afschaffen/aanpassen van beleid kost (eerst) extra inzet (opstellen, participatie, raadsbesluit), daarna treden de besparingen pas op	5 fte/jaar

*(groen= 2x weinig capaciteit, geel= bij opstellen veel capaciteit en uitvoering weinig capaciteit, oranje= bij opstellen weinig capaciteit en bij uitvoering veel capaciteit, rood= 2x veel capaciteit).

Optioneel: open ruimte per directie

Toelichting op beleid en uitvoering en de inzet van capaciteit (dillema's, procesvoorstel, inhoudelijk, ambtelijk-bestuurlijke verhoudingen etc).	
Directie/ onderwerp/ etc	Toelichting

BELEIDSKADERS IN ONTWIKKELING BIJ R&D	
Actualisatie Welstandnota: duurzaam materiaalgebruik	Is in besluitvorming; opdracht van wethouder RO
GOP Nieuw-West	Is in besluitvorming; opdracht van wethouder RO
Beleidskader Ruimte op het Water	Is vergevorderd; opdracht van meerdere wethouders
Omgevingsprogramma ondergrond	Is vergevorderd, nauwe relatie met netcongestie en verduurzaming; opdracht van wethouder RO
Actualisatie Welstandnota: ordekaarten	Is in besluitvorming
Actualisatie Beleidskader Geluid	Is vergevorderd; opdracht van wethouder RO
GOP Buitenveldert	Is in besluitvorming; opdracht van wethouder RO en stadsdeelvoorzitter Zuid
Beleidskader Leisurevoorzieningen	Is vergevorderd (bijna gereed voor besluitvorming); opdracht van de raad in kader van Aanpak Binnenstad
Ruimtelijk Beleidskader Begraven	In opstartfase; nauwe relatie met dossier IGA (aanvraag islamitische begraafplaats en wettelijke plicht gemeente om grond aan te bieden in vol eigendom)
Beleidskader inrichting en gebruik van daken	Ongeveer halverwege; opdracht van de raad naar aanleiding van motie
Actualisatie Visie Openbare Ruimte	Zie nummer 39 hierboven
Beleidskader Geur	In opstartfase; onderdeel van de beleidsagenda van de Omgevingsvisie (vastgesteld door de raad)
GOP Haven	Ongeveer halverwege; opdracht van wethouder RO
GOP Zuidoost	In opstartfase; opdracht van wethouder RO
Omgevingsprogramma Maaiveldhoogtes	Ongeveer halverwege; nauwe relatie met Programma Klimaatadaptatie
Actualisatie Welstandnota: ordekaarten	
Actualisatie Beleidskader Geluid	
GOP Buitenveldert	
Beleidskader Leisurevoorzieningen	

Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke kaders en capaciteit – een aantal voorbeelden Onderstaande tabel is geen uitputtend overzicht van alle ruimtelijke kaders, maar geeft een aantal verduidelijkende voorbeelden van waar beleidskaders knellen in de uitvoering						
	Met welke ruimtelijke kaders heb je te maken binnen de voorbereiding, ontwikkeling/ uitvoering en beheer van ruimtelijke projecten	**Kosten deze kaders veel capaciteit in het maken van de kaders of in de uitvoering? ***	**Toelichting op de capaciteit, waarom kost het veel tijd?** **(invullen bij geel, oranje, rood)**	**Wat zou er aangepast moet worden om het minder capaciteit intensief te maken?**	**Wat zijn de risico's als dit ruimtelijk kader wordt aangepast?**	**Wat zou de capaciteits-winst zijn? (hoeveel capaciteit kost het nu en wat zou het schelen?**
1	**Participatieverorderning (2024)**		Het opstellen van een participatieplan is gericht op controle, met verplichte formats en adviesrondes. De ruimte om te participeren is er soms niet, maar de inzet moet geleverd worden. Dit kost veel tijd aan de voorkant, ook als het uiteindelijk weinig resultaat oplevert.	Ruimte voor maatwerk aan de voorkant, passend binnen de opgave, zodat het doel van goede participatie en bijhorende inzet beter aansluit op het resultaat.	Het doel van goede participatie (luisteren naar wat passend, gewenst en nodig is in een gebied) moet behouden blijven.	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten
2	**Ruimte voor de economie van Morgen - Productieve bedrijvigheid in 'productieve wijken'**		Het op grote schaal op gebouwniveau mengen van bedrijfsruimte met woningbouw leidt tot een zeer complexe (zo niet	- Maatwerkopgave per transformatieproject (zonder daarbij terug te hoeven naar de	Bedrijfsruimte zal in nieuwbouw minder op gebouwniveau gecombineerd zijn met woningbouw	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten

			onhaalbare) bouwopgave in de transformatiegebieden. Projecten lopen hierop vast, de ruimtes zijn niet te vullen door de doelgroep, businesscases zijn niet sluitend te krijgen. Daarnaast leidt het voor een van de doelgroepen (stadsondersteunende bedrijvigheid) tot te hoge huren, zodat er geen afzetmarkt is. Gevolg: zeer langdurige onderhandelingen, per bouwproject (dezelfde) discussie over afschalen van ambitie, waarbij de bewijslast bij de projectteams ligt (bestuurlijk beleidsmatig afschalen is tot op heden niet gelukt). Tot nu toe is een fractie van het totale metrage productieve bedrijvigheid (500.000 m2-bvo) dat in de investeringsbesluiten is vastgelegd pas gerealiseerd.	raad om vastgesteld investeringsbesluit te herzien) - Op te nemen per project wat reëel haalbaar is qua bedrijfshuisvesting - Ontmeng op projectniveau - Intensiveer bestaande bedrijfslocaties - Geef ruimte/mandaat qua doelgroepen/functies aan projectteams (zoet en zuur)	dan nu wordt gewenst (maar nu ook in de praktijk niet behaald)	
3	**Grondprijsbeleid (erfpacht) – in grootschalige transformatie**		Grondprijs- en erfpachtbeleid is in grootschalige transformatie te algemeen voor de opgave. Er is behoefte aan meer	Beleid ruimer formuleren en meer ruimte en mogelijkheden geven voor toepassing	Beperkt	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten

			toegepast beleid. Termijnen in het grondprijsbeleid zijn gezien de complexiteit niet haalbaar voor ontwikkelaars. Dit terwijl er inhoudelijk geen probleem is om de termijn te verlengen, maar de norm past niet.	ervan in transformatie		
4	**Grondprijsbeleid (erfpacht) - niet voortijdig slopen**		Een voorbeeld dat laat zien dat we als gemeente erg vasthouden aan ons beleid: voortijdige sloop vanwege fiscale redenen (in transformatieproject) was niet toegestaan. Na heel veel discussie en een juridische brief naar het college bleek het toch mogelijk. Dit terwijl het voor tal van projecten een sleutel is om de businesscase sluitend(er) te krijgen.	Meer onderbouwde keuzes vanuit het project/lokale opgave toestaan.	Angst voor misbruik (kaalslag/ontwijking) lijkt belangrijkste reden.	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten
5	**Woningbouw – het bouwen van een goede mix (30-40-30)**		Afwijken van de norm is zeer ingewikkeld. Terwijl hier wel een sleutel ligt in de opgave: juist door wat meer ruimte bij de projectteams te laten over wat een goede woonmix (en de niet-woonmix) is en hoe deze ook echt werkt kan enorm helpen de	Ruimte voor maatwerk, passend binnen de opgave om een goede mix en betaalbaar wonen te realiseren.	Beperkt, mits de realisatie van woningbouw blijft aansluiten bij de grotere opgave	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten

			gebiedsontwikkeling verder te brengen.			
6	**Beleid voor gebiedsontwikkeling - zoals Natuurinclusief bouwen, Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen**		Sluit niet aan op de omgevingswet, die uiteindelijk leidend is in het verkrijgen van een vergunning door ontwikkelende partijen.	Ruimte voor maatwerk, passend binnen de (stedelijke en lokale) opgaven.	Beperkt, mits de realisatie van doelstellingen blijft aansluiten bij de grotere opgave.	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten
7	**Beleid voor inkoop en aanbesteding met lead buyers (bedrijfsvoering)**		Het proces voor inkoop is sterk ingericht op controle en rechtmatigheid, niet op rechtvaardigheid en resultaat. Voor een relatief kleine opdracht (€ 10.000) moet aan allerlei zaken worden voldaan die niet in de aanbestedingswet staan. De inkoopadviseur functioneert als poortwachter (Je komt niet verder, tenzij…)	Versimpel het inkoopproces en maak het proportioneel. Schrap interne regels die strenger zijn dan de wet. Positioneer de inkoopadviseur als adviseur in plaats van als controlerende lead buyer.	Beperkt, mits we blijven voldoen aan wetgeving.	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten
8	**De vele raamcontracten (bedrijfsvoering)**		Dit geldt binnen de hele organisatie, maar om een paar voorbeelden uit het ruimtelijk domein te geven: - Voor het aanleggen van een speelplek heb je te maken met 7 raamcontractanten, die een deel van de	Verminder het aantal raamcontracten waar deze kostenverhogend werken in de uitvoering.	Beperkt	Winst in tijd en capaciteit in uitvoerings-trajecten

			speelplaats maken. Dit leidt tot kwaliteitsverlies, het werkt kostenverhogend, geen marktwerking en meer proceskosten voor eigen mensen. - Een raamcontractant vraag €4,- extra per strekkende meter voor hekwerk. Dit is enorm kostenverhogend. - Een raamcontract voor inmetingen is ingecalculeerd op prijs binnenstad. Dit is enorm kostenverhogend.			

	Met welke ruimtelijke kaders heb je te maken binnen de voorbereiding, ontwikkeling/uitvoering en beheer van ruimtelijke projecten	**Kosten deze kaders veel capaciteit in het maken van de kaders of in de uitvoering?**	**Toelichting op de capaciteit, waarom kost het veel tijd?**	**Wat zou er aangepast moeten worden om het minder capaciteit intensief te maken?**	**Wat zou de capaciteitswinst zijn? (hoeveel capaciteit kost het nu en wat zou het schelen?**	**Opmerkingen**
1	Selectiebeleid woningcorporaties		Weinig, selectiebeleid staat, herzien weinig werk	Het beleid volstaat nog	0,1 fte/jaar kost het nu.	Met de AFWC zijn afspraken gemaakt over

	(College 07.04.2015)		Middels dit beleid is geregeld dat corporaties een voorrangspositie hebben – op gemeentelijke locaties – bij de bouw van sociale huurwoningen en gelden er corporaties aparte erfpachtafspraken: sociale grondprijzen)	steeds, en zorgt voor duidelijkheid en tijdwinst aan de voorkant.		de wijze van verdeling van gemeentelijke locaties. Afschaffen kan – gezien de prestatie-afspraken die we hebben met de corporaties – op dit moment niet
2	Stedelijk Kader voor particuliere transformaties (Raad 20.12.2017)		Opstellen beperkt werk. In uitvoering meer met toetsen. Voor particuliere transformatieprojecten in stadsdelen geldt – indien er 10 of meer nieuwe woningen worden toegevoegd – als uitgangspunt de “40-40-20”. In het stedelijk kader is dit vastgelegd én is aangegeven wanneer van dit uitgangspunt kan worden afgeweken. De directeur Grond en Ontwikkeling heeft mandaat om te beslissen over afwijkingsverzoeken.	Ondergrens naar boven (50 is bestuurlijk voorstel geweest in 2024.	0,2 fte/jaar Een hogere ondergrens betekent dat er minder projecten, waarbij wordt afgeweken van de 40-40-20, ambtelijk moeten worden voorgelegd. Dit scheelt inzet van ambtelijk capaciteit. Er zijn echter maar jaarlijks een stuk of 10 à 15 verzoeken	De stadsdeelbesturen hebben niet ingestemd met het verhogen van de ondergrens en het kader is uiteindelijk niet aangepast. Dit zou alsnog gedaan kunnen worden. Een hogere ondergrens betekent ook meer ruimte voor partijen om kleine projecten te transformeren (want 100% vrije sector is dan ook mogelijk)
3	Diverse Algemene Bepalingen (door de raad vastgestelde bepalingen		De gemeente voert sinds 1896 erfpachtbeleid: uitgifte in erfpacht is de regel en		Opstellen 3 fte/jaar.	‘Rust’ is van het grootste belang in het erfpachtdossier. De

	voor het uitgeven van grond in erfpacht) + Wijzigingsbesluit overstapregeling van voortdurende erfpacht naar eeuwigdurende erfpacht voor woonbestemmingen 2017 (College 22.11.2022)		verkoop in vol eigendom de hoge uitzondering. Er zijn zowel voortdurende als eeuwigdurende erfpachtrechten in Amsterdam. Daarnaast is er nog een aantal tijdelijke erfpachtrechten. Sinds juli 2016 vinden nieuwe gronduitgiften in eeuwigdurende erfpacht plaats onder de Algemene Bepalingen voor eeuwigdurende erfpacht (AB2016). Algemene bepalingen zijn noodzakelijk voor het kunnen uitgeven van grond. In 2017 is de Overstapregeling ingevoerd, dit is een regeling waarmee erfpachters met een woning kunnen overstappen van het voortdurende naar het eeuwigdurende stelsel. In 2022 is deze regeling – n.a.v. het Coalitieakkoord in 2022 - gewijzigd: er wordt 10% extra Overstapkorting verleend.	Basis van gemeentelijke grondpolitiek. Beleid is daarmee niet vervangbaar, de uitvoering kan efficiënter op termijn, zie opmerking	Uitvoeren: 250-300 fte/jaar	achterstanden in het beheer zijn nog steeds fors, het college is onlangs akkoord gegaan met tijdelijk extra inzet daarvoor. Daarnaast is de applicatie voor het beheer dringend aan vervanging toe. Deze cruciale vernieuwing zal veel inzet vergen. Als alles ‘op orde is’ dan kunnen hier mogelijkheden liggen maar dat kan zeker nog vijf jaar duren De ministeriele Handreiking “*Algemene Erfpachtbepalingen voor gemeentelijke erfpacht”* uit 2024 wijst op de uitvoeringsverplichtingen van gemeenten bij het hanteren van een erfpachtstelsel en vraagt om het onderhouden en regelmatig actualiseren van het erfpachtbeleid.

4	Beleidsregels selectieprocessen bij gronduitgifte voor gebiedsontwikkeling Amsterdam 2023 (College 05.09.2023)		In 2023 zijn de beleidsregels voor selectieprocessen in het kader van gronduitgifte herijkt, n.a.v. het zogenaamde Didam-arrest in 2021. Een openbare meervoudige selectie van partijen blijft uitgangspunt. In de beleidsregels zijn uitzonderingen en een hardheidsclausule vastgesteld waardoor beargumenteerd afwijken van het openbaar meervoudig selecteren mogelijk is. Ook zijn er regels opgenomen wat betreft integriteit.	Het afschaffen van het selectiebeleid is onwenselijk (vanwege wetgeving, o.a. Didam).	3 fte/jaar voor advies en toetsing (ASM), verder onderdeel projecten (Projectleiding grondzaken)	Dit beleid afschaffen betekent een integriteitsrisico, geeft onduidelijkheid in de projecten (ook bij externe partijen) en levert grote juridische risico's op, wat zal zorgen voor meer benodigde inzet in plaats van de gewenste besparing.
5	Beleidskader Bodem onder de Omgevingswet (Raad 08.11.2023)		Dit beleidskader biedt een praktische richtlijn hoe in Amsterdam met grond, vrijkomende grond en baggerspecie moet worden omgesprongen. Het document is primair gericht aan gemeentelijke afdelingen die veel met grond werken,		2 fte/jaar Zonder een beleidsmatig kader kunnen vragen hierover niet goed beantwoord worden. Schrappen van dit kader levert per	

			adviesbureaus, aannemers en andere bodemintermediairs.		saldo naar verwachting geen besparing qua capaciteit op.	
6	Grondwaardebeleid voor nieuwe en bestaande erfpachtrechten Amsterdam 2025 (College 10.12.2024)		Via het grondprijsbeleid wordt inzicht gegeven in hoe de gemeente de waarde van haar gronden bepaalt (de grondprijsmethoden) en de kaders, uitgangspunten en randvoorwaarden die daaraan ten grondslag liggen. Voor de grondprijsbepaling van nieuwe én bestaande erfpachtrechten geldt in de basis dezelfde methodiek, namelijk de genormeerd residuele methode. Het kader is nodig voor de uitvoering van projecten.	Geen nieuwe wensen via erfpachtbeleid willen vastleggen	0,3 fte/jaar voor jaarlijks act Weinig in maken 0,3 fte. Uitvoering advisering 10 fte jaar ualiseren. Uitvoering blijft	Hiermee worden de opbrengsten voor de gemeente bij erfpachtuitgifte geborgd. De gemeente past dit genormeerd en marktconform toe, om ongeoorloofde staatsteun te voorkomen. Het kader is nodig voor de uitvoering van projecten. Jaarlijks worden grondprijzen geactualiseerd, op basis van de marktomstandigheden. Als we dit niet zouden doen, lopen we geld mis én is er sprake van een staatsteunrisico.
7	Beleidsregels voor de realisatie van middenhuurwoningen (College 17.06.2025)		In 2025 is het middenhuurbeleid aangepast om beter aan te sluiten bij de Wet Betaalbare Huur. De nieuwe beleidsregels zorgen ervoor dat ook woningen met meer		1 fte/jaar	Als we het beleid zouden loslaten, betekent dit dat er alleen nog hele kleine middenhuurwoningen gebouwd kunnen worden (tot 186 punten conform het WWS).

			dan 186 punten in het middensegment gerealiseerd én dat deze woningen pas na 25 jaar verkocht kunnen worden.			
8	Kantorenstrategie Amsterdam (Raad 18.02.2026)		De Kantorenstrategie is recent vastgesteld en dusdanig flexibel opgesteld dat voorlopig geen actualisatie nodig zal zijn. Deze nieuwe strategie geeft ruimte om binnen projecten een goede afweging te maken. De vroegere kwantitatieve groeidoelstelling van +125.000 m^2 per jaar is losgelaten	.	Opstellen 3 fte, Het aanpassen van deze strategie levert o.i. geen extra capaciteit op, het zal eerder zorgen voor onrust en vertraging in projecten.	

*(groen= 2x weinig capaciteit, geel= bij opstellen veel capaciteit en uitvoering weinig capaciteit, oranje= bij opstellen weinig capaciteit en bij uitvoering veel capaciteit, rood= 2x veel capaciteit).

Toelichting op beleid en uitvoering en de inzet van capaciteit (dilemma's, procesvoorstel, inhoudelijk, ambtelijk-bestuurlijke verhoudingen)	
Directie/ onderwerp/ etc	**Toelichting**
Stapeling beleidskaders	Op een aantal thema's die G&O zeker ook belangrijk vindt, en doorwerken in de gebiedsontwikkeling zijn er echt heel veel beleidskaders. Om een indruk te geven: Groenbeleid (o.a. - Hoofdgroenstructuur; Burgerberaad Groen; Groenvisie; Biodiversiteit; Rigoreus vergroenen), Klimaat en Duurzaamheid (Uitvoeringsagenda circulair; Transitievisie warmte; Strategie klimaatadaptatie ; Agenda Klimaatadaptatie; Routekaart Amsterdam klimaatneutraal; Onze stad van Morgen)

	Geluid (diverse) Participatie: Dat is geen ruimtelijk beleid, maar wel zeer bepalend voor ons werk. De vernieuwde participatieverordening zorgt voor langere processen met dito looptijd en daarmee voor langer beschikbaar moeten zijn van projectteams voor contacten en besluitvorming. De lange looptijd van planvorming en uitvoering is de voornaamste verklaring voor de hoge proceskosten. Het dubbele bestuurlijke stelsel, centrale stad en stadsdelen zorgt óók voor langere looptijden: invulling adviesrollen, bestuurlijke besluitvorming zowel centraal als decentraal. Vanuit 4 opdrachten moet participatie worden ingevuld: Participatie verordening; Samen stad maken; participatie vanuit stadsdelen; ejnde projectgebonden verplichte projectmatige participatie. Maatschappelijke voorzieningen, tijdelijke initiatieven, vrije ruimte. In dit kader speelt er veel, met ook veel bestuurlijke wensen, denk aan initiatiefvoorstel maatschappelijke initiatieven. Veel verkenningen voor toekomstige mogelijke wensen, kunnen in de praktijk van de gebiedsontwikkeling botsen. **Conclusie** Een lijn om te kiezen zou zijn, wel goede bestuurlijke uitgangspunten en dan mandaat en kennis in de projectgebieden om dit toe te passen. Bijvoorbeeld door een adviseur duurzaamheid (zoals nu een DGO-er) de duurzaamheid te laten bekijken en een stedenbouwkundige de groen uitgangspunten en 1 participatie adviseur. Zo meer flexibiliteit en gebiedseigen afwegingen, terwijl de bestuurlijke uitgangspunten op hoger niveau geborgd zijn. Meer vrijheid op gebiedsniveau conform het gedachtengoed van Gewoon Goed, zal ervoor zorgen dat de uitvoering sneller zal gaan. Dit betekent dat investeringsbesluiten meer vrijheidsgraden moeten geven op projectniveau. Snellere uitvoering betekent dat er minder tijd een volledig projectteam nodig is en dus minder totale proceskosten
GEWOON GOED in Investeringsbesluiten en bouwenvelop	Een analyse van dit jaar laat zien dat de bouwenveloppen meestal nog te uitgebreid en te gedetailleerd zijn. Het aantal en het detailniveau van de kavelregels neemt niet af. Er worden strakke bouwenveloppen met weinig ontwerpvrijheid opgesteld. Hierdoor lijken regelmatig de inschrijvingen op elkaar en worden alternatieve, efficiëntere oplossingen niet mogelijk. Deels komt dit doordat de tenders voortkomen uit bestaande Investeringsbesluiten, dichtgetimmerde SP's en Beeldkwaliteitsplannen en omgevingsplannen. Tegelijkertijd worden in de bouwenveloppen vrijwel altijd kavelregels toegevoegd die verder gaan dan wat er in de ruimtelijke kaders staat, ondanks het feit dat de adviseur tenders en het tenderteam in een vroeg stadium hierop feedback geven. Er is meer aandacht nodig voor de bouwenveloppen in relatie tot Gewoon Goed in de organisatie. Investeringsbesluiten met onhaalbare beloftes In veel investeringsbesluiten zijn bestuurlijke ambities en beloften opgenomen die bij de realisatie te duur blijken te zijn of waar geen dekking voor is geregeld. Voorbeelden hiervan zijn BSH en Hamerkwartier. Denk daarbij aan: betaalbare, productieve bedrijfsruimten, grote betaalbare woningen, inpassen scholen, fietsenstallingen, sportnorm en participatie. Afwijken van deze beloften vraagt een bestuurlijk besluit, wat een lang traject is. Er ligt een verantwoordelijkheid bij de ambtelijke opdrachtgevers en managers om te zorgen dat nieuwe investeringsnota's,

	kavelpaspoorten en tenders aan de voorkant flexibel en robuust worden ingericht passend in de impuls 'Gewoon Goed'. Tegelijkertijd is het een gegeven dat in het bestuurlijk-politieke proces er altijd een prikkel bestaat om ambitieuze investeringsbesluiten vast te stellen.
Gemeentelijke processen	PMB heeft in haar antwoord mooi een aantal processen genoemd, die een efficiënte uitvoering in de weg staan. Deze steunen we vanuit G&O - Inkoop en Aanbesteding (via de Lead Buyers) - Raamcontracten Wat hier momenteel nog speelt is het beheeracceptatie proces, maar daar lijkt met de begroting 2026 meer ruimte in te komen **Ad 4.**
Bestuursopdracht Complete Stad	In de bestuursopdracht is de samenhang tussen de verschillende keuzen goed in beeld gebracht. Gebruik dit inzicht en deze knoppen om te kiezen. Als er bijvoorbeeld wordt gekozen voor minder woningen per jaar bouwen, kunnen we temporiseren in de projecten in planfase 0 en 1. (dan hebben we nog even genoeg planvoorraad) en kan er ook beter geschrapt worden in de plannen in de fasen 2 en3. Keuzen die daar ook inzichtelijk worden gemaakt, zijn keuzen in de programmering. De knop van de programmering kan niet los worden gezien van de knop van het aantal woningen. Als we twee instellingen van deze knoppen vergelijken, bijv. 40-40-20 bij 5000 woningen of 30-40-30 zoals het landelijk beleid van ons vraagt) bij 7500 woningen. De instelling van 30-40-30 bij 7500 woningen leidt tot een absoluut hoger aantal sociale huurwoningen, een hoger resultaat in het VEF, en daarnaast ook tot een hogere rentabiliteit voor de ontwikkelaar. En daarmee tot een hogere snelheid van uitvoering en daarmee ook lagere proceskosten voor de gemeente.
Stapeling van alle beleid.	G&O is een uitvoeringsorganisatie en maakt zelf vrijwel geen nieuw beleid, anders dan bijvoorbeeld het toepassen van landelijk beleid (bijvoorbeeld Wet Regie) en bijvoorbeeld het updaten van de grondprijzen. Potentieel nieuw beleid komt van het bestuur of de Raad, zie als voorbeeld de huidige discussie over optoppen, motie Minderhoud over maatschappelijke iniatieven, burgerberaad Groen etc. In de uitvoering hebben we "last van" de 116 beleidskaders en de veelal "dichtgetimmerde" investeringsbesluiten (einde fase 3 Plaberum). Het gaat niet zozeer om specifieke beleidskaders, maar om de stapeling van beleid en de veelal bestuurlijke wens om dit op een klein gebiedsniveau allemaal in te regelen. (Voorbeelden zijn allerlei gemeentelijk bepaalde normen, maar ook bijv. de wens om bepaalde bedrijven te houden, etc.) Zomaar schrappen in de 116 kaders is niet productief, wel zouden we graag ze groeperen naar thema (zie ook punt 1) en dan met de beleidsdirecties en projecten samen bekijken wat je nu echt nodig hebt om het goed te kunnen

	uitvoeren. Onze uitdagende stelling is dat we dan wellicht wel 1/4 van de beleidskaders kunnen laten vervallen. Stapeling van beleid is ook te voorkomen door aan de voorkant goed met elkaar af te stemmen is dit nodig en uitvoerbaar. De beleidsadvies tafel kan die rol vervullen
Schouw vanuit projecten in uitvoering: probleemanalyse, kansen en voorstellen	Efficiëntie en resultaat voor stedelijke ontwikkeling binnen de gemeente Amsterdam wordt belemmerd door versnipperd en sectoraal beleid, gebrek aan prioritering en beperkte ruimte voor maatwerk. Om effectiever te werken is het noodzakelijk om sectorale belangen te overstijgen, beleid te toetsen op uitvoerbaarheid en heldere mandaten te creëren voor de uitvoering. ***<u>Schets van de problematiek</u>*** **Gevolgen van sectoraal beleid voor de uitvoering** Beleid wordt sectoraal opgesteld en programmaonderdelen binnen een opgave zijn over verschillende directies en afdelingen verdeeld. In deze structuur is beleid zich te veel gaan richten op controle (het markeren en parkeren van ambities) en niet op resultaten of uitvoering. Regelmatig is beleid dat wordt vastgesteld strijdig met andere beleidsinstrumenten. Een gemiddeld project in de gebiedsontwikkeling moet momenteel rekening houden met 116 beleidsinstrumenten. In de dagelijkse praktijk betekent dit dat projectteams voortdurend over allerlei zaken gevoelige afwegingen moeten maken, die vervolgens op verschillende niveaus binnen de organisatie moeten worden besproken. De mensen uit de beleidsdirecties in de projectteams hebben vaak zelf geen mandaat om keuzes te maken, maar moeten akkoord halen bij de eigen directies. Onze ervaring is dat het stellen van prioriteiten binnen de vele beleidsambities uitermate stroef verloopt en veel inzet vraagt. Ruimte voor maatwerk (dat past binnen de centrale opgavedoelstellingen) wordt maar zeer beperkt toegestaan. Daarnaast heeft het systeem waarin we allemaal werken zijn uitwerking op gedrag, gewoontes en patronen. We ervaren vaak dat het sectorale belang verdedigd moet worden, soms boven het integrale belang van resultaat bereiken voor de stad; in het project. Er is een groeiende disbalans tussen lijn- versus projectbelang. Onze projectmanagers ervaren dat zij in de uitvoering van projecten een zeer groot deel van hun tijd besteden aan afstemming over interne zaken met de Gemeente Amsterdam zelf. (zie geschetste voorbeelden 1, 4 en 5) **Beleid wordt vastgesteld zonder uitvoeringsbudget** Regelmatig wordt beleid vastgesteld, zonder goed te onderzoeken wat de kosten en implicaties gaan zijn in de uitvoering, het beheren en de handhaving ervan. Dit terwijl er wel degelijk consequenties zijn voor financiën, organisatie en capaciteit. Omdat er vaak geen financiering is voor toepassing van beleid in de bestaande stad, moet

	veel beleid toegepast worden in gebiedsontwikkelingsprojecten. Een voorbeeld hiervan is het beleid op groen versus het beheer van groen: *Er is een toename van groen in de stad via de hoofdgroenstructuur en om als gevolg van groennormen en de participatieverordening bewoners mee te laten ontwerpen. Dit leidt tot bijzondere groene ontwerpen, bijhorende hoge verwachtingen en veel inzet van capaciteit om tot die ontwerpen te komen. Beheer stelt vervolgens vanwege hun beschikbare budget onderhoudsniveau 'sober' vast. Het extra groen kan dus niet uitgevoerd en/of onderhouden worden. De bewijslast waarom iets niet kan ligt vervolgens bij het uitvoerende project. Concluderend vragen dit soort trajecten veel tijd en inzet van personeel, terwijl het resultaat onzeker is en vaak teleurstellend voor betrokkenen.* **Veranderde context van gebiedsontwikkeling** Bovendien is de context van gebiedsontwikkeling veranderd. De klassieke gebiedsontwikkeling aan de hand van tenders zoals bijvoorbeeld op IJburg, maakte combinaties van beleid in de uitvoering nog wel eens interessant en succesvol, maar dit is een steeds kleiner aandeel. De focus van stedelijke ontwikkeling is verschoven naar transformatie, inbreiding en stedelijke vernieuwing. Hier ligt de rol van de gemeente in het onderhandelen met marktpartijen over toepassen van ambities, maar afdwingen kan de gemeente niet omdat de gemeente niet of nauwelijks over grondposities beschikt. Er kan heel veel tijd in zitten om in het voortraject met elkaar te grote ambities te formuleren en daar marktpartijen op te verleiden, maar als de marktpartij aan wettelijke eisen voldoet en deze gemeentelijke ambities niet wil of kan uitvoeren, krijgt deze desalniettemin een vergunning. **Onduidelijkheid over nieuw beleid in langlopende projecten** Het komt regelmatig voor dat projecten in uitvoering geconfronteerd worden met nieuw beleid. Op zich is het logisch dat bij langlopende gebiedsontwikkelingen ook ruimte moet zijn voor voortschrijdend inzicht. Het probleem zit er vooral in dat per project apart het onderzoek gedaan moet worden in hoeverre nieuw beleid strijdig is met eerder toegepast beleid en voor ieder project de interne afstemming moet plaatsvinden welke zaken wel of niet meegenomen dienen te worden. **Impliciet beleid: wensen, processen, contracten en referentienormen** Naast de vastgestelde beleidskaders, kennen we binnen de gemeente Amsterdam ook veel impliciet beleid. Dit is niet vastgesteld, maar wel aanvullend op de vastgestelde beleidskaders. Beleidsdiensten behandelen wensen vaak op een zelfde manier als eisen. Deze onduidelijkheid wordt versterkt door de enorme diversiteit aan naamgeving voor soorten beleid: we hebben verordeningen, nota's, regelingen, normen, beleidskaders, beleidsprogramma's, agenda's, et cetera. Aanvullend daarop zijn er nog de wensen, ambities, processen en contracten die niet zijn

	vastgesteld. Of de referentienormen die in de praktijk worden ingezet als bindende regels waarvan niet afgeweken mag worden. Gevolg is dat allerlei relatief kleine besluiten worden opgeschaald. **Beleid in bedrijfsvoering** Ook in onze bedrijfsvoeringsprocessen is er (impliciet) beleid dat veel inzet van personeel vraagt. Een goed voorbeeld hiervan is het inkoopbeleid. Onze ervaring is dat dit sterk is ingericht op controle en niet op advies dat past bij het gewenste resultaat (zie geschetst in voorbeeld 7). Een ander voorbeeld zijn de vele raamcontracten. We ervaren dat deze in gevallen kostenverhogend werken, terwijl het doel van dergelijke contracten juist is om in kosten te schelen (zie geschetst in voorbeeld 8). **Conclusie** Concluderend is het afbouwen van beleid op zichzelf niet genoeg voor eenvoudigere sturing en het significant kunnen terugbrengen van capaciteit. Aanvullend zien we een aantal kansen om dit te verbeteren. Ook zien we een noodzaak om dit te verbeteren: het huidige systeem werkt niet meer binnen de huidige context. ***Een aantal kansen en voorstellen*** **Organiseer verplichte toetsing en evaluatie van uitvoering naar beleid** Bij het opstellen van beleidskaders is geen formele toets op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beleid. Bevraag bij elk nieuw beleidskader standaard de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en de financiering (voor de uitvoering). Daarbij hoort ook de impact van een beleidswens op de businesscase van vastgoedontwikkeling (denk aan beleid t.a.v. bouwen in hoge dichtheid, functiemening op gebouwniveau, duurzaamheid). Daarnaast is er geen structureel proces om beleid te evalueren nadat het is vastgesteld. Vanuit de uitvoering is er dus nauwelijks ruimte om beleid bij te sturen. Organiseer dat beleidsmakers structureel een luisterend oor hebben voor wat er in de uitvoering met het beleid gebeurt. **Passend maatwerk binnen de opgaves** Controledrang in planproducten zoals investeringsbesluiten leidt tot juridificering en schijnzekerheid, terwijl eenvoudiger besluitvorming met meer vrijheid en ruimte voor invulling goed mogelijk is. In projecten kunnen vervolgens keuzes worden gemaakt en als logboek worden gedocumenteerd, zodat bestuur dit kan inzien en met vertrouwen voortgang kan behalen. Hiermee verschuift de werkwijze van controle naar onderbouwd vertrouwen. Er kan maatwerk worden geleverd dat beter past bij een lokaal gebied en in onderbouwing aansluit bij integrale bestuurlijke doelen.

	Versterken van de uitvoeringsorganisatie De ambtelijk opdrachtgevers, integrale projectorganisaties en wethouders kunnen gezamenlijk sterker sturen op de uitvoering van bestuurlijke doelen. Er ligt een grote kans enerzijds in het versterken van de directe verbinding tussen de uitvoerende organisaties en het bestuur om de uitvoeringskracht te versterken. Anderzijds om de uitvoerende organisaties en organisatiedelen gezamenlijk en integraler te clusteren met een beter onderscheid met de beleidsdirecties. De voorgenomen nieuwe clusterindeling (per 1 juli 2026) biedt een kansrijke eerste stap in dit proces. Dit principe kan echter nog verder doorgevoerd worden om optimale uitvoeringskracht te bereiken. We kunnen inzetten op kwalitatief goede project- en uitvoeringsteams met langdurig commitment aan de opgaves. PMB is graag bereid om deze lijn verder te verkennen. **Nadruk op integraal gezamenlijk belang** Investeer daarnaast ook in de diepgewortelde gedragspatronen waarbij het verdedigen van sectoraal belang wordt omgezet naar het denken over het integraal belang van resultaat voor de stad. Een andere structuur zoals hierboven beschreven helpt hierbij, maar is niet voldoende.
Aanvullende inhoudelijke notie om mee te geven	**Complexiteit definities planvorming/uitvoering** In de praktijk van gebiedsontwikkeling lopen planvorming en uitvoering vaak door elkaar. Onderdelen van projecten worden al uitgevoerd (vaak als aanjagers), terwijl de planvorming in ontwikkeling is. Bovendien hebben projecten in planvormingsfase mogelijk ook al contracten met marktpartijen. Temporiseren of stopzetten kan financiële gevolgen hebben en vraagt capaciteit om dit goed af te handelen.