

3.2.4 Beheer en onderhoud openbare ruimte

De Amsterdamse openbare ruimte wordt duurzaam beheerd en is begaanbaar, heel en veilig voor alle gebruikers.

Wat hebben we bereikt (doelen) en wat hebben wij daarvoor gedaan (activiteiten)?

Belangrijke ontwikkelingen

In 2023 werkten we in 2023 hebben we 78 onderhoudsprojecten aan de verhardingen gerealiseerd; we hebben gewerkt aan pleinen, wegen en stoepen. Ook is onderhoud uitgevoerd aan meer dan 60 bruggen. Het afgelopen jaar hebben onder andere de proef met de knip op de Weesperstraat en het omlaag brengen van de snelheid in de meeste straten naar 30-kilometer per uur voor wijzigingen van de verkeersstromen gezorgd. Hiervoor zijn veel aanpassingen verricht aan de verkeersinformatiesystemen en de verkeersregelininstallaties; denk aan verkeersborden en verkeerslichten. In 2023 is de aanbesteding uitgevoerd en afgerond van algemeen toegankelijk openbare toiletten in en rond parken, en kunnen we beginnen met de plaatsing van de eerste toiletten. Door onderhoud uit te voeren aan de openbare ruimte blijft de stad Amsterdam begaanbaar, leefbaar, heel en veilig voor iedereen

Inmiddels is 90% van de openbare verlichting voorzien van energiezuinige leds. De monumentale verlichting is dagelijks een uur eerder uitgeschakeld om energie te besparen. Door vernieuwing van contracten wordt het ingezette materieel bij werkzaamheden steeds meer emissievrij. En vrijkomende materialen worden waar het kan hergebruikt. We minimaliseren de impact van de beheeropgave op mens en milieu. Op deze wijze wordt de Amsterdamse openbare ruimte duurzaam beheerd.

Het achterstallig onderhoud bij onze verhardingen en civiele constructies; waaronder bruggen, beschoeiingen, voetpaden en parkeerplaatsen blijft een punt van aandacht en is licht toegenomen. In 2023 is een verschuiving van een deel van de middelen van stadsverbeterprojecten naar de projecten voor het behoud en onderhoud gecreëerd.

we in 78 onderhoudsprojecten gerealiseerd aan pleinen, wegen en stoepen. Ook is onderhoud uitgevoerd aan meer dan 60 bruggen. Het afgelopen jaar hebben onder andere de proef met de knip op de Weesperstraat en het omlaag brengen van de snelheid in de meeste straten naar 30-kilometer per uur voor wijzigingen van de verkeersstromen gezorgd. Hiervoor zijn veel aanpassingen verricht aan de verkeersinformatiesystemen en de verkeersregelininstallaties; denk aan verkeersborden en verkeerslichten. In 2023 is de aanbesteding uitgevoerd en afgerond van algemeen toegankelijk openbare toiletten in en rond parken, en kunnen we beginnen met de plaatsing van de eerste toiletten. Door onderhoud aan de openbare ruimte blijft de stad Amsterdam begaanbaar, leefbaar, heel en veilig voor iedereen

Inmiddels is 90% van de openbare verlichting voorzien van energiezuinige leds. De monumentale verlichting gaat dagelijks een uur eerder uit om energie te besparen. Door vernieuwing van contracten wordt het ingezette materieel bij werkzaamheden steeds meer emissievrij. En vrijkomende materialen worden waar het kan hergebruikt. We minimaliseren de impact van de beheeropgave op mens en milieu. Op deze wijze wordt de Amsterdamse openbare ruimte duurzaam beheerd.

Het achterstallig onderhoud bij onze verhardingen en civiele constructies; waaronder bruggen, beschoeiingen, voetpaden en parkeerplaatsen blijft een punt van aandacht en is licht toegenomen. In 2023 is een deel van de middelen van stadsverbeterprojecten naar de projecten voor het behoud en onderhoud verschoven.

Doel 2.4.1					
De Amsterdamse openbare ruimte wordt duurzaam beheerd en is begaanbaar, heel en veilig voor alle gebruikers.					
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Het onderhoud van de straten en stoepen in uw buurt wordt door de bewoners beoordeeld op 6,5	6,7 (2021)		Geen meting	6,5

Doel 2.4.2					
Amsterdam is voorbereid op veranderend klimaat in 2050					
Indicatoren doel		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	zie indicatoren onder activiteit 2.4.2.1				

Specifieke beleidsdoelen

Doel 2.4.1

Gemiddeld beoordeelt de Amsterdammer de staat van onderhoud van de straten en stoepen met een 6,5. Het budget staat onder druk om de gewenste kwaliteit, niveau C / Sober, te handhaven. Een belangrijke maatregel om de kloof te verkleinen tussen onderhoudsopgave en het beschikbare geld is het werken met een gestandaardiseerde werkwijze. Hiervoor is in 2023 de 'Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte' (USTOR) ontwikkeld. Met deze werkwijze gaan onze materialen langer mee. Dit is financieel aantrekkelijk en duurzaam. Onderdeel van deze werkwijze is alleen vernieuwen als het echt noodzakelijk is daarom vindt er minder herinrichting plaats. In 2023 zijn de keuze over duurzaamheid, leefbaarheid en het beschikbare geld voor onderhoud vastgelegd in het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2023-2026. Er vinden wel vernieuwingen plaats op het vlak van verkeersveiligheid en om de stad voor te bereiden op het veranderende klimaat.

Doel 2.4.2

In oktober 2023 zijn de klimaatscenario's van het KNMI gepubliceerd. Het klimaat is veranderd, dat merken we aan de toename van extremen in hitte, droogte en neerslag. Ook krijgen we steeds vaker te maken hoge waterstanden en de bijbehorende gevolgen. Met klimaatadaptieve maatregelen onder andere gericht op vergroenen en waterbeheer bereiden we Amsterdam voor op een toekomst met een hogere zeespiegel en temperatuur, drogere zomers en nattere winters.

Activiteit 2.4.1.1					
We beheren en onderhouden onze verhardingen, straat & speel meubilair en busstations.					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Percentage van het areaal verhardingen dat voldoet aan niveau C (Sober)	84%		-	≥90%
2	Omvang van achterstallig onderhoud inzake verhardingen	≤10%		-	5%
3	Percentage beschikbaarheid speeltoestellen	99%		99%	99%
4	Percentage oplosbare meldingen over verhardingen dat naar tevredenheid is afgehandeld	-		Niet gemeten	70%
5	Percentage hergebruik restmateriaal verhardingen	80%		80%	80%

Activiteit 2.4.1.2					
We beheren en onderhouden onze civiele constructies en tunnels.					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Percentage van het areaal van civiele constructies dat voldoet aan niveau C (Sober)	89% (2022)		-	≥90%
2	Omvang van achterstallig onderhoud inzake civiele constructies	1% (2022)		-	0%
3	Beschikbaarheidspercentage Amsterdamse wegtunnels voor verkeer	-		-	98%
4	Versnellen van het herstel van bruggen (aantal per jaar)	-		-	1

Activiteit 2.4.1.3					
We beheren en onderhouden onze installaties.					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Het percentage beschikbare uren van het areaal van de Verkeersinformatiesystemen			-	95%

Activiteit 2.4.2.1					
--------------------	--	--	--	--	--

We zorgen voor een klimaatadaptieve stad					
Indicatoren activiteit		Peilwaarde (peiljaar)	Jaarverslag 2022	Begroting 2023	Jaarverslag 2023
1	Aantal afgeronde klimaatadaptieve projecten	-		Niet gemeten	30
2	Aantal m2 vergroend op privaat terrein dmv tegelservice	-		-	10.000
3	Aantal m3 waterberging gerealiseerd en m2 vergroend in impulsregeling projecten	-		-	1.000; 1.600

Specifieke activiteiten beleidsdoel 2.4.1

Activiteit 2.4.1.1

Verhardingen

Dankzij de pleinen, fietspaden, stoepen en wegen kunnen Amsterdammers en bezoekers naar het werk, school en andere plekken in de stad. Dit is goed voor de bereikbaarheid en we maken het ontmoeten en verblijven in de stad hiermee mogelijk. Het percentage achterstallig onderhoud is iets opgelopen van 5% naar 6%. Dit leidt tot meer meldingen en klachten. Achterstallig Onderhoud komt vooral voor bij parkeervakken, voetpaden en rijbanen. Met als belangrijkste oorzaak boomwortelopdruk. De hoofd-, en plusnetten en fietspaden voldoen veelal aan de kwaliteit.

In 2023 hebben we 78 onderhoudsprojecten uitgevoerd met een totaal oppervlak van 900.000 m2. Voorbeelden zijn Tegenhouderstraat in Noord, Michel de Klerkhof in Nieuw-West en op plusnetten Noordzeeweg, Westpoortweg en Diepenbrockstraat. In 2023 is gestart met een gezamenlijke groen-verhardingenaanpak van boomwortelopdruk. Deze integrale aanpak heeft tot doel het terugdringen van schades door boomwortelopdruk, met behoud of verbetering van de groeiplaats van bomen. Dit stadsbrede project is in voorbereiding.

Hergebruik

Bij zowel kleine als grote onderhoudsprojecten wordt het uitgangspunt 'hergebruik tenzij...' toegepast. Het streven is ongeveer 90% van het materiaal te hergebruiken. Breuk, vervuiling of toepasbaarheid zorgen voor een percentage dat niet meer direct in het werk hergebruikt kan worden. Een deel daarvan komt na verwerking weer als circulair materiaal terug in nieuwe producten. Een deel wordt tijdelijk opgeslagen voor toepassing in andere projecten en het resterend deel is afval.

In het voorjaar is de Samenwerkingsovereenkomst 2.0 Verhardingen met de markt van start gegaan voor al het onderhoud aan verhardingen in de openbare ruimte. De samenwerkingsovereenkomst is belangrijk voor de realisatie van projecten, en ook voor duurzaamheid. Zo is al het licht en middelgroot materieel nu verplicht emissievrij en geldt hergebruik, tenzij... In 2023 zijn we gaan werken met een instrument; een 'emissietool', waarmee we beter inzicht krijgen over het behalen van onze emissiedoelstellingen. Ook heeft de aanbesteding plaatsgevonden voor de centrale inkoop van betonmaterialen; waaronder een emissiearme variant.

Bij de stedelijke busstations is geen sprake van achterstalligheid. In 2023 zijn diverse herstelwerkzaamheden en afhandeling van schademeldingen als gevolg van slijtage, vandalisme of andere invloeden, uitgevoerd. Voor de kap van busstation IJ-Zijde is het afgelopen jaar het onderzoek gestart om tot een plan van herstel te komen.

Straatmeubilair en speelvoorzieningen

Kwalitatief en voldoende meubilair draagt bij aan de leefbaarheid in de stad. Zo zorgen uitdagende speeltoestellen voor gezonde beweging en vermaak voor de jeugd. En reclamezuilen in de openbare ruimte bieden ruimte voor commerciële, culturele en ideële boodschappen en of gemeentelijke publieke informatie, bijvoorbeeld over 30 km/uur in de stad of plattegronden. Eind 2023 is er een evaluatie van het beleidskader Buitenreclame met de raad gedeeld.

In 2023 is succesvol gewerkt aan de aanbesteding van algemeen toegankelijk openbare toiletten in en rond parken. Dit heeft geresulteerd in de uitvoering en afronding van de aanbesteding en wordt gestart met de eerste plaatsing. In het afgelopen jaar is ook gewerkt aan het vervangen van stroomkasten op de Albert Cuyp markt, groot onderhoud aan speelplek de Natureluur (Nieuw-West) en Martin Ennalstraat (Zuid-Oost), vijver Museumplein en aan het herdenkingsmonument aan de N200.

Op dit moment voldoen de speeltoestellen en waterspeelplaatsen aan het beheerniveau. Bij stroomkasten en fontein en is sprake van achterstallig onderhoud. De uitrol van nieuwe stroomkasten heeft enige vertraging opgelopen vanwege wachttijden van netaansluiting. Verder zijn een aantal speelprojecten doorgeschoven naar 2024. Voor waterspeelplaatsen gelden vanaf 2024 strengere wettelijke veiligheidseisen en regelgeving. In 2023 is gestart om de invloed van de strengere wettelijke veiligheidseisen in kaart te brengen voordat hierin een stap wordt gezet. Meubilair dat wordt ingeleverd wordt waar het kan weer hergebruikt in de stad. Afgelopen jaar zijn bijvoorbeeld bankjes hergebruikt in het stadsgebied Weesp, bij opvangplekken voor Oekraïense vluchtelingen. Ook worden bankjes hergebruikt in veel buurtparticipatieprojecten. Fietsenrekken blijven ook functioneel en worden hergebruikt.

Activiteit 2.4.1.2

Beweegbare bruggen, sluizen, steigers en oevers

In 2023 is een combinatie van dagelijks-, groot onderhoud en vervangingen aan onze civiele constructies uitgevoerd om deze beschikbaar en veilig te houden of omdat we onze monumenten in goede staat dienen te houden. Het dagelijks onderhoud bestond onder andere uit het koelen van de bruggen in de zomer, kleine gebreken herstellen, schilderen en preventief onderhoud aan onze beweegbare bruggen en sluizen.

Er is groot onderhoud uitgevoerd aan meer dan 60 bruggen, met name in stadsdeel Noord, Nieuw West, Zuidoost, Centrum en Oost. Dit groot onderhoud bestond bijvoorbeeld uit het schilderen en/of vervangen van leuning en rijdek. Verder zijn 4 steigers vervangen en beschoeiing in Zuidoost. Er is groot onderhoud uitgevoerd aan ongeveer 3 km glooiing, met name langs de Singelgracht die de stadsdelen West, Zuid en Oost met elkaar verbindt. Er is ook groot onderhoud uitgevoerd aan

beweegbare bruggen en sluisen, dit bestond bijvoorbeeld uit het vervangen van leuningen, rijdek, aandrijving of besturing. De volledige renovatie van de monumentale Scharrebiersluis (is een brug) en het onderhoud aan de Berlagebrug zijn hiervan sprekende voorbeelden.

In 2023 is ook gewerkt aan de voorbereiding van werken die in 2024 of later uitgevoerd gaan worden zoals onderhoud aan de NDSM-pier, Douanesteiger en Java-eiland zodat Sail 2025 daar geen hinder van ondervindt.

De prioriteit bij het uitvoeren van onderhoud lag bij de objecten die bijdragen aan bereikbaarheid. Daardoor is er minder onderhoud gepleegd aan de beschoeiingen aangezien deze weinig risico vormen voor veiligheid en bereikbaarheid. Daarmee blijft het achterstallig onderhoud in de beschoeiingen in stand wat is terug te vinden in bijna alle stadsdelen.

Bruggen en Kademuren (PBK)

Het programma Bruggen en Kademuren heeft het doel onze bruggen en kademuren veilig en functioneel te houden. Het programma richt zich hierbij op de circa 850 verkeersbruggen en 230 kilometer oeverconstructies die belangrijk zijn voor het functioneren van de stad.

Met het vaststellen van het Actieplan 2023-2026: Gefundeerd Herstellen, zet het programma een volgende stap. Investerings in kennis en onderzoek betalen zich uit. We hebben beter inzicht in de staat van de bruggen en kademuren, bijvoorbeeld door wetenschappelijk onderzoek naar de draagkracht van kademuren met houten paalfunderingen en de Amsterdamse Risicoscan Bruggen. Hierdoor kunnen we scherpere keuzes maken over de manier van herstel. Van een deel van de bruggen en kademuren verwachten we dat volledige sloop-nieuwbouw voorlopig niet nodig is. Dit komt omdat de levensduur nog minimaal 30 jaar is, of omdat functieherwaardering; denk hierbij aan bijvoorbeeld het afsluiten van een kademuur voor zwaar verkeer, of het opheffen van parkeerplekken, en renovatie de levensduur kunnen verlengen.

Het herstel van bruggen en kademuren komt op gang. In 2023 is de Bullebakbrug opgeleverd en herstel van de Berlagebrug gestart. Daarnaast zijn in 2023 vijf kademuurprojecten opgeleverd (1.073 meter), terwijl aan zeven projecten nog gewerkt werd (1.261 meter).

Herstel en innovatie gaan steeds meer hand in hand. Met de drie projecten van het innovatiepartnerschap kademuren zijn methoden ontwikkeld om kademuren met zo min mogelijk hinder én zo snel en duurzaam mogelijk te herstellen. Van de drie projecten is één in 2023 afgerond en volgen twee begin 2024. Er wordt niet alleen gefocust op innovatief herstel van kademuren, maar ook van innovatieve renovatie, zo zijn drie innovatieve renovatietechnieken geselecteerd om op korte termijn toe te passen. In 2023 is de aanvraag voor het groeifonds toekomstbestendige leefomgeving door het rijk toegekend. De middelen worden de komende vijf jaar gebruikt om innovaties versneld te ontwikkelen en op te schalen.

Ook al weten we beter hoe de bruggen en kademuren eraan toe zijn en kunnen we ze sneller herstellen, de uitdaging blijft groot. We zullen de komende jaren nog steeds alle zeilen bij moeten zetten om achterstalligheid weg te werken, hierbij horen ook passende financiële middelen.

Aanpak Wegtunnels Amsterdam

De wegtunnels zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad. Een stremming in een tunnel heeft meteen gevolgen voor het wegverkeer in de stad. Bij de wegtunnels in Amsterdam is in 2023 gewerkt aan het vernieuwen van de verkeerscentrale. De vernieuwde verkeerscentrale komt aan de Van Marwijk Kooystraat. De aanbesteding van het gebouw is het afgelopen jaar gestart. In 2023 is gestart met de voorbereidingsfase voor vervangingsonderhoud aan de IJ-tunnel. Voor de renovatie Arenatunnel is een Definitief Ontwerp opgeleverd. Als gevolg van de eerder uitgestelde renovatie en vervangingsonderhoud van de Arenatunnel en de IJ-tunnel is het herstellend onderhoud van die tunnels het laatste jaar toegenomen. Tunnelsluiting is nog steeds een realistisch scenario tot gestart wordt met uitvoering van de renovatie; tot die tijd zijn de installaties storingsgevoelig en dienen mogelijk tijdelijke maatregelen genomen worden. Renovatie Arenatunnel is inmiddels weer opgenomen in de Begroting 2024, zodat de werkzaamheden in 2024 weer kunnen worden hervat.

Activiteit 2.4.1.3

Openbare verlichting en laadpalen

Met het verlichten van de openbare ruimte van de stad wordt een bijdrage geleverd aan de verkeers- en sociale veiligheid, de sfeer en beleving van de openbare ruimte. De verlichting moet niet alleen goed functioneren en een verzorgde uitstraling hebben. De duurzame toekomst vraagt erom dat verlichting niet onnodig brandt als dat niet nodig is. Amsterdam heeft met de ver-led-ding een duurzame stap gezet en het energieverbruik verlaagd. Het levert hiermee een bijdrage aan de verlaging van de CO₂-uitstoot.

Eind 2023 is 90% van het areaal (van in totaal 150.000 lichtpunten/armaturen) voorzien van energiezuinige leds. Wat overblijft zijn armaturen die complexer zijn om te vervangen door led. Zo ook de circa 9.600 armaturen die aan draden hangen van gevel tot gevel (draadverlichting), hiervan hangen er 1.440 boven de trambaan. De verwachting is dat in 2025 het onderhoud en de led-transitie gereed is aan de draadverlichting.

Als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen in 2022 verdubbelde de energietarieven per 1 januari 2023. Om het verbruik te verlagen en naar aanleiding van voorbeelden overal in Europa waar monumentale verlichting wordt uitgezet of korter brandt om energie te besparen, heeft het college besloten om ook in Amsterdam deze installaties eerder uit te schakelen: niet meer om middernacht maar om 23.00 uur. Bij een aantal kunstwerken gaat de verlichting zelfs helemaal uit. Naar schatting besparen we met het (eerder) uitzetten van de verlichting van bijzondere locaties 700.000 kWh per jaar. Dat staat gelijk aan het energieverbruik van 280 huishoudens.

Kan het licht niet gewoon uit? Het is een vraag die de gemeente regelmatig krijgt. In 2023 is tijdens de Nacht van de Nacht op 28 oktober een meldpunt 'meld te veel licht' geopend. Inmiddels zijn er 75 meldingen binnengekomen op het meldpunt en in het komend jaar beoordelen we waar het licht minder of uit kan. Dat is gezond voor mens, plant en dier. En het scheelt energie.

In 2023 is het aantal laadpalen met circa 900 palen uitgebreid naar circa 3.950 stuks. Zodoende zijn er nu in de stad 7.900 laadpunten.

Verkeersregelininstallaties en verkeersinformatiesystemen

Verkeersregelininstallaties en verkeersinformatiesystemen; waaronder verkeerslichten en verkeersborden zijn van belang om duurzame vormen van vervoer te faciliteren. Het zorgt voor het optimaal geleiden van alle verkeersstromen in en door de stad waarbij de bereikbaarheid en verkeersveiligheid gewaarborgd is en weggebruikers tijdens hun reis worden geïnformeerd met als doel de leefbaarheid in de stad te bevorderen.

In het afgelopen jaar zijn 30 verkeersregelininstallaties vervangen en 5 nieuwe gebouwd. Ook is een bijdrage geleverd aan een aantal grote projecten op de Kinkerstraat, Burg. Roëllstraat, profielwijziging Amsteldijk – Berlagebrug en de Oranjeloper. Daarnaast heeft de introductie van meer 30-kilometerzones voor aanpassingen gezorgd in 143 verkeersregelininstallaties.

Er is afgelopen jaar samen met de leverancier van de verkeersregelininstallaties hard gewerkt om de cybersecurity te vergroten en diverse systemen aan te passen aan de eisen van de tijd. Zo is de aansturing, van het parkeerverwijssysteem en de dynamische route informatie panelen, via een aanbesteding voor de komende 10 jaar gegarandeerd. En er is een extra datacenter in Amsterdam-Noord gebouwd om de werking van de systemen te blijven waarborgen.

Specifieke activiteiten beleidsdoel 2.4.2

Activiteit 2.4.2.1

De jaarlijkse voortgangsrapportage klimaatadaptatie laat zien dat aan diverse projecten wordt gewerkt om buurten groener en klimaatadaptiever te maken, zoals het Rembrandtpark, Museumplein, Noordzeeweg en Iwan Katemanplein. In 2023 hebben we zes daken op ons eigen vastgoed vergroend en bij een aantal panden groene gevels aangelegd. Ook werken we er naartoe dat klimaatadaptatie wordt meegenomen in alles wat we doen. Zo is klimaatadaptatie als eis opgenomen in de Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte (USTOR). In 2023 zijn risicokaarten ontwikkeld. Deze kaarten geven inzicht in de risico's en kansen voor klimaatadaptatie in Amsterdam. Ook zijn het afgelopen jaar samen met lokale organisaties, een woningcorporatie en veel vrijwilligers drie grote 'Onze Straat' acties uitgevoerd waarmee veel versteende tuinen zijn omgezet in groene tuinen. In combinatie met een gemeentelijke service, waarbij bewoners gratis hun tuintegels kunnen laten ophalen, is bij 840 huishoudens circa 11.000 m² aan stenen vervangen door groen.

Verbonden partijen

Voor dit programma onderdeel worden geen verbonden partijen ingezet.

Financiële toelichting

Programmaonderdeel 2.4 Beheer en onderhoud Openbare Ruimte	Begroting 2023			Rekenin g 2023	Vershil Rekening Begroting 2023 (Najaarsno ta)
	Rekenin g 2022	Primaire Begroting g 2023	(Najaarsno ta)		
Baten	43,2	35,8	36,5	45,8	9,3
Lasten	253,0	247,1	262,4	273,9	11,4
Saldo Baten en Lasten	-209,8	-211,3	-225,9	-228,0	-2,1
Onttrekking	0,0	71,8	90,5	90,7	0,2
Toevoeging	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo onttrekkingen en toevoegingen reserves	0,0	71,8	90,5	90,7	0,2
Totaal Programmaonderdeel 2.4 Beheer en onderhoud Openbare Ruimte	-209,8	-139,5	-135,4	-137,3	-1,9

Het programmaonderdeel heeft ten opzichte van de Najaarsnota 2023 een negatief resultaat van € 1,9 miljoen. Dit komt door hogere baten van € 9,3 miljoen, hogere lasten van € 11,4 miljoen en hogere onttrekkingen aan de reserves van € 0,2 miljoen.

Het negatieve resultaat ten opzichte van de Najaarsnota 2023 komt vooral door:

Baten

De totale baten van € 45,8 miljoen zijn € 9,3 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door:

- Hogere baten door toename aantal projecten in de stad, zoals de 30 km/u gebieden, waardoor ook de levering van materialen aan derden is toegenomen (€ 4,1 miljoen).
- Hogere baten door hogere reclame-inkomsten (€ 2,3 miljoen).
- Hogere baten door een hoger aantal opbrekingen door nuts- en telecombedrijven en afspraken over nieuwe verrekensystematiek vanaf augustus 2023 (€ 1,4 miljoen).
- Hogere baten door een toename van het aantal projecten waarvoor verkeersvoorzieningen zijn geregeld. Hierdoor zijn de doorbelastingen voor onder meer inzet van verkeersregelaars en materiaal gestegen (€ 0,8 miljoen).
- Hogere baten uit de verkoop van huidige veegwagens in het kader van vernieuwing wagenpark (€ 0,5 miljoen).
- Hogere baten door hogere inkomsten bij de asset tunnels voor opstelpunten KPN en doorbelasting onderhoud naar GVB, deels met inhaalslag voor 2021 en 2022 (€ 0,5 miljoen).
- Hogere baten bij de asset Verkeersinformatie Systemen. Daarvan was € 0,3 miljoen een vergoeding met betrekking tot ParkeerVerwijsSysteem die niet was begroot (€ 0,4 miljoen).
- Hogere baten door een ontvangen bijdrage van het Rijk voor de Regiodeal. De beschikking is pas in november ontvangen waardoor de baten niet waren begroot (€ 0,2 miljoen).

- Lagere baten door een lagere onttrekking van € 0,5 miljoen vanuit de impulsregeling klimaatadaptatie. Dit bedrag wordt doorgeschoven naar 2024 (€ 0,5 miljoen).
- Lagere baten door lagere Vervoerregio Amsterdam (VRA)-ontvangsten bij de asset Verhardingen, gedekt vanuit de reserves Achterstallig Onderhoud en Stadsbehoud (€ 0,1 miljoen). (bij correctieronde 1 zal nog 0,2mln toegevoegd worden, reeds ontvangen in december, waarmee er een hogere baat van 0,1mln vanuit VRA resulteert).
- Overige afwijkingen lichten we verder niet toe, omdat de afzonderlijke afwijkingen kleiner zijn dan € 0,2 miljoen (€ 0,6 miljoen).

Lasten

De totale lasten van € 273,9 miljoen zijn € 11,4 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door:

- Hogere lasten door de toename van het aantal projecten in de stad, zoals de 30 km/u gebieden, waardoor de inkoop van materialen is toegenomen. De vertraging tussen inkoop en doorbelasting van materialen aan derden leidt ook tot een tijdelijke stijging van deze lasten. Hier kan circa 3 tot 4 weken tussen zitten (€ 6,6 miljoen).
- Hogere lasten bij herstel van opbrekingen door verduurzaming van de uitvoering en beperkingen van zwaar transport, waardoor meer transportbewegingen plaatsvonden met klein materieel. Ook de krapte op de arbeidsmarkt in de weg- en waterbouwsector zorgde voor sterk gestegen lasten (€ 3,1 miljoen).
- Hogere lasten voor de asset Tunnels voor dagelijks onderhoud. De IJ-tunnel heeft vervangingsonderhoud nodig, echter, nog uitgesteld. De verouderde installaties betekenen toename in zowel preventief- en correctief onderhoud. Ook voor de Arenatunnel is de renovatie nog uitgesteld. De tunnel is 25 jaar oud en een aantal installaties zijn over de levensduur heen. Dit betekent een toename in preventief- en correctief onderhoud. Daarnaast is er een nieuw prestatiecontract ten behoeve van onderhoud van de Piet Heintunnel. En ook waren er hogere lasten door onder meer opgenomen onderhoud IJ-tram tunnel (deels terugontvangen vanuit GVB) en opzet testcentrum. Daarnaast zijn er hogere cybersecurity lasten en hogere indexeringen (€ 2,5 miljoen).
- Hogere lasten door inhuur van specialistische kennis voor de diverse assets (€ 2,3 miljoen).
- Hogere lasten op het Programma Bruggen en Kademuuren door onvoorziene koepelkosten gemaakt door contractbeheersing en door het plaatsen van veiligheidsconstructies wat eigenlijk in 2022 afgerond had moeten zijn (€ 1,7 miljoen).
- Hogere lasten dagelijks onderhoud watertappunten en fonteinen, doordat het waterschap Amstel-, Gooi- & Vechtstreek oude waterschapsbelastingaanslagen uit 2020, 2021 en 2022 in 2023 heeft doorbelast. Ook zijn de drinkwatertarieven in 2023 met 26,5% gestegen, wat niet in Begroting 2023 was meegenomen (€ 1,3 miljoen).
- Hogere lasten door prijsstijgingen bij inkoop van materialen (€ 1,1 miljoen).
- Hogere lasten van het wagenpark door hogere afschrijvingslasten, brandstofprijzen en verzekeringen (€ 0,8 miljoen).

- Hogere lasten voor de asset Verkeersinstallatiesystemen door extra lasten voor systeembeheer. (€ 0,5 miljoen).
- Hogere lasten als gevolg van een hogere toevoeging aan de voorziening dubieuze debiteuren voornamelijk door langlopende openstaande vorderingen bij incasso (€ 0,5 miljoen).
- Hogere lasten bij verkeersvoorzieningen door een toename van aanvragen voor parkeerverboden en projecten, inclusief evenementen (€ 0,4 miljoen).
- Hogere lasten voor de asset Verhardingen, waarvan € 0,8 miljoen hogere lasten ontstaan door noodreparaties en prijsstijgingen (gedekt vanuit de reserves Achterstallig Onderhoud en Stadsbehoud) en lagere lasten van € 0,5 miljoen gedekt vanuit Stadsverbetering (€ 0,3 miljoen).
- Hogere lasten voor waterschapsbelasting, waarvan €0,15 miljoen na-facturatie 2020 en € 0,15 miljoen verwachte structureel hogere lasten. Dit betreft een eigen inschatting in de cijfers 2022 en 2023 omdat er voor de jaren 2021-2023 nog geen facturen zijn ontvangen vanuit Waternet (€ 0,3 miljoen).
- Hogere lasten voor leefkwaliteit en groenomgeving. Doordat de middelen voor Regiodeal pas in november beschikbaar zijn gekomen, zijn deze lasten niet begroot (€ 0,2 miljoen).
- Lagere personeelslasten door moeilijk te vervullen vacatures als gevolg van de krappe arbeidsmarkt en aangehouden vacatures in voorbereiding op doorontwikkeling organisatiestructuur (€ 2,2 miljoen).
- Lagere lasten op dagelijks onderhoud verhardingen. De reden is dat een deel van de nominale middelen en areaalgelden tijdelijk zijn begroot op dagelijks onderhoud verhardingen en in 2024 worden herverdeeld (€ 1,6 miljoen).
- Lagere lasten door het stoppen van de activiteiten hergebruik klinkers conform de taakstelling vanuit "Samen Sterker uit de Crisis (€ 0,9 miljoen).
- Lagere lasten door capaciteitsgebrek en langere opstarttijd van de interventies van thema wonen en openbare ruimte (€ 0,8 miljoen).
- Lagere lasten voor klimaatadaptatie waarvan €0,5 miljoen lagere uitgaven die gedekt worden vanuit de impulsregeling klimaatadaptatie met doorschuif naar 2024, en € 0,1 miljoen lagere uitgaven met dekking vanuit de reserve Stadsbehoud (€ 0,7 miljoen).
- Lagere lasten voor de assets Tunnels, Straatmeubilair en Speeltoestellen als gevolg van capaciteitstekort en offertediscussies. Daardoor zijn niet alle geplande werkzaamheden uitgevoerd. De dekking is uit de reserves Achterstallig Onderhoud en Stadsbehoud (€ 0,7 miljoen).
- Lagere lasten door lagere kapitaalslasten in dit programmaonderdeel ter dekking van hogere kapitaallasten in programmaonderdeel 2.1 (€ 0,5 miljoen).
- Lagere lasten door uitstel van I-projecten die doorgeschoven zijn naar 2024 (€ 0,4 miljoen).
- Lagere lasten voor reclame omdat er minder onderhoud nodig was aan reclameobjecten (€ 0,3 miljoen).
- Lagere lasten bij asfaltbeheer door capaciteitsgebrek en weersomstandigheden (€ 0,3 miljoen).
- Lagere lasten door afrekening kosten voor additionele inzet functioneel beheer bij het programmaonderdeel B.5.1 in plaats van programmaonderdeel 2.4 (€ 0,3 miljoen).

- Lagere lasten door minder aanvragen voor kleine functionele wijzigingen in de openbare ruimte van bestrating of andere kleine aanpassingen afhankelijk van vragen en verzoeken van de gebiedsbeheerders (€ 0,2 miljoen).
- Lagere lasten door minder uitbesteed werk voor Schouw en Monitoring werkzaamheden en beeldkwaliteitsmetingen (€ 0,2 miljoen).
- Lagere lasten voor de asset Verkeersregelinstallaties, waarvan € 0,2 miljoen lagere lasten omdat een geplande nieuwbouw installatie is verschoven naar 2024 gedekt vanuit stadsverbetering en € 0,1 miljoen hogere lasten voor schades en storingen gedekt vanuit de reserve Stadsbehoud (€ 0,2 miljoen).
- Overige afwijkingen lichten we verder niet toe, omdat de afzonderlijke afwijkingen kleiner zijn dan € 0,2 miljoen (€ 0,1 miljoen).

Reserves

Onttrekkingen reserves

- De onttrekking aan de reserve Programma Stadsbehoud is € 1,5 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door per saldo hogere lasten die in de programmaonderdelen verder worden toegelicht.
- De onttrekking aan de reserve Achterstallig Onderhoud, Openbare Ruimte & groen is € 0,7 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door per saldo hogere lasten die in de programmaonderdelen verder worden toegelicht.
- De onttrekking aan de reserve Financieringsreserve Activa is € 0,9 miljoen hoger dan begroot. **Toelichting volgt**
- De onttrekking aan de reserve coalitiemiddelen 22-26 is in dit programmaonderdeel € 2,3 miljoen lager dan begroot. Dit effect is het gevolg van:
 - o Intern capaciteitsgebrek en latere en langere (op)start van interventies in het kader van openbare ruimte en wonen rondom de integrale aanpak "Aanpak Noord". Een deel van het budget wordt doorgeschoven naar 2024 (€ 0,8 miljoen);
 - o **De gerealiseerde onttrekkingen aan deze reserve worden centraal verwerkt naar aanleiding van de ingevulde en in het businessdossier opgeslagen formats (€ 1,6 miljoen).**
- De onttrekking aan Reserve Kwaliteitsimpuls Groen is € 0,2 miljoen lager dan begroot. Dit komt door vertraging in werkzaamheden op project Martin Luther King park.

Toevoegingen reserves

Er zijn geen toevoegingen aan de reserves in dit programmaonderdeel.

Risicobeheersing

Actuele risico's	Maatregelen
1. Door oplopende achterstalligheid zullen bepaalde onderdelen (assets) uit functie moeten worden genomen.	Maximaal inzetten op levensverlengende maatregel in plaats van vervanging en keuzes maken in samenspraak met (stadsdeel)bestuurders.
<hr/>	
Vervallen risico's	

Opgetreden risico's

Beleidskaders

- Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2023-2026. Beschrijft hoe we de openbare ruimte beheren en onderhouden en zo bijdragen aan de belangrijkste maatschappelijke opgaven van de stad.
- Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig Werken aan de Openbare Ruimte (2023). Hoe we werken in de openbare ruimte bij onderhoud, vervanging, herinrichting en losse verbetermaatregelen.
- Omgevingsvisie Amsterdam (2021). Langere termijn visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers.
- Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt voor meer regie op ontwikkelen, inrichten, beheren en gebruiken van de openbare ruimte op stadsniveau.
- In het Beleidskader "1Amsterdam Heel & Schoon" (2017). Bevatten de principes voor onderhoud, reiniging en assetmanagement;
- De Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Beleidskader Puccinimethode - 2018) bevat standaard inrichtingsprincipes, profielen en materiaalkeuzes voor het ontwerpen en aanleggen van de openbare ruimte, gekoppeld aan de centrale inkoop van materiaal.
- De Routekaart Klimaatneutraal 2050 (2020) is een ambitiesdocument voor de Amsterdamse energietransitie. De Routekaart beschrijft de belangrijkste ingrediënten van de visie en strategie om samen de overgang van fossiele naar duurzame energie in beweging te zetten en te houden.
- De strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 (2020) bevat maatregelen die het gebruik van nieuwe grondstoffen moet laten afnemen. Afval anders aanbieden, minder voedsel verspillen, producten en materialen hergebruiken en bouwen met duurzame materialen.
- Het Programmaplan Bruggen en Kademuren (2020) is het overkoepelende kader voor het Programma en geeft invulling aan de organisatie en de aanpak.
- Programma Stadsbehoud.
- Programma aanpak wegtunnels Amsterdam.
- Het Beleidskader Verlichting (2017) definieert de rol van verlichting in Amsterdam en stelt de kaders waarbinnen de gemeente haar taken voor de verlichting uitvoert, waaronder de transitie naar 100 procent LED verlichting;
- Het Beleidskader Buitenreclame (2020) bepaalt de randvoorwaarden voor het toestaan van reclame in de openbare ruimte.
- Beleidskader Verkeersnetten (2018). Hierin staan de ambities uit Mobiliteitsaanpak en Uitvoeringsagenda uitgewerkt met daarbij een afwegingskader bij conflicterende belangen.
- Het "Handboek Inrichting Openbare Ruimte Amsterdam" zorgt voor de digitale en integrale ontsluiting van al het beleid dat van toepassing is op de inrichting van de openbare ruimte. Het betreft onder meer de volgende belangrijke beleidsproducten: Visie Openbare Ruimte 2025 (2017) heeft vijf ambities geformuleerd en principes uitgewerkt om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer van de openbare ruimte, afgestemd op het gebruik;
- Verordening op het Stedelijk Mobiliteitsfonds Amsterdam (2020), een fonds vanuit inkomsten van het straatparkeren om de openbare ruimte en het verkeer- en vervoersysteem te verbeteren