

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2026-2030

wegen, kunstwerken, openbare verlichting, groen, water,
spelen, verkeer, verkeersregelininstallaties, riolering

Versie 1.1

Openbare Ruimte en Vastgoed
26 mei 2026
Z26-000258





Inhoud

1.	Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan	3
2.	Wegen en kunstwerken	5
3.	Openbare verlichting	10
4.	Groen, water en spelen	11
5.	Verkeer	16
6.	Verkeersregelinstallaties	19
7.	Riolering	21
8.	Totaaloverzicht budgetten en projecten	23
9.	Financieringssystematiek	28
10.	Projectbeschrijvingen	30



Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2026-2030

1. Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan

Het beheer en de (her)inrichting van de openbare buitenruimte is een dynamisch en veelzijdig proces. Dit proces vereist regelmatige afstemming tussen verschillende afdelingen en regelmatige bijstelling naar aanleiding van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Het totale beheer omvat dagelijks onderhoud en exploitatie, technisch beheer, vervanging, vernieuwing, herinrichting en uitbreiding van het areaal en het functioneel beheer ervan. Er werken meerdere afdelingen aan op verschillende disciplines. Het is van groot belang om alle werkzaamheden in de buitenruimte goed op elkaar af te stemmen en zowel intern als naar buiten toe inzicht te verschaffen in de werkzaamheden die gepland staan, zodat anderen daar ook rekening mee kunnen houden.

Renovatie, vervanging, vernieuwing, planmatig onderhoud en het structurele technische en functionele beheer in/van de buitenruimte in Amstelveen wordt ingepland in een meerjarenprogramma. Het programma bevat eenmalige renovatie-, vervangings- en herinrichtingsprojecten, maar ook jaarlijks terugkerende beheerbudgetten die nog geconcretiseerd moeten worden en/of waaruit kleine werkzaamheden betaald worden.

Onder technisch beheer wordt verstaan het duurzaam instandhouden van wat er is. Onder functioneel beheer wordt in dit geval verstaan het bij de tijd houden van het areaal en het indien nodig aanpassen aan de hand van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Een voorbeeld ter verduidelijking. Technisch beheer van een asfaltweg kan leiden tot het frezen van de bovenste twee lagen asfalt en nieuwe lagen asfalt aanbrengen. Op basis van functioneel beheer kan blijken dat vanuit de richtlijnen van duurzaam veilig of op basis van recent vastgesteld beleid wordt aanbevolen om de weg uit te voeren in klinkerverharding en iets te versmallen.

Een korte geschiedenis van het ontstaan van het programma

In 2014 is het Uitvoeringsprogramma infrawerken ingevoerd als instrument voor programmering van projecten en verantwoording van budgetten op de onderdelen wegen, verkeer en riolen. Met ingang van 2018 zijn ook de vervanging van lichtmasten en renovaties op de onderdelen groen, water en spelrecreatie aan het uitvoeringsprogramma toegevoegd. Daarbij is de naam gewijzigd in Uitvoeringsprogramma werken Buitenruimte en is aandacht gegeven aan een consistente inbedding ervan in de reguliere planning&controlcyclus. Dit betekent concreet dat op basis van de rekeningcijfers jaarlijks een geactualiseerd meerjarenprogramma wordt voorgelegd bij de daarop-volgende Perspectiefnota. In 2019 is de naam van het programma gewijzigd in Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte.

Het MPP geeft een doorkijkje naar de projecten die onderzocht en voorbereid worden, biedt de mogelijkheid om combinaties van werken te zoeken en geeft een indruk of de noodzakelijke en gewenste maatregelen passen binnen de financiële mogelijkheden die er zijn. Naarmate een project dichterbij komt in de tijd kunnen de benodigde maatregelen, kosten en planning steeds beter worden ingeschat.

Een andere reden om met een meerjarenprojectenplanning te werken, is dat veel projecten over meerdere jaarschijven verdeeld worden. Het projectbudget wordt dan ook over meerdere jaren gespreid. Het is vaak tot op het laatste moment lastig in te schatten hoeveel kosten in jaar x gemaakt worden en hoeveel in jaar x+1. Dat komt nu eenmaal



omdat de wisseling van het jaar in de winterperiode plaatsvindt en er vaak onzekerheid is over de weersomstandigheden.

Beschrijving onderdelen MPP

Het MPP bestaat uit de volgende onderdelen, ook wel disciplines van het beheer van de openbare ruimte genoemd:

1. wegen en kunstwerken
2. openbare verlichting
3. groen, water, spelen
4. verkeer
5. verkeersregelininstallaties
6. riolering

Voor iedere discipline wordt onderscheid gemaakt in beheerbudgetten/beheerprojecten en investeringsprojecten. Volledige vernieuwing van werken of onderdelen van de buitenruimte en nieuwe aanleg van voorzieningen wordt gezien als investering als deze meer dan € 100.000 kosten. De kosten worden dan over meerdere jaren afgeschreven. Alle investeringen worden apart geboekt. Alle overige projecten en maatregelen komen rechtstreeks ten laste van de exploitatie.

Als projecten worden voorbereid of uitgevoerd waaraan meerdere disciplines bijdragen, dan worden er combinatieprojecten aangemaakt. Van te voren wordt bepaald hoeveel iedere discipline bijdraagt aan het werk en ten gunste van welke discipline eventuele inkomsten komen. Hiervan is onder andere sprake bij reconstructies van wijken.

Het programma omvat zowel projectbudgetten als beheerbudgetten. Daarnaast zijn er reguliere exploitatiebudgetten blijven bestaan die buiten het MPP Buitenruimte vallen. Hierbij kan gedacht worden aan kosten voor elektriciteit, het verhelpen van storingen en routinematige werkzaamheden voor vegen, afvalinzameling en netjes houden van groenvoorzieningen. Deze werkzaamheden zijn niet planmatig van aard.

De hoofdlijn van het programma voor de komende jaren is als volgt samen te vatten:

- onderhoud aan asfalt- en elementenverhardingen, kunstwerken en straatmeubilair
 - reconstructie van woonwijken waarbij riolering en verharding wordt vervangen en direct functionele verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van klimaatbestendigheid, verkeer en groen
 - vervanging van openbare verlichting en verkeersregelininstallaties
 - vervanging en herinrichting van wegen en overige openbare ruimte
 - vervanging van beschoeiingen en civieltechnische kunstwerken
 - renovatie van gazons, oevers, beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
 - projecten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
 - projecten op het gebied van groen en recreatie (met aanvullende dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie)
-
- verbeteren van fietsroutes
 - onderzoeken, inspecties en voorlichting

Criteria voor prioritering en bepalen maatregelen

Bij het bepalen van prioriteiten, maatregelen, projecten en werkzaamheden zijn de volgende afwegingen en randvoorwaarden in het algemeen leidend geweest:



- noodzakelijk onderhoud en technisch beheer moet doorgang vinden; waarborgen van de veiligheid op straat is prioriteit één; er wordt daarbij ook jaarlijks budget gereserveerd voor calamiteiten en onvoorziene omstandigheden
- vervanging en vernieuwing vindt plaats op basis van technische ouderdom, maar daarbij wordt ook altijd kritisch gekeken of onderdelen nog langer mee kunnen zonder dat dit op termijn tot extra kosten leidt
- aanpak van onveilige kruispunten en wegen
- zo veel mogelijk aanhaken bij reconstructies en onderhouds- en vastgoedprojecten
- zo veel mogelijk werk met werk maken
- er is ruimte voor functionele verbeteringen en kwaliteitsverbeteringen, bij voorkeur mee te nemen als onderdelen van de openbare ruimte ook aan vervanging toe zijn
- er is (beperkt) ruimte om in te kunnen spelen op wensen van bewoners en politiek
- voldoen aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en de LIOR
- aansluiten bij het vastgestelde lokale en regionale beleid
- mede prioriteren van verkeersprojecten op basis van mogelijkheden voor bijdragen van derden, zoals de Vervoerregio
- aanpakken van fietsroutes die als eerste aan onderhoud toe zijn en waar groen en kabels en leidingen zo min mogelijk belemmeringen vormen

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 tot en met 7 worden de verschillende onderdelen van het meerjarenprojectenplan toegelicht. Per discipline wordt een globaal overzicht van de maatregelen gegeven en wordt uitgelegd hoe de financiering geregeld is. Ook staat aangegeven hoe de projecten op de lijst tot stand komen en zijn gekomen. In hoofdstuk 8 staat het totaaloverzicht voor alle disciplines. In hoofdstuk 9 staat ten slotte de financieringssystematiek uitgelegd.

Daar waar in dit plan gesproken wordt over 'kunstwerken' gaat het om civieltechnische kunstwerken. Dit is de vakterm voor onder andere bruggen, viaducten, damwanden, tunnels, kademuren, aquaducten en duikers.

Per discipline zijn de actuele beleidsplannen en beleidsontwikkelingen toegelicht. Voor alle disciplines geldt daarnaast dat het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026 relevant is. Dit plan beschrijft hoe Amstelveen wil omgaan met de negatieve effecten van de klimaatverandering: wateroverlast (overstromingen), hittestress en droogte. Het plan biedt inhoudelijke kaders voor de uitwerking van diverse projecten in het MPP.

2. Wegen en kunstwerken

Voor het beheer en onderhoud van wegen en kunstwerken wordt jaarlijks ongeveer 6,0 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt gestort in de egalisereserve wegen. Deze jaarlijkse dotatie is gebaseerd op het Wegenplan 2025 en de Nota Civieltechnische Kunstwerken uit 2023. Deze nota's worden ongeveer iedere vijf jaar geactualiseerd. In de nota's wordt inzicht gegeven in de kwantiteit, kwaliteit en investeringsbehoefte van het Amstelveense wegen- en kunstwerkenareaal. Op basis van het areaal en de uitgevoerde inspecties is de theoretische gemiddelde investerings-behoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Daarom wordt gewerkt met een egalisereserve.



Het onderhoud aan de openbare ruimte, waaronder de verhardingen, wordt in de gemeente Amstelveen uitgevoerd door de eigen onderhoudsdienst en door inzet van derden via raamcontracten en aanbesteding van grotere werken. Het onderhoud van verhardingen bestaat uit regulier onderhoud en reconstructies.

Regulier onderhoud betreft gerichte werkzaamheden om de verharding tot het einde van de levensduur (circa 40-60 jaar) in stand te houden. De feitelijke levensduur is onder andere afhankelijk van het type verharding, de locatie, de ondergrond en de belasting. Onder het reguliere onderhoud valt:

- uitvoering klein of dagelijks onderhoud: service, reparaties en calamiteiten, klachten en meldingen;
- meerjarig terugkerend onderhoud; middelgroot tot groot herstraatwerk van elementverharding, het overlagen van asfalt en aanbrengen van belijning;
- periodieke inspecties (uitbested) en onderzoeken.

Bij reconstructies gaat het om gehele of gedeeltelijke renovatie van de weg inclusief fundering en bermen. Bij voorkeur wordt een reconstructie uitgevoerd in combinatie met rioolvervanging.

Bij verharding gaat het om asfaltbeton- en cementbetonverhardingen, elementenverhardingen (zoals klinkers, straatstenen, tegels) en halfverharding (in parken). Het op orde houden van het areaal blijft om meerdere redenen een uitdaging. In de afgelopen jaren is sprake van een sterke stijging van prijzen van grondstoffen, energie en loonkosten, wat direct doorwerkt in de kosten van asfalt- en betonproducten. Daarnaast worden voertuigen steeds zwaarder, onder meer door de elektrificering van het wagenpark en hogere belading, waardoor wegen sneller slijten en vaker onderhoud vergen. Amstelveen hecht veel waarde aan hoogwaardige groenvoorzieningen en aan het behoud van karakteristieke bomenstructuren, bijvoorbeeld langs wegen, paden en op veendijken. Deze keuze draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit en leefbaarheid van de stad, maar brengt ook beheeruitdagingen met zich mee. Zo kan wortelopdruk van bestaande bomen leiden tot schade aan verhardingen, wat extra onderhoud en hogere kosten met zich meebrengt om de veiligheid en het comfort voor gebruikers te waarborgen. Daarnaast speelt klimaatverandering een steeds grotere rol. Langdurige droogte heeft met name op veengronden invloed op de stabiliteit van de ondergrond. Op veendijken kan verdroging, in combinatie met wateronttrekking door bomen, leiden tot zettingen en schade aan wegen en fietspaden. Deze problematiek is van een andere orde dan wortelopdruk, maar vraagt eveneens om aanvullende maatregelen en investeringen. De samenloop van stijgende prijzen, zwaardere belasting van infrastructuur, het behoud van waardevol groen en de effecten van droogte leidt tot een aanzienlijke toename van de onderhoudskosten. Dit kan ook spanning opleveren met ambities, zoals het versneld verbeteren van het fietsnetwerk. Een illustratief voorbeeld is de Bovenkerkerweg, waar jarenlang intensief onderhoud van weg en fietspad nodig was als gevolg van bodem- en droogteproblematiek, totdat is besloten tot een integrale vernieuwing van de weg, het fietspad en de groenstructuur.

In 2023 is een incidentele dotatie van drie keer € 500.000 (2024, 2025, 2026) beschikbaar gesteld om een aantal jaren te overbruggen, vooruitlopend op het vaststellen van het nieuwe Wegenplan. Op basis van actuele inspecties en een analyse van het areaal is afgelopen jaar het Wegenplan Amstelveen 2025 vastgesteld. Hierin is de onderhoudsopgave voor de komende jaren uitgewerkt en is inzichtelijk gemaakt wat hiervan de financiële impact is.



Uit het vastgestelde Wegenplan blijkt dat er structureel € 1,5 miljoen extra budget nodig is om het areaal in voldoende staat te houden. Binnen de huidige Reserve Wegen en Kunstwerken is nog enige ruimte aanwezig om de structurele ophoging niet direct te laten ingaan. Daarom is gekozen voor een ingroeipad waarbij de structurele dotatie via een ingroeipad wordt opgehoogd: met € 500.000 tot en met 2028, in 2029 met € 1.000.000 en vanaf 2030 met € 1,5 miljoen.

Met het bij het Wegenplan toegekende structurele aanvullende budget kan naar verwachting worden voorzien in de onderhoudsbehoefte van het wegennet. Naast de structurele onderhoudsopgave waarvoor in dit Wegenplan een ingroeipad is voorgesteld, dient zich in de komende tien jaar een aanvullende uitdaging aan: de grootschalige vervanging van onderdelen van de Amstelveense hoofdinfrastructuur. Dit zijn omvangrijke, incidentele investeringswerken die lastig te plannen zijn omdat er in de regio veel grootschalige wegwerkzaamheden plaatsvinden en onze hoofdinfrastructuur ook zwaar belast wordt. Het gaat daarbij om flinke bedragen. Deze budgetten worden dan ook incidenteel aangevraagd, waarbij ieder jaar ten tijde van de voorbereiding van de Perspectiefnota opnieuw gekeken wordt of de planning nog realistisch is, of dat deze dotaties wellicht kunnen of moeten schuiven in de tijd. Voor een nadere toelichting op het huidige beleid wordt verwezen naar het Wegenplan Amstelveen 2025.

Daarnaast blijven externe factoren, zoals internationale spanningen, oorlogssituaties en schommelingen in grondstof- en energiemarkten, zorgen voor onzekerheid in prijsontwikkeling en beschikbaarheid van materialen. Deze ontwikkelingen hebben direct invloed op de kosten van asfalt, betonproducten en uitvoering door aannemers. Ondanks doelmatige besteding van de beschikbare middelen staat de kwaliteit van delen van het wegennet hierdoor onder druk en blijft het risico bestaan dat toekomstige projecten duurder uitvallen of moeten worden bijgesteld.

Waar het Wegenplan een theoretische gemiddelde investerings- en onderhoudsbehoefte geeft op basis waarvan het jaarlijks benodigde budget kan worden vastgesteld, gaat het in het Meerjarenprojectenplan om het concreet toewijzen van budgetten voor de komende vijf jaar.

Op het gebied van wegen en kunstwerken zijn er structurele beheerbudgetten, (kleine) beheerprojecten en investeringsprojecten ingepland. Daarnaast wordt via het wegenbudget bijgedragen aan grote projecten en combiprojecten (zoals reconstructies). Sommige projecten zijn al concreet benoemd, maar er zijn ook algemene budgetten opgenomen die nader kunnen worden ingevuld, zoals voor groot onderhoud asfalt. Dat heeft er onder andere mee te maken dat groot onderhoud aan asfalt (ook de kleinere werken) altijd goed moet worden afgestemd op andere grote projecten qua bereikbaarheid (andere overheden willen bovendien ook nog wel eens schuiven met hun plannen of lopen vertraging op in hun voorbereidingen). Ook kan een slechte winter opeens de noodzaak doen ontstaan om bepaalde wegvakken naar voren te halen in de planning en andere door te schuiven.

Voor kunstwerken is in 2023 een beleids- en beheernota vastgesteld: de Nota Civieltechnische Kunstwerken. Omdat het bij de vervanging van kunstwerken om aanzienlijke bedragen gaat, is voor een sober en doelmatig scenario gekozen waarmee we in elk geval tien jaar vooruit kunnen en een start kunnen maken met groot onderhoud en vervanging van de meest urgente kunstwerken, zoals enkele belangrijke bruggen voor langzaam verkeer.



In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie uit 2021 is de ambitie uitgesproken om het verbeteren van de kwaliteit van hoofdfietsroutes te versnellen. Hiervoor is voor de periode 2023 t/m 2032 een budget van € 500.000 per jaar beschikbaar gesteld bij besluitvorming over de Perspectiefnota 2024. Het meerjarige budget is ook opgenomen in het College Uitvoeringsprogramma.

De projecten voor wegen en kunstwerken worden concreet ingepland op basis van actuele inspecties, klachten en meldingen, politieke wensen, afspraken met derden, mogelijkheden voor combinatieprojecten en bereikbaarheidsregie.

De volgende structurele beheer- en investeringsbudgetten zijn in het MPP opgenomen:

- onderhoud asfaltverhardingen (2,0-2,2 miljoen per jaar)
- onderhoud elementenverhardingen (1,5 miljoen per jaar)
- herstel van kabelsleuven (-600.000 per jaar)
- onderzoeken, inspecties en contracten (75.000 per jaar)
- vernieuwing wandelpaden (250.000 per jaar)
- aanpassingen wegen i.v.m. plaatsen trafohuisjes (25.000 per jaar)

Voor onderhoud en vervanging van kunstwerken wordt rekening gehouden met gemiddeld 750.000 per jaar. De verdeling tussen onderhoud en vervanging wisselt per jaar en is concreet in het MPP geprogrammeerd. In de jaren 2026-2030 worden – naast het reguliere onderhoud – enkele fietsbruggen vervangen. Daarnaast worden onder andere leuningen onderhouden en geschilderd en betonreparaties uitgevoerd.

De volgende bruggen worden in de periode 2026 tot 2030 vervangen:

- 2026: vervangen van twee bruggen aan Bouwmeester en Poortwachter
- 2027: vervangen van twee bruggen over de Ringvaart tussen de Kalfjeslaan en de Bos en Vaartlaan (K0052 en K0124)
- 2028: vervangen van fietsbrug Boogschutter - Gondel (K0562)
- 2029: vervangen van twee bruggen Kringloop – Turfschip (K0587) en Guido van Dethlaan – Jan Teulingslaan (K0310).
- 2030: vervangen van twee bruggen Zwanenwater – Marshallsingel (K0318) en Paul Rodenkolaan (K0785)

De volgende wegenprojecten zijn in het MPP opgenomen:

- groot onderhoud Veldlust e.o.
- groot onderhoud De Nessermolen e.o.
- groot onderhoud De Eendracht e.o.
- nader te bepalen grote onderhoudsprojecten in 2029 en 2030
- verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie (programma van 17 routes)
- vervangen van de Oude Bovenkerkerweg, de Hollandsedijk, en delen van de Van der Hooplaan, Beneluxbaan, Bovenkerkerweg-noord, Keizer Karelweg-noord en Legmeerdijk-Noorddammerlaan (in Bovenkerk)
- verbeteren fietspaden Beneluxbaan (de paden ten noorden van de Ouderkerkerlaan die nog niet meegenomen zijn in project Amstelveenlijn)
- vervangen (en verbreden) fietspad Gondel
- reconstructie dijk achter de Flevolaan
- reconstructie van de Meander



Er is voor gekozen om het klimaatadaptief herstraten van parkeerterreinen niet meer als afzonderlijk onderdeel in het MPP op te nemen. Het realiseren van klimaatadaptieve parkeerterreinen wordt doelmatiger geacht wanneer dit wordt gecombineerd met reconstructies of wegherinrichtingen. Op deze manier benutten we kansen door werkzaamheden te bundelen en efficiënt werk met werk te maken. Ook wordt met kleinschalige toepassing in de reconstructies ervaring opgedaan met het klimaatadaptief inrichten en onderhouden van parkeervakken in wijken. Bij het project Reconstructie Selderust-noord is het vergroenen van een parkeerterrein opgenomen in het voorlopig ontwerp.

In het kader van de netverzwaring worden de komende jaren in alle woonwijken extra trafohuisjes bijgeplaatst door Liander. Om deze trafohuisjes zorgvuldig in te passen, zijn regelmatig functionele aanpassingen nodig aan de verhardingen in de directe omgeving. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit een nieuw beheerbudget (€ 25.000 per jaar).

Vanuit het wegenbudget wordt daarnaast bijgedragen aan de volgende combinatieprojecten:

- structurele aanpak zonkenproblematiek Bovenkerkerweg
- reconstructie van de diverse woonbuurten: de Vliegeniersbuurt, de Wolfert van Borselenweg e.o., de Bovenkerkerkade en Ouderkerkerlaan (beide ten oosten van de Keizer Karelweg), Rozenoord e.o., en Selderust-noord e.o.
- opwaarderen fietsroute langs de museumspoorlijn (Spoorlijnpad-Kazernepad)
- herinrichting plein bij de Urbanuskerk
- herinrichting van de Groenelaan

Ook dragen we bij aan de dijkverzwaring van de Amsteldijk Zuid door Waternet op basis van een samenwerkingsovereenkomst.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2026-2030 bedragen afgerond € 52,2 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van € 56,1 miljoen. De jaarlijkse uitgaven liggen hoger dan de jaarlijkse dotatie, met het oog op de te realiseren inhaalslag die noodzakelijk blijkt vanuit de weginspecties. Dit wordt opgevangen door de egalisatiereserve. Deze heeft een beginstand op 1 januari 2026 van € 11,3 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 3,9 miljoen. In afwachting van het nieuwe Water- en Rioleringsplan dat in 2026 wordt opgesteld, is ruimte in het bestedingsplan wegen aangehouden. Dit heeft ermee te maken dat nieuwe reconstructies in verband met ouderdom van de riolering nu nog niet geprogrammeerd zijn, maar hier wel vanuit de reserve wegen aan moet worden bijgedragen. Als gevolg daarvan worden er komend jaar nieuwe reconstructies aan het MPP toegevoegd, waaraan ook vanuit de reserve wegen zal moeten worden bijgedragen.



bedragen x 1.000 euro

Omschrijving	Totaal	2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan wegen:						
* via exploitatie	24.662	4.196	5.462	5.154	4.800	5.050
* via kredietvotering	27.564	4.121	9.883	6.771	3.780	3.010
Totaal geraamde uitgaven	52.227	8.317	15.345	11.925	8.580	8.060
Budget wegen	44.766	8.008	8.006	8.936	9.544	10.274
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-7.461	-310	-7.339	-2.990	964	2.214
Stand egalisatiereserve per 1-1-2026	11.335					
Reservemutatie 2026-2030	- 7.461					
Stand egalisatiereserve per 31-12-2030	3.873					

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- incidenteel € 970.000 als bijdrage voor ophoging van de Amsteldijk Zuid in 2026; de werkelijke bijdrage van Amstelveen aan AGV zal hoger zijn, maar dit wordt vanuit de reserve opgevangen; de toegekende incidentele dotatie was op basis van een indicatieve kostenraming van enkele jaren geleden, met de afspraak dat de daadwerkelijke verrekening zou plaatsvinden aan de hand van de aanbesteding.
- 7x € 500.000 per jaar van 2026 tot en met 2032 ('meerjarig incidenteel') voor kwaliteitsverbetering van de Amstelveense fietspaden
- structurele verhoging van het onderhoudsbudget wegen, in verband met de gestegen kosten voor infrawerken, via een ingroeipad van € 500.000 vanaf 2026, € 1.000.000 vanaf 2029 en € 1.500.000 vanaf 2030;
- een incidentele dotatie van € 930.000 in 2027 voor vervanging van het zuidelijk deel van de Van der Hooplaan
- een incidentele dotatie van € 1.860.000 in 2028 voor vervanging van een deel van de Beneluxbaan en van de Bovenkerkerweg tussen Sportlaan en Zetterij;
- een incidentele dotatie van € 1.930.000 in 2029 voor vervanging van een deel van de Beneluxbaan en van een deel van de Meander;
- een incidentele dotatie van € 2.160.000 in 2030 voor vervanging van een deel van de Beneluxbaan, een deel van de Legmeerdijk-Noorddammerlaan (Bovenkerk) en een deel van de Keizer Karelweg.

Over al deze dotaties heeft al eerder besluitvorming plaatsgevonden, met uitzondering van de incidentele dotatie voor de vervanging van de hoofdinfrastructuur in 2030 en de structurele ophoging van het onderhoudsbudget wegen met € 500.000 vanaf 2030 die in het Wegenplan 2025 en in de Perspectiefbrief 2027 zijn opgenomen.

3. Openbare verlichting

De planmatige vervanging van lichtmasten en bijzondere investeringen op het gebied van openbare verlichting zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Hiertoe is in 2018 besloten. Deze investeringen rekenen af met de egalisatiereserve openbare verlichting. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 575.000. Er is één structureel vervangingsbudget opgenomen in het MPP van € 575.000. Voor dit budget worden



vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om veel verschillende locaties per jaar. In 2026 staat onder andere op het programma:

Vervangen van masten:

- Westwijk (Asserring, Albert Dalsumstraat, Guido van Dethlaan, Bertha von Suttnerlaan, Hammarskjöldsingel en Burgemeester Wiegelweg);
- Middenhoven (Melkweg, Orion, Grote Beer).

Vervangen van armaturen:

- Waardhuizen-Middenhoven (Galjoen, Schoener, Punter, Jupiter, Grote Beer, Poortwachter, Chirurgijn, Markkramer).

Daarnaast gaan we verder met het aanpassen of vervangen van verlichting en bekabeling langs de fietspaden van de Beneluxbaan. Dit wordt in 2026 afgerond.

De openbare verlichting wordt beheerd volgens de vastgelegde kaders in het verlichtingsplan. Diverse aspecten spelen hierbij een rol, zoals sociale veiligheid, verkeersveiligheid, energiegebruik, circulariteit, effect op flora en fauna en aantrekkelijkheid openbare ruimte.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor openbare verlichting in 2026-2030 bedragen afgerond € 2,9 miljoen bij een budget (inclusief egalisereserve) van afgerond € 3,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2026 van € 480.000. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 455.000.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro				
		2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan openbare verlichting:						
* via exploitatie	2.900	600	575	575	575	575
* via kredietvoting	0	0	0	0	0	0
Totaal geraamde uitgaven	2.900	600	575	575	575	575
Budget ov	2.875	575	575	575	575	575
Saldo (verrekenen met egalisereserve)	-25	-25	0	0	0	0
Stand egalisereserve per 1-1-2026	480					
Reservemutatie 2026-2030	-25					
Stand egalisereserve per 31-12-2030	455					

*-/ - is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

4. Groen, water en spelen

De renovatie- en investeringsbudgetten voor groen, water en spelen zijn onderdeel van het programma buitenruimte. Voor deze disciplines is een aparte egalisereserve ingesteld om de faseringen op te vangen. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 1.983.500. Deze jaarlijkse dotatie is onder andere gebaseerd op het Bomenplan 2025 en op het Speelruimteplan 2025.



Voor renovatie van bomen, beplantingsvakken en gazons, oevers en speelplaatsen wordt jaarlijks budget gereserveerd, met wat fluctuaties over de jaren. Vanaf 2026 gaat het om structureel:

- 600.000 bomenrenovatie
- 100.000 oeverrenovatie
- 425.000 gazon- en heesterrenovaties
- 400.000 speeltuinrenovaties

Per discipline volgt hieronder een toelichting op de plannen. De projectomschrijvingen staan in paragraaf 10.

Bomen

In januari 2025 is het Bomenplan "Amstelveen Bomenstad" in de raad vastgesteld. Het Bomenplan biedt een beleidskader om bestaande bomen te beschermen en te investeren in de aanplant van nieuwe bomen. Onderdeel van dit plan is een uitvoeringsagenda. Amstelveen heeft ongeveer 32.000 laan- en straatbomen. Ieder jaar wordt bij een derde van het bomenbestand een boomveiligheidscontrole uitgevoerd om onveilige situaties te voorkomen. Bomen worden vanwege bijvoorbeeld, ziekte, schade, gebrek aan vitaliteit of ouderdom gekapt. Tijdens de jaarlijkse bomenrenovatie worden deze bomen vervangen.

Deze vervanging is gericht op een duurzaam en gezond bomenbestand. Om dit mogelijk te kunnen maken is in het Bomenplan een aanvraag voor structurele verhoging van het renovatiebudget met € 200.000 opgenomen vanaf 2026. Het besluit hierover is genomen bij vaststelling van de Perspectiefnota 2026. Deze middelen zijn in het MPP verwerkt in het jaarlijkse beheerbudget Bomenrenovaties.

Daarnaast is er in het kader van klimaatadaptatie behoefte aan aanplant van extra bomen. De raad heeft eerder ingestemd met het beschikbaar stellen van € 600.000 incidentele middelen vanuit het Fonds Groen, water en recreatie voor het versterken van de Amstelveense boomstructuur en om wijkgericht meer bomen aan te planten. Een robuuste en gevarieerde boomstructuur draagt bij aan het tegengaan van hittestress, het verbeteren van de wateropvangcapaciteit en het versterken van de biodiversiteit in de openbare ruimte. De 3-30-300-richtlijn (zie bomenplan) helpt om per wijk te bepalen waar vergroening het meest nodig is. Deze extra middelen zijn in het MPP verwerkt in het projectbudget Impuls bomen (3x € 200.000 in 2026, 2027 en 2028).

Heesters en gazons

Voor de heester- en gazonrenovaties worden vanuit de buitendienst te vervangen objecten aangedragen. Het gaat hierbij om beplanting die vervangen moet worden omdat de vitaliteit minder wordt en uitval plaatsvindt. Dit komt doordat het einde van de levenscyclus nadert. Deze beplanting ligt doorgaans verspreid door de hele gemeente.

In het kader van de taakstellingen uit de nieuwe werkwijze voor Wijkbeheer zullen de renovatiebudgetten bij het vervangen van heesters worden ingezet voor het efficiënter inrichten van het groen. We werken hiermee aan een biodivers, toekomstigbestendig en waardevol groen Amstelveen. In 2026 worden vanuit de heesterrenovatie heestervakken die door de aanwezigheid van invasieve onkruiden niet goed te beheren zijn, omgevormd naar gras.

Wanneer er wijkreconstructies plaatsvinden (vaak naar aanleiding van vervanging van riolerings), wordt de vervanging van beplanting en speelplaatsen meegenomen als integraal onderdeel van het project. Vanuit de reserve groen-water-spelen wordt dan bijgedragen



aan deze integrale projecten. Daarnaast wordt bijgedragen aan andere investeringsprojecten en zijn er enkele losse projecten voorzien, waarvoor al dan niet incidenteel budget wordt aangevraagd, zoals de groene aankleding bij het aanleggen van een skatebaan in Amstelveen-zuid. De budgetruimte voor bijdragen aan multidisciplinaire projecten en losse projecten (gemiddeld ruim 3 ton per jaar) is vrij krap. De claim op groen zal bovendien stijgen door klimaatadaptieve maatregelen te verwerken in reconstructies. In de regel zal voor losse projecten extra incidenteel budget moeten worden gevraagd.

Spelrecreatie

In 2025 is het Speelruimteplan Amstelveen vastgesteld. Op basis van inspecties, de leeftijd en opbouw van het areaal en de prijsontwikkelingen is daarbij inzicht geboden in het structureel benodigde budget voor de komende jaren. Er is gekozen voor groene en veilige speelomgevingen. Via het Speelruimteplan 2025 en de Perspectiefnota 2026 heeft de raad structureel aanvullend budget beschikbaar gesteld.

In 2026 staan er veel werkzaamheden op het gebied van spelrecreatie op de agenda. Naast het reguliere onderhoud, zoals schoonmaken en reparaties, worden verschillende speelplaatsen onder handen genomen. Zo krijgen de speelplekken aan de Jan Teulingslaan, Anne de Vrieslaan, Vogelkerslaan, Henegouwselaan, Augusta de Witlaan, Jonge Gerard en Brederode een volledige renovatie, terwijl losse toestellen op locaties aan de Duin en Kruidberg, Karel Doormanweg en Rembrandtschool vervangen worden. Verder worden de schoolpleinen van de Triangel, het Palet, de Verrekijker, de Roelof Venema-school en de Parcival vergroend, wat zorgt voor een prettige speelomgeving voor de kinderen. Vanuit deze budgetten vervangen we ook valondergronden op diverse speellocaties, namelijk bij de locaties: Randwijck, Jasmijnlaan en Duin en Kruidberg. De rolschaatsbaan aan de Burgemeester Haspelslaan krijgt in 2028 een opknopbeurt. Voor het vergroenen en vervangen van speeltuinen en schoolpleinen zijn aparte budgetten in het MPP opgenomen als deze substantieel van omvang zijn, zodat deze budgetten apart kunnen worden bewaakt. Deze zijn afgesplitst van het algemene budget Vergroenen school- en speelpleinen.

De normeringen voor de waterkwaliteit voor openbare zwembadjes zijn verzwaaard. Er zijn zeven openbare speelbadjes in Amstelveen. Voor investeringen in technische azwemwaterinstallaties om de vereiste waterkwaliteit te kunnen waarborgen, of voor het omvormen van zwembadjes naar splashparken is incidenteel € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld. Per locatie wordt via een participatietraject met bewoners een besluit genomen.

Oeverrenovaties

Vanuit het budget Oeverrenovaties wordt in 2026 geïnvesteerd in het vervangen van de oevers aan de Kotter en nog een aantal nog nader te bepalen locaties. Daarnaast wordt bij het project van de Kostverlorenweg de beplanting van de natuurvriendelijke oever aangebracht om het project dat in 2025 is gestart af te ronden. Dit is een gezamenlijk project met het waterschap om ook de waterkwaliteit te verbeteren en ervaring op te doen met het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Waterschap AGV heeft het initiatief genomen om de dijken en kades van de Ouderkerkerlaan en Bovenkerkerkade duurzaam te verhogen ter bevordering van de waterveiligheid. In samenwerking met de gemeente wordt onderzocht hoe de groenstructuren rondom de dijken en kades zo veel mogelijk behouden of hersteld kunnen worden. De plannen worden in 2026 verder uitgewerkt en naar verwachting uitgevoerd.



Inpassing trafohuisjes

In het kader van de netverzwaring worden de komende jaren in alle woonwijken extra trafohuisjes bijgeplaatst door Liander. Om deze trafohuisjes zorgvuldig in te passen, zijn regelmatig functionele aanpassingen nodig aan de groenzones of speeltuinen in de directe omgeving. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit een nieuw beheerbudget (€ 25.000 per jaar).

Fonds Groen, Water en Recreatie

In het College Uitvoeringsprogramma is voor de periode 2023-2026 in totaal € 10 miljoen gereserveerd voor investeringen in groen, water en recreatie. Daartoe is een Fonds Groen, Water en Recreatie ingesteld, in de vorm van een reserve. Voor dit fonds is in 2023 een eerste bestedingsplan opgesteld. Dit bestedingsplan is als onderdeel van de Perspectiefnota 2024 vastgesteld in juli 2023. Het bestedingsplan biedt een gedeeltelijke invulling voor de gereserveerde gelden op basis van het coalitieakkoord/college-programma, bekende bestuurlijke en maatschappelijke wensen en bestaand beleid. Het bestedingsplan wordt bij tijd en wijle door het college van B&W geactualiseerd. Vervolgens wordt via de reguliere P&C-cyclus aan de raad voorgelegd in te stemmen met de bijbehorende reservemutaties. Gelijktijdig met de Perspectiefnota 2027 wordt het bestedingsplan ook nu bijgesteld en vervolgens weer verwerkt in de begroting en in het MPP Buitenruimte.

De bijstellingen houden het volgende in:

- een deel van het budget voor Park Zuid uit 2025 (€ 85.000) wordt overgeheveld naar 2026;
- het reeds gereserveerde budget voor Park Zuid van € 2.400.000 wordt opgehoogd met € 515.000 en het dan totaal gereserveerde budget van 3 miljoen wordt ingezet voor de aankoop van grond voor Park Zuid, waarover eerder door het college besloten is;
- de budgetten voor het opstellen van een uitvoeringsplan bij de Visie Gezonde Leefomgeving en voor uitvoering van de Groenvisie (2x € 50.000) worden overgeheveld van 2025 naar 2026 en het restantbudget van het Fonds (€ 75.000) wordt toegevoegd aan het budget voor uitvoering van de Groenvisie; besteding van dit laatste budget gaat plaatsvinden via het MPP; daartoe worden ook drie budgetten van Stedelijke Ontwikkeling (3x € 50.000 in 2026, 2027 en 2028) voor de Groenvisie ondergebracht in het MPP (via storting in de reserve groen-water-spelen);
- het budget voor coördinatie en regie in 2025 en 2026 valt vrij, omdat hiervoor geen inhuur of uitbesteding nodig is geweest.

Het bestedingsplan voor het Fonds Groen, Water en Recreatie wijkt op de volgende onderdelen af van de vorige versie:

bedragen x 1.000 euro

Project	2025	2026	Totaal
Park Zuid	-85	+600	+515
Uitvoeringsplan Groenvisie	-50	+125	+75
Uitvoeringsplan Visie Gezonde Leefomgeving	-50	+50	0
Coördinatie en regie fonds	-100	-100	-200
Totaal	-285	+675	+390



De bijbehorende mutaties van de reserves worden bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2027 als apart(e) besispunt(en) meegenomen.

De volgende maatregelen en projecten (waarvan de realisatie en financiële afwikkeling via het MPP verloopt en wordt verantwoord) zijn nu in het bestedingsplan 2026 opgenomen:

- budget voor vergroenen van school- en speelpleinen
- budget voor inwonersparticipatieproject Groen moet je doen
- budget voor kleine waterinitiatieven
- impuls bomenbestand (zoals boven toegelicht bij de bomen- en heesterrenovaties)

Vergroenen van het Raadhuisplein stond in het MPP, maar wordt vanaf nu ondergebracht in het nieuwe meerjarenplan voor de A9-zone; het budget uit het fonds wordt daarom niet overgeheveld naar de reserve groen-water-spelen, maar naar de reserve A9-zone. Uitvoering op korte termijn is niet wenselijk in verband met de planvorming voor de Noordelijke Poeloever en de bouw van een eventuele parkeervoorziening; deze beide projecten hebben invloed op de herinrichting van het Raadhuisplein.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen via het MPP 2026-2030 bedragen afgerond € 13,7 miljoen bij een budget (inclusief egalisereserve) van afgerond € 14,9 miljoen. Dit is inclusief de projecten en de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie.

De reserve groen-water-spelen heeft een beginstand op 1 januari 2026 van € 2,5 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 1,1 miljoen.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro				
		2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen:						
* via exploitatie	9.503	2.678	1.825	1.825	1.625	1.550
* via kredietvotering	4.236	943	1.613	1.379	300	0
Totaal geraamde uitgaven	13.739	3.621	3.438	3.204	1.925	1.550
Budget groen/water/spelen	12.423	3.889	2.534	2.034	1.984	1.984
Saldo (verrekenen met egalisereserve)	-1.316	267	-905	-1.171	59	434
Stand egalisereserve per 1-1-2026	2.457					
Reservemutatie 2026-2030	-1.316					
Stand egalisereserve per 31-12-2030	1.140					

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie die via een apart besispunt in de Perspectiefnota aan de raad wordt voorgelegd
- twee incidentele dotaties van € 500.000 in 2026 en 2027 voor de aanpak van de openbare zwembadjes
- overheveling van 3x € 50.000 van budgetten bij Stedelijke Ontwikkeling naar het MPP via storting in de reserve groen-water-spelen (budgetneutraal)



5. Verkeer

Het geldende verkeer- en vervoerbeleid is vastgelegd in een aantal beleidsdocumenten, waaronder de Mobiliteitsvisie Amstelveen en de Nota Fiets. De kern van het beleid is het streven naar een regionaal samenhangend, bereikbaar, verkeersveilig en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij ruimtelijke ordening en mobiliteit hand in hand gaan. Voor het MPP Buitenruimte betekent dat dat we doorgaan op de ingeslagen weg. Schone vervoerwijzen zoals fiets, ov en elektrisch vervoer worden gestimuleerd en we werken aan het waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in het verkeer- en vervoersysteem. Voor de lokale infrastructuur wordt nog meer ingezet op het meer ruimte geven aan langzaam verkeer. Voor de hoofdinfrastructuur is het daarnaast ook van belang dat Amstelveen goed bereikbaar blijft. De maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit zijn financieel ingepast in het MPP.

Bij het programmeren van maatregelen wordt zo goed mogelijk aangesloten op het lokale en regionale verkeersbeleid. Bij het onderdeel verkeer is de opgave breder dan alleen beheer en onderhoud van het areaal, zoals dat voor andere disciplines doorgaans wel geldt. Naast het opnemen van beheer- en investeringsbudgetten voor duurzame instandhouding van het areaal is ook ruimte voor kwaliteitsverbetering op kleine en middelgrote schaal.

De ambities uit de Mobiliteitsvisie en de Nota Fiets zijn als volgt samen te vatten:

1. een optimale regionale en lokale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten; intern een goede doorstroming, extern een goede bereikbaarheid, maar doorgaand verkeer wordt niet gestimuleerd; in plaats daarvan wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk om Amstelveen heen geleid;
2. proactief verkeersveiligheidsbeleid; ongevallen met een ernstige afloop minimaliseren door een combinatie van infrastructurele maatregelen, verkeerseducatie en handhaving volgens de principes van Duurzaam Veilig;
3. goede verbindingen met NS-stations Schiphol, Amsterdam Zuid en Bijlmer-Arena;
4. fijnmazig openbaar vervoer, waarbij belangrijke voorzieningen goed bereikt kunnen worden (ziekenhuis, ouderencomplexen en gezondheidsvoorzieningen);
5. een sterke koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit (zowel in beleid als in planvorming); behoud nabijheid van belangrijkste functies in de gemeente zelf en zorgen dat deze met openbaar vervoer en actieve modaliteiten bereikbaar zijn;
6. hoogwaardige, snelle, herkenbare, comfortabele, directe en (sociaal) veilige (regionale) fietsroutes;
7. verduurzaming van stadslogistiek, faciliteren van elektrisch vervoer en deelmobiliteit.

De jaarlijkse dotatie aan de reserve verkeer is € 799.500.

De volgende budgetten voor reguliere werkzaamheden zijn in het MPP opgenomen:

- verkeersvoorzieningen en maatregelen (waaronder fietsenstallingen en educatie) (300.000 per jaar)
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering (100.000 per jaar)
- verkeersonderzoek (40.000 per jaar, in 2026 60.000)



De rest van het gemiddelde budget wordt ingezet voor verkeersaanpassingen bij reconstructies of wegonderhoud, verkeersveiligheidsprojecten en kwaliteitsverbeteringen.

De volgende losse verkeersprojecten zijn nu in het MPP opgenomen:

- verbeteren fietsroute De Savornin Lohmanlaan-Thorbeckepark;
- studie verkeersafwikkeling Amstelveen-zuid (o.a. Beneluxbaan-Bovenkerkerweg, Bovenkerkerweg-Zetterij, Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan, Van der Hooplaan-Startbaan, Zijdelweg en Bosrandweg);
- bushaltes en rotonde bij Sacharovlaan-Hammarskjöldsingel;
- bijdrage aan rotonde Jane Addamslaan-Weldam, die vanuit project De Scheg wordt gerealiseerd, maar ook voor Westwijk van toegevoegde waarde is;
- verbeteren van de oversteek voor langzaam verkeer op de kruising Willem Dreesweg-De Parel;
- extra fietsenstallingen bij OV-haltes;
- de inmiddels gerealiseerde fietsenstalling op het Nieuw Loopveld;
- een nieuw parkeerverwijssystem voor het Stadshart.

In het vorige MPP was ook de aanleg van een rotonde op het kruispunt Zetterij-Maalterij geprogrammeerd. Dit project is niet meer opgenomen in het huidige MPP. Recent zijn op deze kruising voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) toegevoegd en is de bebording aangepast. Dit lijkt goed te functioneren. Er komen over deze kruising geen meldingen van bewoners meer binnen en er hebben tot op heden ook geen ongevallen meer plaatsgevonden. Daarnaast blijkt een rotonde op deze locatie niet optimaal inpasbaar te zijn. Als in de toekomst de wens voor aanpak van deze kruising toch weer opkomt, dan kan het project opnieuw opgevoerd worden.

Daarnaast wordt in 2025 en 2026 een pilot uitgevoerd met camerahandhaving bij busluizen. Deze vorm van handhaving moet de fysieke busluizen vervangen, die tegenwoordig te hoog zijn voor elektrische bussen om te passeren en bij verlaging weer te laag zouden worden om effectief ander verkeer te kunnen weren. Voor deze pilot is eenmalig € 170.000 beschikbaar gesteld bij de Perspectiefnota 2026, voor de installatie en implementatie van de systemen en voor twee jaar aan licentie-, lease- en beheerkosten. Binnen dit budget is ruimte om twee extra camera's te laten plaatsen in 2026. Als de pilot succesvol is, is structureel aanvullend budget nodig voor de jaarlijkse kosten vanaf 2027. Het gaat hierbij om ongeveer 15.000 euro per camera per jaar.

Vanuit het verkeersbudget wordt bijgedragen aan de volgende combinatieprojecten:

- opwaarderen fietsroute Spoorlijnpad-Kazernepad
- herinrichting van de Groenelaan
- aanleg van een vrijliggend fietspad langs Laan Nieuwer-Amstel en de Burg. Colijnweg (in combinatie met de nieuwe rotonde)

Bij het onderdeel verkeer is met het huidige structurele budget van zo'n 8 ton alleen ruimte voor regulier werk en voor kleine en enkele middelgrote verkeersprojecten. Als er tussentijds ruimte is voor (cofinanciering van) een belangrijk groot project, dan wordt zo'n project ook meegenomen in de programmering. Reconstructie van de Groenelaan, waarbij diverse gevaarlijke kruispunten onder handen worden genomen en vrijliggende fietspaden worden aangelegd, wordt ook met bestaande middelen gefinancierd.

Budgetten voor de kwaliteitsimpuls van het fietsnetwerk verlopen via het programma wegen, met uitzondering van de fietsroute langs de museumspoorlijn. Dit project wordt



deels via de reserve verkeer en deels via de reserve wegen gefinancierd. Voor dit project is ook een substantiële bijdrage van de Vervoerregio toegezegd.

Andere grote infrastructurele maatregelen zijn nu geen onderdeel van het meerjarenprojectenplan. Als deze grote projecten wenselijk of noodzakelijk zijn, dan zijn aanvullende kredieten nodig. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het maken van ongelijkvloerse kruispunten. De studies daarnaar kunnen wel vanuit het MPP betaald worden en dat gebeurt momenteel ook. De gemeente doet onderzoek naar een toekomstvast inrichting van het hoofdwegennet aan de zuidkant van Amstelveen, met het oog op de groei van de stad en de autonome groei van het verkeer. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de drukke kruispunten op de Beneluxbaan, Bovenkerkerweg en Van der Hooplaan en naar de invalswegen Zijdeweg en Bosrandweg. Een uitgebreide toelichting staat in paragraaf 10 bij de projectomschrijvingen. Daarnaast wordt onder andere met verschillende andere overheden aan grote mobiliteitsopgaven gewerkt in de Zuidlobstudie.

De grote projecten A9, Amstelveenlijn en knoop Ouderkerkerlaan vielen niet onder het programma Buitenruimte. Voor grote infrastructurele projecten als gevolg van de autonome groei van het verkeer en de gebiedsontwikkeling van bijvoorbeeld Legmeer en BTAZ wordt de financiering op andere wijze geregeld of nog verder uitgewerkt. Aanpassingen van infrastructuur als gevolg van de ontwikkeling van De Scheg wordt uit de grondexploitatie van De Scheg bekostigd. Vanuit de reserve verkeer wordt wel bijgedragen aan een van de rotondes ten behoeve van De Scheg.

In 2026 wordt het Amstelveense Wegencategoriseringsplan geactualiseerd. Als gevolg hiervan worden een aantal wegen binnen de gemeente mogelijk afgewaardeerd naar 30 km/uur. Daarvoor zijn flankerende maatregelen nodig op deze wegen, zoals bijvoorbeeld drempels of aanvullende markeringen. Invoering kan gefaseerd worden uitgevoerd.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersmaatregelen in 2026-2030 bedragen afgerond € 8,2 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 10,3 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2026 van € 6,3 miljoen. Na afronding van het programma eind 2030 resteert naar verwachting ongeveer € 2,0 miljoen. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In de komende jaren liggen de uitgaven hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de reserve.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro				
		2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan verkeer:						
* via exploitatie	2.522	682	520	440	440	440
* via kredietvoting	5.728	677	1.811	1.940	1.300	0
Totaal geraamde uitgaven	8.249	1.359	2.331	2.380	1.740	440
Budget verkeer	3.998	800	800	800	800	800
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-4.252	-559	-1.531	-1.581	-941	360
Stand egalisatiereserve per 1-1-2026	6.280					
Reservemutatie 2026-2030	-4.252					
Stand egalisatiereserve per 31-12-2030	2.029					

*-/- is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken



6. Verkeersregelininstallaties

Voor de vervanging en verbetering van VRI's wordt jaarlijks € 577.900 beschikbaar gesteld. Gemiddeld gaat een verkeersregelautomaat ongeveer 15 jaar mee. Soms functioneert een automaat langer, maar biedt de leverancier na verloop van tijd geen ondersteuning meer omdat bijvoorbeeld onderdelen niet meer leverbaar zijn. Waar mogelijk worden de VRI's gebruikt totdat dat niet meer efficiënt is. Soms is dat na 18 jaar, soms is dat al na 12 jaar. Dat kan het geval zijn als de automaat als gevolg van een infrastructureel project moet worden aangepast. Dan kan het voordeliger zijn om direct een nieuwe te bestellen. Het straatmeubilair en bekabeling gaan doorgaans 30 jaar mee. In bepaalde gevallen is het voordeliger om de hele installatie in één keer te vervangen, in andere gevallen worden alleen onderdelen vervangen. Ook hier wordt in de planning geprobeerd om zo veel mogelijk werk met werk te maken door de vervanging bijvoorbeeld te rekken totdat een reconstructie van de weg aan de orde is. Als gemiddelde afschrijft termijn voor VRI-onderdelen kan 25 jaar worden aangehouden.

Het programma is ook bedoeld voor functionele aanpassingen en optimalisaties aan VRI's. Dat kan tussentijds als er problemen zijn met de verkeersafwikkeling. Het kan ook zijn dat bij vervanging van de installatie kruispuntaanpassingen worden doorgevoerd, zoals het toevoegen of verlengen van opstelvakken. Het kan ook zijn dat uit onderzoek blijkt dat het gunstiger is om de VRI weg te halen en te vervangen door een andere kruispuntvorm. Dit kan ook om beleidsmatige redenen.

Bij vervanging van oude verkeersregelininstallaties (VRI's) worden deze vervangen door moderne iVRI's met energiezuinige verlichting en een lager voltage. Op termijn bieden iVRI's meer toepassingsmogelijkheden voor sturing van het verkeer, bijvoorbeeld via apps of door slimme netwerkregelingen waarbij meerdere VRI's met elkaar communiceren via internet. De ontwikkeling hiervan begint langzaam op gang te komen.

In 2024 is een nieuwe beheerovereenkomst gesloten tussen de gemeente Amstelveen en het GVB voor verkeersregelininstallaties, groen en kunstwerken rond de Amstelveenlijn en de nieuwe Uithoornlijn. Onder de Wet Lokaalspoor zijn de verhoudingen rond spoorwegbeheer en concessieverlening gewijzigd. De Vervoerregio is nu concessieverlener voor het tramvervoer en formeel beheerder van het tramspoor, dat nog steeds eigendom is van Amsterdam. Het beheer heeft de Vervoerregio uitbesteed aan GVB-Railinfrabeheer. De oude beheerovereenkomst tussen Amsterdam en Amstelveen is daarmee vervallen. De nieuwe overeenkomst tussen GVB en Amstelveen regelt conform de interpretatie van de Wet Lokaalspoor, dat VRI's die alleen de tramoversteek regelen voor 100% ten laste komen van de spoorwegbeheerder (GVB), en VRI's die ook overige richtingen regelen voor 100% ten laste komen van de wegbeheerder. De financiële gevolgen voor de jaarlijkse onderhoudsvergoeding die Amstelveen ontvangt zijn beperkt en al in de begroting verwerkt. Voor de toekomstige vervangingsinvesteringen zijn de gevolgen groter, maar dit speelt pas vanaf ongeveer 2035. In de afgelopen jaren zijn veel VRI's op de Amstelveenlijn al vernieuwd. Voor de korte en middellange termijn is vooralsnog geen aanpassing van de jaarlijkse dotatie aan de reserve VRI's nodig.

Enkele andere VRI's op drukke kruispunten moeten op korte termijn worden vervangen, omdat deze door de leverancier 'end-of-life' zijn verklaard en niet meer volledig ondersteund worden bij storingen. Dit komt bijvoorbeeld doordat onderdelen niet meer leverbaar zijn. Deze kruispunten zijn echter onderwerp van studie omdat op termijn de capaciteit van deze kruispunten onvoldoende is bij groei van het verkeer. Denk hierbij aan de



kruispunten Beneluxbaan-Bovenkerkerweg en Beneluxbaan-Van der Hooplaan-Poortwachter. De VRI's hier worden zodanig vervangen, dat deze bij een herinrichting hergebruikt kunnen worden tegen geringe aanpassingskosten.

Regulier beheer en onderhoud wordt niet betaald uit de reserve VRI's. Hiervoor is een apart jaarlijks exploitatiebudget beschikbaar.

De volgende projecten staan op het programma voor de komende vijf jaar:

- vervangen van enkele verkeersregelininstallaties door iVRI's, soms inclusief infrastructurele aanpassingen om de verkeersafwikkeling te verbeteren;
- aanleg van een rotonde op de kruising Laan Nieuwer-Amstel-Burgemeester Colijnweg, inclusief de aanleg van een vrijliggend fietspad (financiering vindt hier nog deels plaats vanuit de reserve VRI omdat hier voorheen een VRI stond);
- vervangen van de VRI op de kruising Van der Hooplaan-Startbaan door een nieuwe VRI of door een rotonde; hiervoor wordt eerst nog onderzoek verricht op basis van tellingen en simulaties;
- vervangen van de VRI op de kruising Van Heuven Goedhartlaan-Meander: door een nieuwe VRI als de tram doorgetrokken wordt naar het busstation, hetgeen momenteel een realistisch scenario is, of heroverwegen van de kruispuntvorm als dit niet doorgaat.
- in 2026 kleinschalig aanpassen van de kruising Noorddammerlaan-Sportlaan-Bovenkerkerweg om de doorstroming te verbeteren; over enkele jaren wordt hier de VRI vervangen, waarbij verdere optimalisatie van de inrichting wordt onderzocht.

Daarnaast is algemeen budget gereserveerd voor functionele verbeteringen aan bestaande VRI's. Gedacht kan worden aan nieuwe software en hardware, extra detectie, ombouwen van bestaande VRI's naar iVRI en andere mogelijkheden om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Vanuit het programma wordt ook geïnvesteerd in dynamische reisinformatie. De kosten hiervoor zijn in de regel beperkt, omdat de Vervoerregio dan 95% van de kosten vergoedt, mits het om uitbreiding of aanpassing gaat. Een aantal reizigersinformatie-panelen is in 2026 aan vervanging toe. Voor de vervanging van deze verouderde panelen is vanuit de motie-Bikker ook een bijdrage van 95% mogelijk.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2026-2030 bedragen afgerond € 3,9 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 5,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2026 van € 2,5 miljoen. Aan het eind van de periode resteert dan een bedrag van € 1,5 miljoen in de reserve.



bedragen x 1.000 euro

Omschrijving	Totaal	2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan VRI:						
* via exploitatie	250	50	50	50	50	50
* via kredietvoting	3.627	751	1.046	1.580	250	0
Totaal geraamde uitgaven	3.877	801	1.096	1.630	300	50
Budget VRI	2.890	578	578	578	578	578
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-987	-223	-518	-1.052	278	528
Stand egalisatiereserve per 1-1-2026	2.519					
Reservemutatie 2026-2030	-987					
Stand egalisatiereserve per 31-12-2030	1.532					

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

7. Riolering

Het actuele beleidskader voor rioolwerken bestaat uit het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2026. Het GRP biedt het inhoudelijke en financiële kader voor de investeringen in het rioolstelsel die in het MPP worden geprogrammeerd. In 2026 wordt het GRP geactualiseerd. Sinds invoering van de Omgevingswet is dit het Water- en Rioleringsplan (WRP). Op basis van vervangingsopgave, klimaatadaptatiemaatregelen en gestegen grondstoffen is er een reële kans dat de tarieven van de rioolheffing via het nieuwe WRP te zijner tijd substantieel omhoog moeten.

Op basis van aanlegjaar, periodieke inspecties en de koppeling met de vervangingsopgave van wegen zijn in de periode van 2026-2035 een groot aantal reconstructies voorzien. Dit komt doordat de naoorlogse woonwijken (jaren '50-'70) het einde van hun technische levensduur bereiken. Door de landschappelijke inrichting en grondslag heeft Amstelveen een grote klimaatadaptatieopgave. Dit zorgt ervoor dat we extra maatregelen moeten gaan treffen om in de natte periodes droge voeten te houden. De gemeente gaat hier zelf mee aan de slag door het nemen diverse bovengrondse en ondergrondse maatregelen. Het is daarbij van belang dat bewoners ook meehelpen, door hun eigen woning aan te sluiten op het hemelwaterriool. De gemeente stimuleert dit door allerhande communicatieacties.

Naar aanleiding hiervan worden de komende jaren volop reconstructies uitgevoerd. De reconstructie van Rozenoord e.o. is in 2025 afgerond. Vanaf 2026 gaan de Vliegeniersbuurt, Selderust-noord e.o. en de Wolfert van Borsseleweg e.o. volledig op de schop. Ook voor de jaren daarna staan er nog buurten op het programma.

Soms is het vervangen van de riolering technisch ingewikkeld of zijn de gevolgen voor de omgeving erg groot. Dit komt bijvoorbeeld door de diepteligging of de bovengrondse inrichting. Vaak is dit het geval bij de transportrioleringen en daarom gaat de gemeente deze, waar mogelijk relinen in plaats van vervangen. Met deze techniek wordt een kunststofkous onder waterdruk in de leiding aangebracht. De leiding krijgt hierdoor als het ware een nieuwe coating waarmee de levensduur met minimaal 30 jaar verlengd wordt. Door het aanbrengen van de kunststofkous kan de riolering niet meer gerecycled worden en daarom past de gemeente deze techniek alleen toe wanneer het echt niet anders kan.



De hoofdafvoer van Amstelveen richting de waterzuivering wordt op deze manier gefaseerd aangepakt. In 2025 is begonnen vanaf de zuivering en is gewerkt aan het traject Machineweg/Straat van Messina. Dit wordt in 2026 afgerond. We werken vervolgens omhoog het stelsel in. Vanwege de impact op de omgeving voeren we deze werkzaamheden gefaseerd uit over verschillende jaren. In latere jaren volgt het traject Westelijk Half-rond/Max Havelaarlaan.

Financieringssystematiek

De financiering van rioleringsprojecten verloopt anders dan van de andere disciplines. Inkomsten uit de rioolheffing mogen alleen maar aan riolering worden besteed: het is gelabeld geld. De dekking moet daarbij 100% zijn. Omdat de hoogte van rioolinvesteringen jaarlijks sterk kan variëren, en dus ook de hoogte van de rioolheffing, worden de ongewenste schommelingen in de belasting opgevangen met een zogenaamde egalisatievoorziening. De systematiek is vergelijkbaar met een egalisatiereserve. Inkomsten van de rioolheffing en uitgaven aan onderhoud en investeringen rekenen af met deze voorziening. Door middel van het WRP wordt elke zes jaar investeringsruimte beschikbaar gesteld. Jaarlijks worden er kredieten gevoteerd via het programma buitenruimte of via het investeringsplan bij de programmabegroting. Via de beschikbaar gestelde investeringsruimte wordt geïnvesteerd in vervanging, verbetering en groot onderhoud, zowel van het vrijval-riool als van gemalen en mechanische pers- en drukrioleringsystemen (zoals pompen). De vervanging van gemalen, pers- en drukrioleringen loopt niet via het MPP, maar via het vakteam op de gemeentewerf. Dagelijks beheer en onderhoud verloopt via een apart exploitatiebudget riolering op de werf en niet via het MPP. De budgetten van de werf rekenen af met de egalisatievoorziening maar zijn geen onderdeel van het programma buitenruimte.

Via het vastgestelde GRP 2021-2026 en de Perspectiefnota 2022 zijn de gelden voor de riolering 2021-2026 toegekend. Via het MPP vindt actualisering en prioritering plaats in samenhang met alle andere buitenruimteprojecten. Hierdoor kan de fasering van rioleringsprojecten aanpassing behoeven. Deze aanpassingen worden via het MPP voorgelegd ter besluitvorming. In 2026 wordt het WRP geactualiseerd.

Bij de Perspectiefnota 2021 is besloten tot de instelling van een spaarvoorziening riolen als instrument om bij te dragen aan een verantwoorde en gelijkmatige ontwikkeling van de lastendruk op lange termijn. Dit besluit verklaart de inzet van deze spaarvoorziening in de onderstaande tabel.

Financieel overzicht

Het GRP 2021-2026 kent een totale geraamde investeringsbehoefte van € 24,7 miljoen. Hiervan is € 20,7 miljoen beschikbaar voor het MPP en de rest voor investeringen in gemalen, bergbezinkbassins, drukrioleringen en persleidingen. In de periode 2021-2025 is binnen het MPP € 10,8 miljoen besteed. Per 1-1-2026 resteert er nog ongeveer € 9,9 miljoen voor projecten tot en met eind 2026. In 2026 wordt het GRP herzien en volgt beschikbaarstelling van nieuw budget voor de periode daarna. Vooralsnog zijn vier indicatieve extra jaarschijven 2027-2030 toegevoegd aan het meerjarenverloop van de middelen, voor in totaal € 9.320.000. Om het nu geprogrammeerde MPP te kunnen realiseren is voor € 18,9 miljoen aan investeringsbudget nodig. De uit de investeringen voortvloeiende lasten worden gedekt via het rioolrecht.

Rioleringswerkzaamheden zijn nu echter terughoudend gepland, aangezien het nieuwe Water- en Rioleringsplan in 2026 wordt opgesteld en hiervoor nog inspecties



plaatsvinden. Nieuwe reconstructies zijn daarom nog niet geprogrammeerd. De fictieve extra jaarschijven zijn qua benodigde investeringsruimte lager dan wat wordt verwacht bij actualisatie van het plan en bovendien lager dan de totale investeringsruimte uit het GRP 2021-2026. Hoewel de kosten voor rioleringsprojecten aanzienlijk zijn gestegen in de afgelopen jaren, is er momenteel nog geen reden tot financiële zorgen.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro				
		2026	2027	2028	2029	2030
Meerjarenprojectenplan riolering:						
* via exploitatie	0	0	0	0	0	0
* via kredietvoting	18.912	1.075	8.452	5.135	4.250	0
Totaal geraamde uitgaven	18.912	1.075	8.452	5.135	4.250	0
* fasering vanuit 2025 cf jaarrekening	7.186	329	4.341	-410	2.926	0
* GRP 2021-2026 + aanvullende jaarschijven 2027-2030	12.050	2.730	2.330	2.330	2.330	2.330
Saldo excl. bijdrage spaarvoorziening	324					
* bijdrage uit spaarvoorziening riolen	1.250	250	250	250	250	250
Saldo incl. bijdrage spaarvoorziening	1.574					

8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2026-2030

Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan	Totaal	bedragen x 1.000 euro				
		2026	2027	2028	2029	2030
-wegen	52.227	8.317	15.345	11.925	8.580	8.060
-verkeer	8.249	1.359	2.331	2.380	1.740	440
-verkeersregelinstallaties	3.877	801	1.096	1.630	300	50
-openbare verlichting	2.900	600	575	575	575	575
-groen, water en spelen	13.739	3.621	3.438	3.204	1.925	1.550
-riolering	18.912	1.075	8.452	5.135	4.250	-
Totaal	99.903	15.773	31.236	24.849	17.370	10.675

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 99 miljoen in de periode 2026-2030, waarvan € 15,5 miljoen in 2026.

De bij dit Meerjarenprojectenplan Buitenruimte behorende budgettenlijst (Bijlage B) bevat alle beheerbudgetten en projecten die nu apart benoemd staan in het programma en in de projectenadministratie. Deze bijlage ligt vertrouwelijk ter inzage, aangezien daar ook vertrouwelijke financiële informatie in staat. Bij het bekijken van deze lijst moet bedacht worden dat het een dynamisch en levend document is, dat regelmatig wordt bijgesteld naar aanleiding van actuele ontwikkelingen, inzichten en financiële resultaten.

Bijlage C bevat dezelfde projecten, met daarbij een indicatieve planning en de totaalbedragen per discipline. Deze bijlage is wel openbaar.



De projecten staan op thema/discipline ingedeeld. De combinatieprojecten staan apart benoemd, maar de bijdragen per discipline zijn verwerkt bij de thema's. Per thema wordt een indicatie gegeven van de totale kosten in de periode 2026-2030. Deze berust op een grove kostenraming per deelproject, maar de kosteninschatting per deelproject is vanwege toekomstige aanbestedingen vertrouwelijk. Bovendien is deze doorgaans zeer indicatief. Vaak moeten projecten nog worden opgestart, zijn er meerdere varianten denkbaar en zijn er nog geen technische onderzoeken gedaan.

Projecten in de openbare ruimte kunnen soms niet tot uitvoering komen of forse vertraging oplopen door externe factoren. Ook komt het voor dat de vooraf ingeschatte kosten voor dergelijke projecten te laag blijken te zijn en dat kostenstijgingen op bepaalde projecten ertoe leiden dat er meerjarig minder budget overblijft voor andere of nieuwe projecten. Enkele voorbeelden van onzekere factoren zijn:

- gevolgen van de oorlogen in het Midden-Oosten en Oekraïne
- afhankelijkheid van de bereidheid en capaciteit van kabel- en leidingbedrijven om hun medewerking vlot te verlenen; deze tijdige medewerking is momenteel een grote onzekere factor;
- het verkrijgen van vergunningen van derden (zoals waterschappen);
- inspraak op projecten waardoor deze gewijzigd moeten worden;
- beschikbaarheid van aannemers;
- levertijden en prijzen van materialen en energie;
- het moeilijk kunnen inschakelen van externe deskundige (schaarse) medewerkers;
- het moeilijk kunnen aantrekken of inhuren van gekwalificeerd personeel om projecten te kunnen voorbereiden;
- het op onverwachte plaatsen aantreffen van vervuilde grond waar in een project geen rekening mee gehouden is en waardoor sanering nodig is.

In 2026 blijven enkele van deze factoren zeer actueel. Vooral de kosten van grondstoffen en loon zijn in hoge mate onzeker en hogere kosten worden doorberekend in de aanbiedingen. Het vinden van gekwalificeerd personeel voor de openstaande vacatures, zowel vast als inhuur, en zowel bij de gemeente als bij externe partners en nutsbedrijven, is en blijft een zorgpunt. De onderbezetting bij Liander, terwijl Liander wel een grote uitbreidings- en vervangingsopgave heeft te volbrengen, maakt de afstemming tussen werkzaamheden van de gemeente en Liander moeizaam. De uitkomsten van deze onzekerheden kunnen aanzienlijke consequenties hebben voor planning en kosten. De financiële gevolgen en sturingsmogelijkheden om risico's binnen een krediet op te vangen verschillen van project tot project. Binnen het totale buitenruimteprogramma worden fluctuaties in budgetten zo goed mogelijk opgevangen. Zo nodig worden projecten getemporiseerd of worden extra incidentele of structurele middelen aangevraagd.

De nu opgenomen indicatieve bijdragen zorgen er dus vooral voor dat we grofweg een idee hebben of de nu geprogrammeerde projectenlijst ongeveer binnen de financiële kaders past. Naarmate een project verder is voorbereid, worden de planning en de kosten steeds concreter.



Thema/discipline	Kosten (saldo uitgaven-inkomsten)	Beschikbare middelen (*)
Wegen en kunstwerken	52.226.787	56.100.030
Openbare verlichting	2.899.518	3.354.775
Groen, water, spelen	13.738.841	14.879.053
Verkeer	8.249.246	10.277.816
Verkeersregelinstallaties	3.876.618	5.408.843
Riolering investeringsprojecten (**)	18.912.285	19.235.980
Totaal	99.903.294	109.256.497

* Stand reserve per 1-1-2026 plus 5 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties, oftewel tot en met eind 2030.

** Dit zijn de resterende beschikbare middelen voor riolering in 2026, inclusief vier indicatieve extra jaarschijven voor de periode 2027-2030, maar exclusief de inzet van de spaarvoorziening. In 2026 dient een nieuw WRP te zorgen voor aanvullend budget.

Bij het opstellen van het overzicht beschikbare middelen en het meerjarenprogramma is ervan uitgegaan dat de voorgestelde projecten ten laste van het Fonds Groen, water en recreatie worden geaccordeerd. De verrekening tussen het Fonds Groen, water en recreatie en de reserve groen-water-spelen is verwerkt in de onderstaande tabellen.

Het verwachte verloop van de reserves op basis van het huidige MPP is als volgt:

Ontwikkeling reserve wegen en kunstwerken

Stand reserve 1-1-2026	11.334.530
Dotatie 2026	8.007.500
Verrekening projecten 2026	8.317.187
Verwachte stand 1-1-2027	11.024.843
Dotatie 2027	8.005.500
Verrekening projecten 2027	15.344.600
Verwachte stand 1-1-2028	3.685.743
Dotatie 2028	8.935.500
Verrekening projecten 2028	11.925.000
Verwachte stand 1-1-2029	696.243
Dotatie 2029	9.543.500
Verrekening projecten 2029	8.580.000
Verwachte stand 1-1-2030	1.659.743
Dotatie 2030	10.273.500
Verrekening projecten 2030	8.060.000
Verwachte stand 1-1-2031	3.873.243

Ontwikkeling reserve groen-water-spelen

Stand reserve 1-1-2026	2.456.553
Dotatie 2026	3.888.500
Verrekening projecten 2026	3.621.441
Verwachte stand 1-1-2027	2.723.612
Dotatie 2027	2.533.500
Verrekening projecten 2027	3.438.400
Verwachte stand 1-1-2028	1.818.712
Dotatie 2028	2.033.500



Verrekening projecten 2028	3.204.000
Verwachte stand 1-1-2029	648.212
Dotatie 2029	1.983.500
Verrekening projecten 2029	1.925.000
Verwachte stand 1-1-2030	706.712
Dotatie 2030	1.983.500
Verrekening projecten 2030	1.550.000
Verwachte stand 1-1-2031	1.140.212

Ontwikkeling reserve openbare verlichting

Stand reserve 1-1-2026	479.775
Dotatie 2026	575.000
Verrekening projecten 2026	599.518
Verwachte stand 1-1-2027	455.257
Dotatie 2027	575.000
Verrekening projecten 2027	575.000
Verwachte stand 1-1-2028	455.257
Dotatie 2028	575.000
Verrekening projecten 2028	575.000
Verwachte stand 1-1-2029	455.257
Dotatie 2029	575.000
Verrekening projecten 2029	575.000
Verwachte stand 1-1-2030	455.257
Dotatie 2030	575.000
Verrekening projecten 2030	575.000
Verwachte stand 1-1-2031	455.257

Ontwikkeling reserve verkeer

Stand reserve 1-1-2026	6.280.316
Dotatie 2026	799.500
Verrekening projecten 2026	1.358.746
Verwachte stand 1-1-2027	5.721.070
Dotatie 2027	799.500
Verrekening projecten 2027	2.330.500
Verwachte stand 1-1-2028	4.190.070
Dotatie 2028	799.500
Verrekening projecten 2028	2.380.000
Verwachte stand 1-1-2029	2.609.570
Dotatie 2029	799.500
Verrekening projecten 2029	1.740.000
Verwachte stand 1-1-2030	1.669.070
Dotatie 2030	799.500
Verrekening projecten 2030	440.000
Verwachte stand 1-1-2031	2.028.570

**Ontwikkeling reserve verkeersregelinstallaties**

Stand reserve 1-1-2026	2.519.343
Dotatie 2026	577.900
Verrekening projecten 2026	801.118
Verwachte stand 1-1-2027	2.296.125
Dotatie 2027	577.900
Verrekening projecten 2027	1.095.500
Verwachte stand 1-1-2028	1.778.525
Dotatie 2028	577.900
Verrekening projecten 2028	1.630.000
Verwachte stand 1-1-2029	726.425
Dotatie 2029	577.900
Verrekening projecten 2029	300.000
Verwachte stand 1-1-2030	1.004.325
Dotatie 2030	577.900
Verrekening projecten 2030	50.000
Verwachte stand 1-1-2031	1.532.225

Ontwikkeling investeringsruimte riolering

Investeringsruimte per 1-1-2026	19.235.980
Verrekening projecten 2026	1.075.285
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2026	18.160.695
Verrekening projecten 2027	8.452.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2027	9.708.695
Verrekening projecten 2028	5.135.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2028	4.573.695
Verrekening projecten 2029	4.250.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2029	323.695
Verrekening projecten 2030	-
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2030	323.695

Conclusies en aandachtspunten voor de verdere meerjarenplanning:

- De afgelopen jaren kon goed gewerkt en gepland worden met de beschikbare structurele budgetten, af en toe aangevuld met incidentele middelen voor grote of bijzondere projecten.
- In 2025 zijn diverse beheer- en beleidsplannen vastgesteld (Wegenplan, Bomenplan, Speelruimteplan) die zorgen voor een structureel solide meerjarenperspectief waarmee het areaal in voldoende en veilige staat kan worden gehouden.
- Voor de gemeentelijke riolering wordt in 2026 een nieuw Water- en Rioleringsplan opgesteld. De kosten voor rioleringsprojecten (vervanging, relinen en klimaatadaptieve maatregelen) zijn de afgelopen jaren enorm gestegen. Voor de reconstructieprojecten zijn de budgetten al aanzienlijk opgehoogd. Het is onzeker of deze budgetten toereikend zullen zijn. Dat zal na de verdere werkvoorbereiding blijken. Wij proberen daarbij ook te zoeken naar maatregelen om de kosten te drukken. Vanaf 2029 verwachten wij dat de kosten verder zullen toenemen, omdat er diverse extra wijkreconstructies geprogrammeerd moeten gaan worden. Dat is nu nog niet gebeurd, in afwachting op nieuwe inspecties.
- Door gebruikmaking van het Fonds Groen, water en Recreatie kunnen diverse extra projecten worden gefinancierd.



- De reserves verkeer, verkeersregelininstallaties en openbare verlichting bieden nog voldoende ruimte voor de komende jaren. Voor beheer, onderzoeken en kleinschalige projecten op het gebied van verkeer biedt de reserve verkeer ook ruimte. Er is daarbij bovendien nog enige reserve om de dekking van subsidiabele projecten te garanderen richting de Vervoerregio. Voor eventuele grootschalige verkeersveiligheids- en kwaliteitsimpulsprojecten zou aanvullend budget aangevraagd moeten worden. Vooralsnog wordt voor deze disciplines geen extra geld aangevraagd.

9. Financieringssystematiek

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte kent ten minste vier financieringsbronnen:

- structurele jaarlijkse dotaties aan vijf egaliseringsreserves
- incidentele dotaties aan deze reserves op basis van separate politieke besluitvorming
- beschikbaar gestelde investeringsruimte voor riolering op basis van het GRP
- financiële bijdragen van andere overheden (met name de Vervoerregio) voor verkeersprojecten en klimaatadaptatie

De structurele dotaties worden jaarlijks bij de programmabegroting door de raad vastgesteld en behoeven geen nadere besluitvorming. De dotaties worden periodiek geïndexeerd. Op basis van een raadsvoorstel is het mogelijk de structurele dotatie te laten bijstellen. Dat is in 2023 gebeurd voor civieltechnische kunstwerken en groen en in 2025 voor wegen, bomen en speelplaatsen.

Soms wordt (meerjarig) incidenteel budget toegevoegd of onttrokken aan de reserves. Als de structurele middelen niet voldoende dekking bieden voor grotere projecten of bijzondere uitgaven, dan wordt hiertoe een apart raadsvoorstel opgesteld. Het is daarnaast mogelijk budgetwijzigingen mee te nemen in beslispunten rond de perspectiefnota of in een ander regulier raadsvoorstel met betrekking tot de P&C-cyclus. Het kan ook zijn dat de raad op eigen initiatief extra geld beschikbaar stelt, bijvoorbeeld om een motie uit te laten voeren of vanuit het collegeuitvoeringsprogramma. Het is voor projecten in de openbare ruimte wenselijk deze via de egaliseringsreserves te laten verlopen, omdat dan alle kosten voor de buitenruimte goed inzichtelijk blijven en omdat ook deze projecten doorgaans over de jaargrenzen heen lopen.

Via het huidige collegeuitvoeringsprogramma is een apart fonds groen, water en recreatie ingesteld voor kwaliteitsimpulsprojecten binnen die vakgebieden. Omdat de projecten die uit dit fonds betaald worden in de regel buitenruimteprojecten zijn, is integratie in het MPP logisch. Er worden echter ook andere maatregelen uit gefinancierd die niet als buitenruimteproject worden voorbereid, maar als stedenbouwkundige studie, als gebiedsontwikkeling of als evenement. De coördinatie en regie van het fonds ligt bij de afdeling Openbare Ruimte en Vastgoed (ORV) en de planning wordt geïntegreerd in het MPP. Vanuit ORV worden de budgetten dan toebedeeld aan de afdelingen die het budget gaan uitvoeren. Verantwoording van de 'niet-MPP-projecten' wordt door de uitvoerende afdeling gedaan.

De investeringsruimte voor rioleringsprojecten wordt eens in de ongeveer zes jaar bepaald op basis van een actueel Water- en Rioleringsplan.

Via de Vervoerregio Amsterdam zijn voor diverse verkeersprojecten bijdragen te verkrijgen, soms als vaste "lumpsum"-bijdrage, waarbij het risico (positief of negatief) bij de



gemeente ligt, soms als percentage van de werkelijke kosten. Onderstaande voorzieningen komen globaal gezien voor een bijdrage in aanmerking:

- toegankelijke bushaltes en andere openbaarvervoervoorzieningen
- verbeteringen van het regionale hoofdwegennet
- verkeerseducatie en campagnes
- verkeersveiligheidsmaatregelen (30 km/uur- of 60 km/uur-maatregelen, school-thuis-routes, aanpak van onveilige kruispunten)
- fietsenstallingen (belangrijke OV-haltes, regionale bestemmingen)
- regionale hoofd fietsroutes (wezenlijke verbetering van zwakke schakels, aanleggen van ontbrekende schakels)

Daar waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Ook in de planning van projecten wordt zo veel mogelijk gestreefd naar prioritering van maatregelen waaraan de Vervoerregio kan bijdragen.

De Vervoerregio financiert mee vanuit de Brede Doeluitkering die regionale overheden van het Rijk krijgen. De Vervoerregio heeft hiervoor eigen beleid opgesteld. Maatregelen worden getoetst aan het regionale belang dat de Vervoerregio aan de maatregelen hecht. Een van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een bijdrage van de Vervoerregio is dat de gemeente zelf voldoende dekking heeft voor het project. Daarom is het van belang dat de reserves waaruit deze projecten gefinancierd worden altijd voldoende gevuld zijn. De afgelopen jaren is dit geen probleem geweest.

In het kader van de Impulsregeling Klimaatadaptatie heeft de gemeente subsidie van het Rijk gekregen voor het uitvoeren van klimaatadaptatieve maatregelen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bestrijding van hittestress en droogte en vergroening van de openbare ruimte. Deze subsidie wordt binnen het MPP ingezet en verdeeld over diverse projecten, zoals wijkreconstructies, Groen moet je doen en Vergroenen school- en speelpleinen. We doen dit meestal achteraf bij de jaarafsluiting. Op voorhand is het moeilijk te begroten welke werkelijke kosten toerekenbaar zijn binnen de projecten.

In de projectenwereld is het gebruikelijk om ervoor te zorgen dat er voldoende budget voor een project gereserveerd staat, zodat onvoorziene omstandigheden opgevangen kunnen worden en projecten niet stagneren bij de eerste de beste tegenvaller. Projecten worden bovendien bij enige omvang in de regel voor de totale projectdoorloop begroot. De financiële p&c-cyclus is daarentegen helemaal ingericht op begroten en verantwoorden per jaarschijf. Beide werkwijzen conflicteren soms met elkaar. Op projectniveau wil een projectmanager 'op tijd' voldoende budget hebben, waardoor de neiging bestaat om juist in het lopende jaar ruim te begroten. Als op ieder project met ruime marges begroot wordt in het lopende jaar, blijft er aan het eind van het jaar altijd geld over en lijkt het alsof er onvoldoende voortgang in de werken zit. Daar komt bij dat het op voorhand duidelijk is dát er bij bepaalde projecten vertraging op zal treden, maar niet te zeggen is bij welke projecten. Daarom wordt er bewust gewerkt met ogenschijnlijk 'planningsoptimisme': er wordt meer gepland dan dat het budget jaarlijks wordt aangevuld. Bij het aantrekken van financiële middelen wordt hiermee rekening gehouden. Op deze manier is er op projectniveau naar verwachting voldoende budget om voortgang te kunnen maken, maar op programmaniveau sprake van een overplanning. Aan het eind van het jaar komen we dan qua bestedingsvolume ongeveer uit op wat er ook aan financiële middelen beschikbaar wordt gesteld.



Binnen het totale programma zijn er altijd op projectniveau fluctuaties. In de afgelopen jaren is gepoogd hier op een verstandige manier handen en voeten aan te geven. Het is vooral belangrijk dat er op projectniveau en op programmaniveau in totaal voldoende geld is voor alle werkzaamheden die moeten plaatsvinden. Daarnaast willen we flexibel met fluctuaties en onzekerheden binnen de projecten en binnen het programma kunnen omgaan. In de Perspectiefnota 2020 is besloten dat het college de budgettenlijst vaststelt en dat zij binnen de kaders per taakveld kan inspelen op incidentele wijzigingen op projectniveau die zich aandienen tijdens de uitvoering. In de Perspectiefnota 2021 is deze werkwijze aangevuld met incidentele wijzigingen binnen investeringsprojecten, mits deze wijzigingen zich voordoen binnen dezelfde investeringscategorie (bijvoorbeeld rioleering) en met dezelfde afschrijvingstermijn. Hiermee wordt gepoogd een zo goed mogelijke financiële prognose per boekjaar af te geven op de verschillende p&c-momenten. De raad wordt hierover via de reguliere p&c-cyclus geïnformeerd en autoriseert de benodigde budgetten volgens het meest actuele programma door vaststelling of wijziging van de begroting.

De huidige financiële systematiek van het MPP is al jaren betrouwbaar en stabiel en geeft geen aanleiding tot zorgen of bijstelling. Deze systematiek biedt daarnaast de flexibiliteit voor de wethouders om eventuele wensen van de raad te verwerken in de programmering, deze binnen de taakvelden in te passen en te herprioriteren. Bovendien biedt de systematiek ruimte om tegenvallers op te kunnen vangen en subsidies aan te kunnen vragen. Jaarlijks gelijktijdig met de perspectiefnota wordt de totale meerjarenplanning geactualiseerd en opnieuw ter besluitvorming aangeboden.

10. Projectbeschrijvingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van alle (al dan niet meerjarig) incidenteel geprogrammeerde projecten. De bijbehorende budgetten zijn niet opgenomen. Deze zijn in de geheime bijlage B opgenomen, omdat het niet wenselijk is deze budgetten openbaar te maken. De werken moeten immers nog aanbesteed worden en de budgetten zijn slechts grof en indicatief bepaald. Het is vooral van belang om de bijbehorende ingeschatte kapitaallasten af te zetten tegen de beschikbare middelen.

Groot onderhoud Veldlust e.o.

De Veldlust, Kromoord, Overmijn en een deel van De Uitvlugt zijn aan groot onderhoud toe. Deze straten worden opgehoogd en opnieuw bestraat. Waar mogelijk worden parkeervakken breder gemaakt en worden groenvakken en bomen toegevoegd.

Groot onderhoud De Nesser molen en De Parel

De Nesser molen en De Parel zijn aan groot onderhoud toe. Deze straten worden opgehoogd en opnieuw bestraat. Waar mogelijk worden parkeervakken breder gemaakt en worden groenvakken en bomen toegevoegd.

Groot onderhoud De Eendracht e.o.

De Eendracht, De Zon, De Vriendschap, De Hoorn en een deel van De Weteringsbrugmolen zijn aan groot onderhoud toe. Deze straten worden opgehoogd en opnieuw bestraat. Waar mogelijk worden parkeervakken breder gemaakt en worden groenvakken en bomen toegevoegd.



Aanpassingen wegen i.v.m. trafohuisjes

In het kader van de netverzwaring worden de komende jaren in alle woonwijken extra trafohuisjes bijgeplaatst door Liander. Om deze trafohuisjes zorgvuldig in te passen, zijn regelmatig functionele aanpassingen nodig aan de verhardingen in de directe omgeving. Liander draagt een deel van de kosten; de resterende kosten worden gedekt vanuit dit budget.

Groot onderhoud wegen 2029 en 2030

In verschillende buurten bereiken wegen uit de jaren '80 en '90 het moment in hun levenscyclus waarop grootschalig onderhoud nodig is. De verharding is na 30–40 jaar toe aan een planmatige herstraatronde, terwijl de riolering nog niet aan vervanging toe is. Voor de periode 2026–2028 zijn concrete projecten opgenomen in het MPP. In de komende jaren worden de prioriteiten bepaald voor de buurten die vanaf 2029 in aanmerking komen voor deze aanpak. Dit gebeurt op basis van technische levensduur, veiligheid en afstemming met andere werkzaamheden in de openbare ruimte.

Verbeteren fietspaden Beneluxbaan

Tijdens het project Amstelveenlijn zijn diverse stukken fietspad langs de Beneluxbaan verbeterd. In 2024 zijn de paden ten zuiden van de Ouderkerkerlaan verbreed en geasfalteerd. In 2026 worden de resterende paden aangepakt. Deze paden worden deels uitgevoerd in asfalt en deels in beton. Waar nodig en mogelijk worden de paden verbreed en beter verlicht. Waar nodig worden ook aanvullende maatregelen meegenomen, zoals stukjes verleggen en maatregelen om wortelopdruk tegen te gaan.

Verlichting fietspaden Beneluxbaan

De verlichting langs de fietspaden Beneluxbaan is op een aantal trajecten aan verbetering toe. Dit wordt gelijktijdig uitgevoerd met en afgestemd op het verbeteren van de fietspaden. Een deel is reeds aangepast.

Verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie

In de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat een kwaliteitsverbetering van het hoofdfiets-netwerk nodig is om meer mensen op de fiets te krijgen en in te zetten op de actieve modaliteiten. Ook vanuit de maatschappij bestaat de roep om betere fietspaden. Voor deze opgave is gedurende tien jaar 500.000 euro per jaar beschikbaar gesteld door de raad. Dit budget wordt aangevuld met bijdragen van de Vervoerregio. Diverse fietspaden kunnen dan worden voorzien van comfortabele gesloten verharding, paden kunnen worden verbreed, voorrang voor fietsers kan op meer plekken worden ingesteld, en dergelijke, zodat fietsers comfortabel en veilig kunnen doorfietsen. Als eerste worden de paden voorbereid die aan onderhoud toe zijn en intensief gebruikt worden. In 2025 zijn drie trajecten uitgevoerd: de hoofdroute tussen Zetterij en Beneluxbaan, de verbinding tussen Handweg en Kastanjelaan en de paden bij Onderuit. In de eerste helft van 2026 gaat het fietspad langs De Zon in uitvoering. Andere routes zijn in voorbereiding.

Bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid

Het waterschap versterkt de Amsteldijk en daarbij worden ook delen van de weg vernieuwd. Amstelveen dient hieraan bij te dragen op basis van een overeenkomst tussen gemeente en waterschap. De bijdrage wordt iets hoger dan voorheen indicatief was berekend (ruim € 1.100.000 in plaats van € 970.000) en wordt betaald in het jaar dat de dijkversterking wordt afgerond (naar verwachting is dat nog in 2026).



Vervangen Hollandsedijk en Oude Bovenkerkerweg

Deze wegen liggen op veendijken en hebben veel last van verzakkingen en uitdroging als gevolg van naastliggend groen. De wegen moeten nu grotendeels opnieuw worden opgebouwd en dat vraagt om een aanzienlijke investering. Om tot een duurzame oplossing te komen, moeten er naar verwachting een aantal bomen worden gekapt die voor de uitdroging en verzakking van de dijken zorgen. Er wordt ook een groencompensatieplan gemaakt.

Vervangen delen hoofdinfrastructuur

Van delen van de Amstelveense hoofdinfrastructuur komt het einde van de levensduur in zicht. Naar verwachting in de periode 2027-2030 worden trajecten op de Van der Hooplaan, Beneluxbaan, Bovenkerkerweg, Keizer Karelweg en Legmeerdijk-Noorddammerlaan geheel vervangen. Zie hiervoor paragraaf 2 over het Wegenplan.

Vervangen fietspad Gondel

Het fietspad langs de Gondel is aan vervanging toe. De huidige verharding voldoet niet meer aan de kwaliteitseisen en wordt volledig vernieuwd. Omdat dit traject onderdeel uitmaakt van de regionale hoofdfietsroute, wordt het pad gelijktijdig verbreed zodat het aansluit bij de actuele ontwerprichtlijnen voor regionale fietsroutes. Hiermee ontstaat een comfortabeler en veiliger fietspad dat beter aansluit op de groeiende fietsintensiteiten.

Reconstructie dijk achter Flevolaan

Het fietspad achter de Flevolaan ligt op een regionale waterkering van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Zowel de verharding van het pad als de waterkering zelf zijn aan onderhoud toe. In samenwerking met AGV wordt de dijk verhoogd en wordt het fietspad volledig vernieuwd. Daarbij wordt onderzocht of verbreding mogelijk is, zodat een aantrekkelijk en toekomstbestendig pad ontstaat met voldoende ruimte voor zowel fietsers als voetgangers.

Studie verkeersafwikkeling Amstelveen-zuid

De kruispunten Bovenkerkerweg-Beneluxbaan en Beneluxbaan-Van der Hooplaan-Poortwachter zijn in de huidige situatie al drukke kruispunten. Als gevolg van diverse bouwprojecten en de autonome groei van het verkeer neemt de belasting op deze kruispunten toe. Een studie vindt plaats hoe deze kruispunten het beste op de toekomst kunnen worden voorbereid. De route Zetterij-Startbaan leidt langs diverse middelbare scholen, sportvoorzieningen en detailhandel. In de spitsen steken er erg veel fietsers over. Voor de kruising van de Bovenkerkerweg met de Zetterij wordt dan ook gedacht aan een fietstunnel in combinatie met een rotonde of VRI bovenop. Het kruispunt ligt vrij dicht op het kruispunt met de Beneluxbaan en dat vraagt om een goede afstemming tussen beide kruispunten qua verkeersafwikkeling. Ook die kruising moet in de toekomst anders vormgegeven worden. De kruising Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan is eveneens zwaar belast. De drukke Beneluxbaan kruist een belangrijke fiets- en busroute. Voor dit kruispunt wordt ook gedacht aan ongelijkvloerse oplossingen. Er wordt een simulatiemodel gebouwd om de interactie tussen deze drukke kruispunten bij diverse oplossingsrichtingen te kunnen bepalen. Het kruispunt Van der Hooplaan-Startbaan wordt in deze simulatie meegenomen. Voor de realisatie van deze grote projecten is geen financiering via de reguliere MPP-middelen mogelijk en wordt gebruik gemaakt van een nieuw kapitaal-lastenbudget voor grootschalige infrastructuur.

De VRI's op de hierboven genoemde kruispunten waren of zijn op korte termijn aan vervanging toe. Voor de vervanging is budget gereserveerd in het MPP. De VRI's



Bovenkerkerweg-Zetterij en Bovenkerkerweg-Beneluxbaan zijn in 2025 vervangen. De VRI Beneluxbaan-Poortwachter volgt in 2026. Alle VRI's worden voorbereid op toekomstige infrastructurele aanpassingen.

Oversteek Willem Dreesweg-De Parel

Langs de Willem Dreesweg ligt de wijkspeeltuin Overmijn-De Eindhoeve. In de weg zitten diverse bochten en er is tussen De Parel en De Eindhoeve momenteel geen oversteekvoorziening met een middeneiland aanwezig zodat overstekende kinderen en fietsers in één keer deze tweerichtingsweg moeten oversteken. We willen deze oversteekroute verbeteren door de weg uit te buigen en een middeneiland met zebrapad en drempel aan te brengen.

Camerahandhaving busluizen

In 2025 en 2026 wordt een proef uitgevoerd met camerahandhaving bij de twee busluizen op de Noorddammerlaan-Legmeerdijk en op de Westwijkstraat. Deze doorgangen zijn verboden voor gemotoriseerd verkeer, maar handhaving daarvan door mensen is slechts beperkt mogelijk, terwijl camerahandhaving permanent plaatsvindt. Daar komt bij dat de traditionele busluizen niet geschikt zijn voor de lagere elektrische bussen en een te lage fysieke sluis weer illegaal verkeer mogelijk maakt. In deze pilot worden de camera's geleased voor een periode van twee jaar. Voor deze pilot is apart budget toegekend via de Perspectiefnota 2026. Bestuurlijk bestaat de wens om camaretoezicht verder uit te breiden, bijvoorbeeld naar het Kazernepad of de Dorpsstraat (controle op scooters). Dit is momenteel in onderzoek.

Kantmarkering

De Vervoerregio Amsterdam heeft een inventarisatie gemaakt welke vrijliggende fietspaden in aanmerking komen voor kantmarkering binnen Amstelveen. Kantmarkering is een witte, bijna doorgetrokken lijn aan de uiterste rand van een fietspad, die ervoor zorgt dat fietsers weten waar de rand van het fietspad zich bevindt, waardoor zij minder gevaar lopen ineens in de berm te belanden bij slecht weer of duisternis. Een aantal fietspaden in Amstelveen zijn inmiddels voorzien van kantmarkering, maar veel ook nog niet. In 2026 wordt een project gestart om kantmarkering aan te brengen op diverse hoofdfietsroutes.

Fietsstraat De Savornin Lohmanlaan

De De Savornin Lohmanlaan is onderdeel van het MRA-hoofdfietsnetwerk. Dit traject loopt over een 30 km-woonstraat met open verharding, gemengd verkeer en gelijk-waardige kruisingen. Deze inrichting past niet bij een belangrijke hoofdfietsroute. Het is de bedoeling de hoofdrijbaan om te bouwen naar een fietsstraat, met rood asfalt en voorrang. Auto's zijn te gast. In dit project wordt ook gestudeerd op het verbeteren van de rest van de MRA-fietsroute richting museumspoorlijn en het nieuwe dek over de A9.

Bushaltes en rotonde Sacharovlaan-Hammarskjöldsingel

Nu de Uithoornlijn rijdt, is de halte Sacharovlaan een belangrijker overstappunt tussen trams en bussen geworden. Dit ov-overstappunt wordt in etappes verbeterd, mede met het oog op de ontwikkeling van Nieuw Legmeer. Om te beginnen worden de bestaande bushaltes verbeterd. De halte in zuidelijke richting komt dichterbij de tramhalte te liggen, het trottoir wordt uitgebreid, de middengeleider wordt verplaatst naar direct tegenover de tramhaltetoegang en voorzien van een zebrapad. In de tussentijd starten de voorbereidingen voor de aanleg van een rotonde op het kruispunt Sacharovlaan-Hammarskjöldsingel. Deze rotonde verlaagt de snelheid ter plaatse en zorgt voor betere oversteekbaarheid voor langzaam verkeer van en naar de haltes en tussen Westwijk en



Legmeer. In een latere fase, als de ontwikkeling van Nieuw Legmeer concreter wordt, kunnen de haltevoorzieningen verder worden uitgebreid richting een echte mobiliteits-hub. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een fietsservicepunt, extra stallingen en kleine winkelvoorzieningen zoals een kiosk.

Rotonde Jane Addamslaan-Weldam (bijdrage aan SO-project)

Vanuit project De Scheg wordt het kruispunt Jane Addamslaan-Weldam heringericht tot rotonde. Het kruispunt is nu een T-splitsing met voorrangregeling. De Scheg wordt op deze kruising aangesloten. Door de toenemende kruispuntbelasting en meer overstekend langzaam verkeer wordt het lastiger en minder veilig om de Jane Addamslaan op te rijden of over te steken. Een rotonde biedt hiervoor soelaas. Omdat de rotonde een breder doel dient dan alleen de ontsluiting van De Scheg, wordt hieraan bijgedragen vanuit de reserve verkeersmaatregelen.

Fietsenstallingen OV-haltes 4e fase

Vervoerregio en gemeente willen haltes in de regio zo goed mogelijk bereikbaar maken met de fiets. Een onderdeel daarvan is het realiseren van voldoende voorzieningen bij haltes om fietsen te kunnen parkeren. Dit faciliteert een duurzame en aantrekkelijke ketenreis. In opdracht van de Vervoerregio heeft Haskoning in 2019 een onderzoek uitgevoerd naar capaciteitstekorten bij R-Net-bushaltes in de regio. Dit onderzoek is eind 2023 door de Vervoerregio geactualiseerd op basis van onder andere nieuwe aantallen in- en uitstappers. Bij diverse belangrijke haltes in Amstelveen blijkt sprake van een tekort aan stallingsplekken. Dit tekort is geïnventariseerd en wordt opgelost door het realiseren van extra fietsenstallingsplaatsen. Voor tramhaltes betreft dit voornamelijk overdekte fietsenstallingen, voor bushaltes gaat het vooral om fietstulpen.

Fietsenstalling Nieuw Loopveld

Begin 2025 is de Strategie fietsparkeren en fietsbereikbaarheid Stadshart Amstelveen opgesteld in samenwerking met de VRA, Unibail-Rodamco-Westfield en de Fietsersbond. Het doel van deze strategie is het Stadshart beter bereikbaar te maken per fiets, het faciliteren van doorgaand fietsverkeer rondom het Stadshart en het realiseren van kwalitatief goede, bij voorkeur bewaakte, fietsenstallingen. De fietsenstalling aan het Nieuw-Loopveld is de eerste overdekte fietsenstalling die in het kader van deze strategie is gerealiseerd. De betreffende fietsenstalling is bij het schrijven van het MPP al gerealiseerd.

Parkeerverwijssysteme Stadshart

Het huidige parkeerverwijssysteme rondom het Stadshart is aan vervanging toe. Het bestaande dynamisch systeem functioneert niet meer omdat bepaalde onderdelen niet meer beschikbaar zijn. Er is behoefte aan een statisch systeem, aangevuld met enkele dynamische vol/vrij-panelen op strategische aanrijdroutes. Op drie locaties moeten nieuwe borden komen, waarin de dynamische vol/vrij-informatie van de parkeergarages wordt geïntegreerd. In de bewegwijzeringsplannen van de NBd rondom de aansluiting A9/Keizer Karelweg wordt rekening gehouden met integratie van deze panelen in twee reguliere bewegwijzeringsborden.

Van der Hooplaan-Startbaan

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Van der Hooplaan-Startbaan is aan vervanging toe en wordt ofwel vervangen door een nieuwe VRI ofwel door een rotonde. Aan de hand van een simulatiemodel wordt onderzocht wat de beste variant is en wat de interactie zal zijn met het nabij gelegen kruispunt Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan.



We onderzoeken of en zo ja hoeveel extra stroken er moeten komen wegens de groei van het verkeer in Amstelveen-zuid.

Verkeersmaatregelen Bovenkerkerweg-Sportlaan

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Bovenkerkerweg-Sportlaan is aan vervanging toe. De VRI staat op een drukke kruising tussen twee hoofdfietsroutes en twee busroutes. Onderzocht wordt of er mogelijkheden zijn de capaciteit en de doorstroming te verbeteren.

VRI's Beneluxbaan-Handelsweg, Laan van Langerhuize (3x), Bovenkerkerweg-Beneluxbaan-Zetterij en Beneluxbaan-Van der Hooplaan-Poortwachter

Deze verkeersregelautomaten zijn in de periode 2026-2030 aan vervanging toe. Zie hierover ook paragraaf 6. De VRI's Beneluxbaan-Handelsweg, Beneluxbaan-Bovenkerkerweg en Bovenkerkerweg-Zetterij zijn inmiddels vervangen. Deze projecten worden alleen financieel nog afgerond in 2026.

VRI Laan Nieuwer-Amstel-Badlaan

Deze VRI moet in 2029 worden vervangen. Of dat daadwerkelijk gaat gebeuren en zo ja hoe, is mede afhankelijk van de uitwerking van de visie Noordelijke Poeloever-Oude Dorp.

VRI Bella Donna-Keizer Karelweg-Laan Walcheren

De verkeersregelautomaat moet in 2029 worden vervangen. Deze is dan aan het einde van zijn technische levensduur.

Vervangen en uitbreiden DRIS-panelen

Diverse dynamische reizigersinformatiepanelen bij bushaltes zijn aan vervanging toe. Inmiddels zijn deze aanbesteed. De planning is om deze DRIS-panelen in 2026 te vervangen. Het is wenselijk een aantal extra haltes te voorzien van een DRIS-paneel, waar die nu nog niet aanwezig zijn. We zijn in gesprek met de Vervoerregio over de financiering daarvan.

Opstelvakaanpassingen VRI's

Op vijf kruispunten met verkeerslichten zijn maatregelen uitgewerkt om de doorstroming te verbeteren. Hierdoor neemt de totale wachttijd voor alle verkeersdeelnemers af. Het gaat om de volgende maatregelen:

- verlengen van het rechtsafvak op de Gondel, richting de Beneluxbaan (uitgevoerd in 2024)
- verlengen van de linksafvakken op de Beneluxbaan richting de Bovenkerkerweg (richting Uithoorn) (uitgevoerd in 2024)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Zetterij (richting Startbaan) (uitgevoerd in 2025)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Noorddammerlaan (richting Sportlaan) (gepland in 2026)
- inkorten voetgangersoversteek Bovenkerkerweg-Zagerij (2026)

Vervangen diverse bruggen voor langzaam verkeer

De investeringsruimte voor vervanging van civieltechnische kunstwerken (zoals bruggen, tunnels, e.d.) wordt de komende jaren ingevuld door de vervanging van vijf bruggen voor langzaam verkeer, die in slechte staat verkeren: Bouwmeester, Poortwachter, Bos



en Vaartlaan (2x), Gondel-Boogschutter, Kringloop-Turfschip, Guido van Dethlaan-Jan Teulingslaan, Paul Rodenkolaan en Zwanenwater-Marshallsingel.

Groen moet je doen

De gemeente Amstelveen heeft in 2025 ca. 2000 m² tegels vervangen door groen in buurten en wijken. Deze ideeën voor 17 verschillende locaties zijn aangedragen door inwoners tijdens de tweede editie van de campagne 'Groen moet je doen'. Het uitgangspunt was dat tegels in de openbare ruimte plaatsmaken voor groen onder het mom: "Tegel eruit, groen erin". Daarnaast is het Vijverplein aan de Vijverlaan voorzien van extra groen. In 2026 zal het Hueseplein een soortgelijke omvorming ondergaan waarbij tegels worden vervangen door groen.

Aanpassingen groen-spelen ivm trafohuisjes

Voor de plaatsing van trafohuisjes zijn op meerdere locaties aanpassingen nodig in het bestaande groen en in enkele speelvoorzieningen. Deze ingrepen zijn noodzakelijk om voldoende ruimte te maken voor de geplande trafo's. Het verplaatsen, herstellen of opnieuw inrichten van groen en speelplekken brengt extra kosten met zich mee.

Uitvoering Groenvisie

De uitvoering van de Groenvisie vraagt om gerichte inzet om maatregelen te realiseren die zowel de biodiversiteit versterken — zoals het ecologisch beheren en omvormen van beplanting — als bijdragen aan de taakstellingen uit de nieuwe werkwijze voor Wijkbeheer. Door gericht groen om te vormen en beheer efficiënter in te richten, zoals in het uitvoeringsplan beschreven, kunnen we voldoen aan de bezuinigingsopgave en tegelijkertijd blijven werken aan een toekomstbestendig, waardevol groen Amstelveen.

Impuls bomenbestand

Bomen zijn van groot belang voor een gezonde leefomgeving. Bomen zijn de ruggengraat van de groenstructuur en geven Amstelveen een groene uitstraling. Veel bomen hebben plaats moeten maken voor de realisatie van grote infrastructurele projecten zoals de A9 en de Amstelveenlijn. Na afronding worden nieuwe bomen aangeplant. Daarnaast willen we de komende jaren inzetten op de aanplant van extra bomen in de gemeente. Deze aanplant wordt meegenomen in de jaarlijkse bomenrenovatie waarbij bomen worden vervangen ten behoeve van een gezond bomenbestand. Dit budget wordt aangevuld met de maatregelen die in het Bomenplan Amstelveen zijn vastgesteld: het versterken van de Amstelveense boomstructuur en aanplant extra groen t.b.v. de 3-30-300-regel (zie paragraaf 4).

Kleine waterinitiatieven

In het verlengde van het vergroenen van de buitenruimte willen we initiatieven op het gebied van water stimuleren en faciliteren. Vanuit dit budget is in 2025 geïnvesteerd in verbetering van de waterkwaliteit en het vergroenen van de kademuur bij Groenhof en in het realiseren van twee watertappunten. Daarnaast wordt in 2026 het waterklimtoestel aan de Poortwachter in Park Middenhoven vervangen door een eigentijds toestel met een relatie tot spelen met water. Ook zal een impuls worden gegeven voor het herstel van oever en waterplanten op plaatsen waar deze ontbreken voor het verbeteren van de biodiversiteit en de beleving van het water en natuur. Eerder voorbeeld hiervan in de waterpartij bij de Groenhof en waterpartij bij het HWC.



Vergroenen school- en speelpleinen

In november 2021 is de motie 'Fase 2 Groenblauwe school- en speelpleinen' aangenomen tijdens de raadsvergadering. In deze motie is verzocht om in de komende jaren zo veel mogelijk speel- en schoolpleinen groenblauw in te richten. Voor de dekking voor uitvoering van deze motie in de jaren 2024-2026 wordt gebruik gemaakt van het Fonds Groen, water en recreatie en van enkele incidenteel bij de Perspectiefnota beschikbaar gestelde middelen. In 2026 worden vanuit het Fonds de schoolpleinen van de Triangel, Het Palet, Parcival, de Roelof Venema en de speelplekken aan Augusta de Witlaan en Henegouwse laan heringericht met als doel vergroening. De extra incidentele budgetten zijn voor vergroening van de schoolpleinen van de Amstelland International School, IBS Elif en de School of Understanding. Dit verloopt buiten het MPP om.

Aanleg speelvoorziening Zonnestein

Bij de Zonnestein is begin 2026 een natuurlijke speelplek gerealiseerd.

Skatepark Amstelveen-zuid

In Amstelveen-zuid is een nieuw skatepark aangelegd in de groenzone tussen de Schweitzerlaan en de Legmeerdijk. Vanwege de hoge grondwaterstand zijn scheuren in het beton ontstaan en zijn er nog wel herstelwerkzaamheden nodig. Het werk is nog niet opgeleverd. Daarnaast is de omgeving rondom het nieuwe skatepark groener ingericht. Het vergroenen wordt in 2026 afgerond.

Speelplaats Graaf Janlaan

De renovatie van de speeltuin bij de Graaf Janlaan is momenteel in uitvoering.

Zwemwaterinstallaties speelbadjes

Zie hiervoor paragraaf 4.

Rolschaatsbaan Burgemeester Haspelslaan

Deze rolschaatsbaan is de komende jaren aan een opknapbeurt toe. Dit zal in overleg met omwonenden gebeuren.

Reliningsprojecten Amstelveen-noord

De rioleringen onder een aantal hoofdwegen in Amstelveen-noord worden gerelined. Dit betekent dat de weg/straat niet open hoeft maar dat het riool van binnenuit een nieuwe wand krijgt en daardoor ook weer tientallen jaren mee kan. De binnenwand is aangetast door chemische erosie, waardoor de wand te dun en te kwetsbaar is geworden. Het gaat vooral om rioleringen in Bankras-Kostverloren en Elsrijk, in het bijzonder het hoofdtransportriool richting de waterzuivering.

Maatregelen op basis van het basisrioleringsplan

De komende jaren wordt een nieuw basisrioleringsplan voor Amstelveen opgesteld. Dit is een model van het totale rioleringsstelsel, waarmee knelpunten in het stelsel kunnen worden geïdentificeerd en mogelijke doorstromingsmaatregelen kunnen worden gesimuleerd. Op basis van dit plan kunnen maatregelen worden uitgewerkt en geprogrammeerd. Voor 2027 en 2028 is vast een budgetreservering voor maatregelen opgenomen in het MPP.

Verdubbeling Bovenkerkerweg (afronding)

De Bovenkerkerweg is verdubbeld tussen de Zagerij en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burg. Wiegelweg. In het project is de aanleg van een faunapassage (ecoduiker)



meegenomen in het kader van de groene as. Er zijn problemen ontstaan met deze eco-duiker. Die moeten nog hersteld worden. Dit is het laatste onderdeel van het project.

Reconstructie Rozenoord e.o. (afronding)

In de Rozenoord, de Prof. Scholtenlaan en een deel van de Burgemeester Haspelslaan is het riool vervangen, is hemelwater zo veel mogelijk afgekoppeld en is de buitenruimte opnieuw ingericht. Het werk is afgerond in 2025, maar wordt financieel nog afgerond in 2026.

Reconstructie Vliegeniersbuurt

Deze buurt wordt met uitzondering van de 50 km/uur-wegen opnieuw ingericht. Het riool wordt vervangen, hemelwater wordt zo veel mogelijk afgekoppeld, de verharding wordt vernieuwd en de buitenruimte wordt opnieuw ingericht. Er worden ook klimaatadaptieve maatregelen genomen. De ventweg van de Keizer Karelweg wordt ingericht als kwalitatief hoogwaardige fietsroute, met gesloten verharding in de vorm van een fietsstraat en het fietspad richting Ouderkerkerlaan krijgt gesloten verharding. De voorbereiding van deze grote reconstructie is bijzonder complex, omdat ook diverse nutsbedrijven hun kabels en leidingen moeten vervangen en deze grotendeels vervlochten zijn met de boomwortels van de vele aanwezige grote bomen. Om extreem hoge kosten voor deze reconstructie te voorkomen, is een zorgvuldige voorbereiding essentieel.

Verbeteren fietsroute museumspoorlijn

Het fietspad langs de museumspoorlijn is onderdeel van de regionale hoofdfietsroute Amsterdam-Aalsmeer/Uithoorn. Het is de drukste fietsroute van Amstelveen. In samenwerking met Vervoerregio en Amsterdam wordt gekeken of deze Sportasroute verbeterd kan worden (verbreed, gestrekt, goed verlicht). In verband met de ligging op een veendijk is dit een flinke uitdaging. Inmiddels is een schetsontwerp opgesteld waarbij verbreding naar 4 meter mogelijk is met behoud van zo veel mogelijk groen. Ook een goede inpassing van het fietspad over het nieuwe A9-dek en langs het Oude Dorp is belangrijk. Op het dek blijft de trambaan aan de westkant en het fietspad aan de oostkant, in verband met de technische installaties van de A9-onderdoorgang. Het is wenselijk dit profiel door te zetten tot en met de kruising met de Handweg. Dat biedt diverse voordelen en kansen op het traject tussen dek A9 en Handweg, zoals het in ere herstellen van het perron bij de Stationsstraat en het verbreden van het pad tussen Handweg en Stationsstraat. Uitvoering zal in meerdere fasen moeten plaatsvinden, te beginnen met het meest noordelijke deel tussen Amsterdam en de Amsterdamseweg en te eindigen met het traject bij de A9 en het Oude Dorp.

Rotondes en fietspaden Oranjebaan

Dit project is uitgevoerd in 2025, maar dient financieel nog te worden afgerond in 2026.

Rotonde en fietspad Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel

De verkeersregelinstantie op de kruising Burgemeester Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel is in 2023 vervangen door een tijdelijke rotonde. Over enkele jaren wordt de definitieve rotonde aangelegd, in combinatie met een nieuw vrijliggend fietspad langs beide wegen om de Doorweg met de Amsterdamseweg te verbinden. De aanleg van de definitieve situatie wordt enkele jaren uitgesteld, omdat er langdurig voorbelast moet worden in de slappe zuidwesthoek van het kruispunt, omdat er nog kabels en leidingen moeten worden verlegd, en omdat de route langer door zwaar bouwverkeer van/naar de A9 wordt gebruikt dan eerder gedacht. Daarnaast wordt er ook hard gewerkt aan de visie en het ontwerp voor de Noordelijke Poeloever en het Oude Dorp. Uiteindelijk komt er op het nieuwe



A9-dek ook een fietsverbinding tussen Amsterdamseweg en museumspoorlijn om beide routes met elkaar te verbinden, als onderdeel van de belangrijke MRA-fietsroute Schiphol-Amstelveen-Amsterdam Zuidoost.

Reconstructie Wolfert van Borsseleweg e.o.

Deze straat/buurt rond de Wolfert van Borsseleweg wordt opnieuw ingericht. De asfaltverharding wordt vervangen door gebakken klinkers en de buitenruimte wordt opnieuw ingericht. Er worden ook werkzaamheden aan het riool uitgevoerd en er komt een nieuwe speeltuin.

Reconstructie Bovenkerkerkade- en OKL-oost

De Bovenkerkerkade (rijbaan en trottoir) is inmiddels herbestraat tussen Keizer Karelweg en ir. Romplaan. Waar mogelijk zijn kleine aanpassingen doorgevoerd in de inrichting om bomen in het trottoir meer ruimte te geven. De Ouderkerkerlaan tussen Keizer Karelweg en Lindenlaan is ook aangepakt. Deze weg is ingericht als fietsstraat en de oevers, parkeervakken, trottoirs en groenvoorzieningen zijn verbeterd. Het werk wordt buiten naar verwachting afgerond in 2026.

Kruispunt Van Heuven Goedhartlaan-Meander

De verkeersregelinstantie op het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan-Meander is verouderd en moet worden vervangen. De verkeersafwikkeling kan efficiënter. De kruising maakt onderdeel uit van een R-netroute. Het project is tijdelijk gepauzeerd, omdat er een studie plaatsvindt naar het doortrekken van tram 5 naar het busstation. Als dit doorgaat, dan wordt de VRI vervangen. Als de tram niet doorgetrokken wordt, is vervanging van de VRI door een rotonde een mogelijkheid. Langs de Van Heuven Goedhartlaan worden de fietspaden dan aan beide zijden verbreed en geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer. Fietsers hoeven dan in enkele richtingen niet meer over te steken via de noordelijker gelegen verkeerslichten. Bij een reconstructie kunnen bovendien direct rioleeringswerkzaamheden worden meegenomen.

Herinrichting Groenelaan

De Groenelaan wordt heringericht. Op de kruisingen met In de Wolken en met de Kringloop worden verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Op de kruising met de Sportlaan komt een rotonde. Op de kruising met de Tjalk komt een fietsrotonde. In de S-bocht bij Groenhof worden oversteekvoorzieningen aangepast. Op de hele route worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Dit grote project zal ook in meerdere fasen worden uitgevoerd. Bovendien wordt het project samen met Waternet voorbereid, omdat Waternet een grote transportleiding moet vervangen, die naar verwachting onder de nieuwe rijbaan wordt gesitueerd.

Reconstructie Selderust-noord e.o.

Deze buurt wordt met uitzondering van de 50 km/uur-wegen opnieuw ingericht. Het riool wordt vervangen en/of gerelined, hemelwater wordt zo veel mogelijk afgekoppeld, de verharding wordt vernieuwd en de buitenruimte wordt opnieuw ingericht.

Herinrichting plein bij Urbanuskerk

De route Noorddammerlaan-Legmeerdijk door Bovenkerk was jarenlang een drukke route voor automobilisten, die gebruikt werd als alternatief voor de route Bovenkerkerweg-Beneluxbaan. In het smalle profiel kwamen fietsers in de verdrukking en door het vele verkeer ontstond overlast voor de bewoners van Bovenkerk. In 2021 is de route daarom afgesloten voor doorgaand verkeer door middel van een bussluis. Het is een al lang



levende wens van de bewoners van Bovenkerk om de weg tussen het restaurant, de Urbanuskerk en de entree van het Amsterdamse Bos vriendelijker in te richten als een aantrekkelijk verblijfsplein. Het plein dient toegankelijk te blijven voor busverkeer, hulpdiensten en lokaal verkeer ten behoeve van de kerk. Daarnaast is het van belang dat er een comfortabele fietsroute over het plein blijft. Door een langlopende beroepsprocedure tegen het afsluiten van de weg is dit project gepauzeerd.

Vergroenen entree Amsterdamseweg-Noord

In een motie heeft de gemeenteraad het college opgeroepen om de entree van Amstelveen via de Amsterdamseweg te vergroenen. Inmiddels heeft het college een voorkeursvariant hiervoor vastgesteld, waarbij de zijbermen worden vergroend. Naast een groenere uitstraling heeft een herinrichting ook een klimaatadaptief effect. Vergroening van deze route wordt gecombineerd met het verbeteren van de fietspaden en met het vervangen van de rijbaan.

Duurzame aanpak zonken en groeninrichting Bovenkerkerweg

Een deel van de Bovenkerkerweg is in 2023 verdubbeld. Daarnaast wordt de zonkenproblematiek van de Bovenkerkerweg gefaseerd structureel aangepakt. Zonken zijn kuilen in de weg, die vrij plotseling ontstaan door met name het onttrekken van vocht, in dit geval door de populieren die naast de weg staan. De rijbanen en fietspaden langs de Bovenkerkerweg worden gefaseerd vernieuwd. Op basis van een nieuw groeninrichtingsplan is gekozen voor gevarieerde bomen en beplanting die geen zonken veroorzaken. Daarmee compenseren we de inmiddels verwijderde populierenrijen. Het project wordt in 2026 afgerond.

Reconstructie Meander

De Meander is in 2029 aan grootschalige renovatie toe. De weg wordt zwaar belast door elektrische bussen en bevoorradsingsverkeer. De voorbereiding van dit werk wordt naar verwachting in 2028 opgestart. Er zijn vanuit de Stadshart-visie diverse opties denkbaar. Zo wordt er nog onderzocht of tram 5 kan worden doorgetrokken van de Handelsweg via de Meander naar het busstation. Het toevoegen van een vrijliggend fietspad is een randvoorwaarde om op deze belangrijke busroute 50 km/u te kunnen blijven rijden in de toekomst.