

# Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2024-2027

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte  
Proceseigenaar: Maarten Wilschut  
Procesbeheerder: Bas van Viegen  
mei 2024  
Z24-037472





## **Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2024-2027**

### **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 daaropvolgende 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. verkeersregelinstallaties
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 verkeersregelinstallaties
- 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 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 5,7 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt gestort in de egaliseringsreserve wegen. De jaarlijkse dotatie is gebaseerd op de Nota Wegen uit 2017 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 investeringsbehoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Daarom wordt gewerkt met een egalisereserve.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2021-2024 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. Daarnaast worden in 2024 t/m 2026 enkele incidentele bijdragen in de reserve wegen gestort waarover al eerder besluitvorming heeft plaatsgevonden.

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, elementverhardingen (zoals klinkers, straatstenen, tegels) en halfverharding (in parken). Met het huidige structurele budget kan voor een groot deel voorzien worden in de investerings- en onderhoudsbehoefte. De bodem van de reserve komt echter in zicht en de achterstanden in het onderhoud nemen toe. Dit heeft diverse oorzaken. Allereerst zijn de grondstof- en energieprijzen enorm gestegen in de afgelopen jaren. Dit heeft rechtstreeks gevolgen voor de prijzen van asfalt en betonproducten. Voertuigen worden steeds zwaarder (mede door elektrificering van het wagenpark) en worden ook steeds zwaarder beladen, waardoor wegen minder lang mee gaan en meer onderhoud nodig hebben. Daar komt bij dat Amstelveen veel waarde hecht aan hoogwaardige groenvoorzieningen en behoud van rijen grote bomen langs/op veendijken, langs paden en in bestaande verhardingen. De door de bomen veroorzaakte schades frustreren het streven naar veilige en comfortabele verhardingen. Bovendien kan dit beleid botsen met het beleid om het fietsroutenetwerk in Amstelveen (versneld) te verbeteren om meer mensen op de fiets te krijgen. Dit alles leidt tot een behoorlijke toename in onderhoudskosten. Een goed voorbeeld hiervan vormt de Bovenkerkerweg, waar jaarlijks ingrijpend asfaltonderhoud nodig is.



In de afgelopen jaren zijn wij geconfronteerd met een ongeken­de stijging van de prijzen van grondstoffen, energie en loonkosten. Bij het actualiseren van het MPP is geprobeerd de prijsstijgingen zo goed mogelijk op te vangen door temporisatie en herprioriteren van maatregelen, maar daarmee kan het areaal niet meer volledig veilig en in goede staat worden gehouden. De dotatie aan de reserve wegen is per 1-1-2024 geïndexeerd met 8%, maar de prijsstijgingen zijn helaas vele malen hoger. We zien dan ook dat inschrijvingen bij aanbestedingen ruim boven de begrote budgetten uitkomen. De ter beschikking gestelde budgetten zijn de afgelopen jaren goed besteed, maar op andere wegen gaat de achteruitgang (versneld) door. In 2023 is een incidentele dotatie van drie keer € 500.000 (2024, 2025, 2026) beschikbaar gesteld om de komende jaren te overbruggen. Ten behoeve van een nieuw structureel meerjarenbeeld zijn in 2023/2024 nieuwe inspecties uitgevoerd en is gestart met actualisatie van de Nota Wegen. Het beheerplan in de nota geeft onder andere aan hoeveel budget bij ongewijzigd beleid nodig is om het areaal veilig en in goede staat te houden. Dit is onder andere gebaseerd op inspecties en de opbouw en leeftijd van het areaal.

Bij ongewijzigd beleid is vanaf 2027 structureel € 1,5 miljoen extra budget nodig. Deze budgettaire ruimte is er momenteel gemeentebreed echter niet, waardoor er de komende jaren keuzes gemaakt moeten worden op beleidsmatig vlak. Bij gebrek aan middelen moet er bijvoorbeeld meer lokaal reparatiewerk worden verricht, ontstaan meer klachten en claims van bewoners, neemt het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte verder af en ontstaan op termijn achterstanden in het onderhoud en treedt mogelijk kapitaalvernietiging op. Ook moeten wellicht gevoelige keuzes gemaakt worden, zoals het kappen van bomen in/bij verhardingen die voor veel onderhoud zorgen, omdat anders de veiligheid onvoldoende kan worden gewaarborgd.

Wijziging van het beleid was tot nu toe niet voorzien. Het opstellen van nieuw beleid voor wegen en het vertalen hiervan in de Nota Wegen zal het komende jaar daarom een nieuw bestuurlijk actie­punt worden. Om deze reden is het momenteel niet opportuun om een nieuwe Nota Wegen ter besluitvorming aan de raad aan te bieden.

Voor een nadere toelichting op het huidige beleid wordt verwezen naar de Nota Wegen uit 2017. Waar de Nota Wegen een theoretische gemiddelde investerings- en onderhoudsbehoefte geeft op basis waarvan het jaarlijks budget kan worden vastgesteld, gaat het in het meerjarenprojectenplan om het concreet toewijzen van budgetten voor de komende vier 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 altijd goed moet worden afgestemd op andere grote projecten qua bereikbaarheid (andere overheden willen bovendien ook nog wel eens schuiven met hun plannings- 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.

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 (2,2 miljoen per jaar)
- onderhoud elementenverhardingen (1,5 miljoen per jaar)
- herstel van kabelsleuven (-400.000 per jaar)
- schoonhouden openbare ruimte (120.000 per jaar)
- onderzoeken, inspecties en contracten (75.000 per jaar)
- kleine projecten wegbeheer (500.000 per jaar)
- vernieuwing wandelpaden (250.000 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 2024-2027 worden – naast het reguliere onderhoud – enkele fietsbruggen vervangen.

De volgende wegenprojecten zijn in het MPP opgenomen:

- groot onderhoud Veldlust
- verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie
- vervangen van de Oude Bovenkerkerweg en de Hollandsedijk
- verbeteren fietspaden Beneluxbaan (de paden die nog niet meegenomen zijn in project Amstelveenlijn)
- klimaatadaptief herstraten parkeerterrein bij De Meerkamp

Vanuit het wegenbudget wordt daarnaast bijgedragen aan de volgende projecten van derden of combinatieprojecten:

- bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid
- verdubbeling en structurele aanpak zonkenproblematiek Bovenkerkerweg
- reconstructie van de diverse woonbuurten: de Govert Flincklaan e.o., de Vliegeniersbuurt, de Wolfert van Borsselenweg e.o., de Bovenkerkerkade en Ouderkerkerlaan (beide ten oosten van de Keizer Karelweg), Rozenoord e.o., Selderust-noord e.o. en Straat van Makassar e.o.
- opwaarderen fietsroute museumspoorlijn
- herinrichting plein bij de Urbanuskerk
- herinrichting buitenruimte bij de Aquariusflat
- herinrichting van de Groenelaan en de Oranjebaan

#### *Financieel overzicht*

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2024-2027 bedragen afgerond € 33,4 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van € 34,1 miljoen. De jaarlijkse uitgaven liggen hoger dan de jaarlijkse dotatie, met het oog op de te realiseren inhaalslag die noodzakelijk blijkt vanuit recente weginspecties. Dit wordt opgevangen



door de egalisatiereserve. Deze heeft een beginstand op 1 januari 2024 van € 5,4 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 696.000.

| bedragen x 1.000 euro                    |        |       |        |        |       |
|------------------------------------------|--------|-------|--------|--------|-------|
| Omschrijving                             | Totaal | 2024  | 2025   | 2026   | 2027  |
| Meerjarenprojectenplan wegen:            |        |       |        |        |       |
| * via exploitatie                        | 18.633 | 4.398 | 5.045  | 4.695  | 4.495 |
| * via kredietvoting                      | 14.800 | 2.559 | 5.717  | 5.244  | 1.280 |
| Totaal geraamde uitgaven                 | 33.433 | 6.957 | 10.762 | 9.939  | 5.775 |
| Budget wegen                             | 28.744 | 8.081 | 6.731  | 7.701  | 6.231 |
| Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) | -4.689 | 1.124 | -4.031 | -2.238 | 456   |
| Stand egalisatiereserve per 1-1-2024     | 5.384  |       |        |        |       |
| Reservemutatie 2024-2027                 | -4.689 |       |        |        |       |
| Stand egalisatiereserve per 31-12-2027   | 696    |       |        |        |       |

\*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- drie keer een incidentele dotatie van € 500.000 in 2024, 2025 en 2026 in verband met de gestegen kosten voor infrawerken
- incidenteel € 1,0 miljoen voor de aanpak van de zonken en groeninrichting van de Bovenkerkerweg in 2024
- 9x € 500.000 per jaar van 2024 tot en met 2032 ('meerjarig incidenteel') voor kwaliteitsverbetering van de Amstelveense fietspaden
- incidenteel € 970.000 als bijdrage voor ophoging van de Amsteldijk Zuid in 2026
- incidenteel € 350.000 voor de herinrichting buitenruimte bij de Urbanuskerk in 2024

Over al deze dotaties heeft al eerder besluitvorming plaatsgevonden.

### 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 € 534.400. Er is één structureel vervangingsbudget opgenomen in het MPP van € 500.000. Voor dit budget worden vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om heel veel verschillende locaties per jaar. In 2024 staat onder andere op het programma:

- Vervangen van masten en verlichtingsarmaturen, o.a. aan de Van der Hooplaan, Keizer Karelweg en Kazernepad
- Vervangen van verlichtingsarmaturen op hoge masten, o.a. aan de Graaf Aelbrechtlaan, Meander, Rembrandtweg en Sportlaan
- Vervangen van verlichtingsarmaturen op lage masten, o.a. Prinses Irenelaan – Emmakade e.o., Rembrandtweg, Flakkeestraat – Hoeksewaard e.o.
- Vervangen van 6 voedingskasten



Daarnaast gaan we verder met het aanpassen of vervangen van verlichting en bekabeling langs de fietspaden van de Beneluxbaan. 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 2024-2027 bedragen afgerond € 2,2 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van afgerond € 2,5 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2024 van € 399.000. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 351.000.

| bedragen x 1.000 euro                        |        |      |      |      |      |
|----------------------------------------------|--------|------|------|------|------|
| Omschrijving                                 | Totaal | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Meerjarenprojectenplan openbare verlichting: |        |      |      |      |      |
| * via exploitatie                            | 2.185  | 685  | 500  | 500  | 500  |
| * via kredietvotering                        | 0      | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Totaal geraamde uitgaven                     | 2.185  | 685  | 500  | 500  | 500  |
| Budget ov                                    | 2.138  | 534  | 534  | 534  | 534  |
| Saldo (verrekenen met egaliseringsreserve)   | -47    | -151 | 34   | 34   | 34   |
| Stand egaliseringsreserve per 1-1-2024       | 399    |      |      |      |      |
| Reservemutatie 2024-2027                     | -47    |      |      |      |      |
| Stand egaliseringsreserve per 31-12-2027     | 351    |      |      |      |      |

\*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

## **4. Groen, water en spelen**

Met ingang van 2018 zijn de renovatie- en investeringsbudgetten voor groen, water en spelen opgenomen in het programma buitenruimte. Ook voor deze disciplines is een aparte egaliseringsreserve ingesteld om de faseringen op te vangen. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 1.034.400. Vanaf 2026 stijgt deze naar € 1.493.400, omdat de dotatie ten behoeve van bomen- en heesterrenovaties dan stijgt. In 2024 en 2025 worden de aanvullend benodigde budgetten hiervoor deels ten laste van het Fonds Groen, Water en Recreatie gebracht.

#### *Groenrenovaties*

Welke bomen noodzakelijkerwijs gekapt moeten worden, blijkt uit de boomveiligheidscontroles die gedaan worden. Vanuit het bomenrenovatiebudget worden ook bomen geplant ter vervanging van bomen die om veiligheidsredenen gekapt zijn of die omgevallen zijn, bijvoorbeeld bij heftige stormen. Wanneer er wijkreconstructies plaatsvinden (vaak naar aanleiding van vervanging van riolering), 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 het aanleggen van een skatebaan in Amstelveen-zuid. De



budgetruimte voor bijdragen aan multidisciplinaire projecten en losse projecten (gemiddeld ruim 2 ton per jaar) is erg 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. In de komende jaren kan hiervoor een beroep worden gedaan op het Fonds Groen, water en recreatie (zie verderop in deze paragraaf).

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 2024 worden de Groenvisie en het Bomenplan ter besluitvorming aan de raad aangeboden. Het Bomenplan biedt een beleidskader om bestaande boomstructuren te behouden en waar mogelijk te versterken. Onderdeel van dit plan is een uitvoeringsagenda. Amstelveen heeft ongeveer 35.000 laan- en straatbomen. Om het bomenbestand veilig en vitaal te houden, wordt jaarlijks een percentage bomen vervangen. Daarnaast is er in het kader van klimaatadaptatie behoefte aan aanplant van extra bomen. Naar verwachting leidt het Bomenplan tot een aanvraag voor incidentele en eventuele extra structurele middelen.

### *Spelrecreatie*

In 2024 worden binnen het programma spelen - naast het reguliere onderhoud (schoonhouden en reparaties) - onder andere aan de volgende speelplaatsen werkzaamheden verricht:

- Speelplaats Graaf-Janlaan
- Vervangen kunstgras trapveld Korianderlaan
- Vervangen kunstgras en hekwerken Middachten
- Vervangen losse toestellen op de locaties Parcivalschool, Grote Wielen, Broersepark, Michiel de Ruyterschool en Basisschool De Cirkel
- Vervangen hekwerk voetbalkooi Kindercampus King (i.v.m. geluidsoverlast, oude hekwerk wordt hergebruikt); afstemming met de school moet nog plaatsvinden.
- Vergroenen van diverse school- en speelpleinen vanuit het Fonds Groen, Water en Recreatie (zie hieronder)

In de tweede helft van 2024 wordt het spelrecreatiebeleid geactualiseerd. Op basis van inspecties, de leeftijd en opbouw van het areaal en de prijsontwikkelingen wordt daarbij inzicht geboden in het structureel benodigde budget voor de komende jaren. De verwachting is dat ook dit budget inmiddels niet meer voldoet, als gevolg van de explosief gestegen kosten. Er zijn al enige tijd signalen dat de normeringen voor de waterkwaliteit voor openbare zwembadjes verzwaard worden. Met het van kracht worden van de Omgevingswet is dit ook werkelijkheid geworden. Dit jaar brengen we in beeld hoe we de badjes op een duurzame en kosteneffectieve manier in stand kunnen houden. Dit verloopt parallel aan het actualiseren van het nieuwe speelruimteplan.

### *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/collegeprogramma, bekende bestuurlijke en maatschappelijke wensen en bestaand beleid. Het bestedingsplan wordt gelijktijdig met de Perspectiefnota 2025 licht bijgesteld en vervolgens weer verwerkt in de begroting en in het MPP Buitenruimte.

De bijstellingen houden het volgende in:

- Het budget Groen moet je doen wordt opgehoogd met € 300.000.
- De budgetten Impuls heesters en Impuls wijkgroen worden samengevoegd.
- Het budget Impuls heesters wordt met € 10.000 opgehoogd ten behoeve van het aanbrengen van erfbeplanting in de Bovenkerkerpolder.
- Voor de uitwerking van vier plannen wordt een voorlopig budget van € 50.000 per plan geprogrammeerd in 2025: Groenvisie, Gezonde Leefomgeving, Spelrecreatieplan en Bomenplan. Het budget voor onderzoek en uitwerking van Park Amstelveen-Zuid wordt met € 50.000 opgehoogd.
- Enkele budgetten worden anders gefaseerd en dus herverdeeld over de jaarschijven.

De bijbehorende mutaties van de reserves worden bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2025 als apart(e) beslispunt(en) meegenomen.

De volgende maatregelen en projecten (waarvan de realisatie en financiële afwikkeling via het MPP verloopt en wordt verantwoord) zijn in het bestedingsplan 2024-2026 opgenomen:

- jaarlijks budget voor vergroenen van school- en speelpleinen
- jaarlijks budget voor burgerparticipatieproject Groen moet je doen
- jaarlijks budget voor kleine waterinitiatieven
- impuls bomenbestand en heesters
- meerkosten voor het skatepark in Amstelveen-zuid en een groene aankleding van het park daaromheen
- groene inrichting middeneilanden rotondes Beneluxbaan
- vergroenen van het Raadhuisplein en van de entree Amsterdamseweg-noord
- aanleg extra speellocatie Zonnestein
- herinrichting plein bij Urbanuskerk (bijdrage groen)
- bijdrage aan duurzame aanpak van de zonken en de groeninrichting van de Bovenkerkerweg

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:

- 500.000 bomenrenovatie
- 100.000 oeverrenovatie
- 425.000 gazon- en heesterrenovaties
- 250.000 speeltuinrenovaties

Daarnaast is er nog een los budget geprogrammeerd voor het opstellen van het bomenplan.

De projecten worden toegelicht in paragraaf 10.



### Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen via het MPP 2024-2027 bedragen afgerond € 11,0 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 11,6 miljoen. Dit is inclusief de projecten en de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie.

De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2024 van € 1,1 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 508.000.

| bedragen x 1.000 euro                      |        |       |       |       |       |
|--------------------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Omschrijving                               | Totaal | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  |
| Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen: |        |       |       |       |       |
| * via exploitatie                          | 7.968  | 2.608 | 2.280 | 1.805 | 1.275 |
| * via kredietvotering                      | 3.079  | 583   | 1.422 | 774   | 300   |
| Totaal geraamde uitgaven                   | 11.046 | 3.191 | 3.702 | 2.579 | 1.575 |
| Budget groen/water/spelen :                | 10.441 | 3.109 | 3.414 | 2.423 | 1.493 |
| Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) * | -606   | -81   | -288  | -156  | -82   |
| Stand egalisatiereserve per 1-1-2024       | 1.113  |       |       |       |       |
| Reservemutatie 2024-2027*                  | -606   |       |       |       |       |
| Stand egalisatiereserve per 31-12-2027     | 508    |       |       |       |       |

\*-/ 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 beslispunt in de Perspectiefnota aan de raad wordt voorgelegd
- een incidentele dotatie in 2024 van € 125.000 om de gevolgen van de storm Poly uit 2023 te verhelpen; als gevolg van deze storm zijn diverse bomen omgevallen of gekapt; het opruimen is in 2023 gebeurd vanuit onderhoudsbudgetten, het aanplanten van nieuwe bomen ter compensatie gebeurt in 2024 vanuit het daartoe opgehoogde budget voor bomenrenovatie
- een incidentele overheveling van € 30.000 voor nazorg voor projecten stedelijke ontwikkeling; de nazorgkosten worden betaald uit de groenrenovatiebudgetten

## 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 worden 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 € 743.000.

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

- verkeersvoorzieningen en maatregelen (waaronder fietsenstallingen en educatie) (250.000 per jaar)
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering (100.000 per jaar)
- verkeersonderzoek (40.000 per jaar)

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:

- aanleg fietsstraat De Savornin Lohmanlaan
- verkeersmaatregelen Amsteldijk Noord
- studie kruispunten Amstelveen-zuid (o.a. Bovenkerkerweg-Zetterij, Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan, Beneluxbaan-Bovenkerkerweg, Van der Hooplaan-Startbaan)
- mobiliteitshub en rotonde halte Sacharovlaan
- rotonde Zetterij-Maalderij



- bijdrage aan rotonde Jane Addamslaan-Weldam, die vanuit project De Scheg wordt gerealiseerd, maar ook voor Westwijk van toegevoegde waarde is

Vanuit het verkeersbudget wordt bijgedragen aan de volgende combinatieprojecten:

- verdubbeling Bovenkerkerweg
- opwaarderen fietsroute museumspoorlijn
- rotondes Oranjebaan
- 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 7,4 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, wordt ook met bestaande middelen gefinancierd. Daarnaast wordt aan de verdubbeling van de Bovenkerkerweg deels bijgedragen vanuit de reserve verkeer.

Budgetten voor de kwaliteitsimpuls van het fietsnetwerk verlopen via het programma wegen, met uitzondering van de fietsroute langs de museumspoorlijn. Dit project wordt vrijwel geheel via de reserve verkeer gefinancierd. Het is hierbij een kwestie van het verdelen van de schaarse middelen over verschillende financieringsbronnen, maar zowel wegen als verkeer vallen onder het taakveld verkeer en vervoer. Voor de aanpak van de museumspoorlijnroute wordt een incidentele aanvullende bijdrage van 2 miljoen aangevraagd via de Perspectiefnota. Daarnaast zal een nader te bepalen subsidie vanuit de Vervoerregio beschikbaar worden gesteld en doen we een beroep op de reserves verkeer en wegen.

Andere grote infrastructurele maatregelen zijn 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 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 momenteel 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 beperkt bijgedragen aan een van de rotondes ten behoeve van De Scheg. Daarnaast wordt onder andere met verschillende andere overheden aan grote mobiliteitsopgaven gewerkt in de Zuidlob-studie.

#### *Financieel overzicht*

De geplande uitgaven voor verkeersmaatregelen in 2024-2027 bedragen afgerond € 8,9 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 9,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2024 van € 4,4 miljoen. Na afronding van het programma eind 2027 resteert naar verwachting ongeveer € 506.000. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In de komende jaren liggen de



uitgaven fors hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de egalisatiereserve.

| bedragen x 1.000 euro                    |        |       |        |        |      |
|------------------------------------------|--------|-------|--------|--------|------|
| Omschrijving                             | Totaal | 2024  | 2025   | 2026   | 2027 |
| Meerjarenprojectenplan verkeer:          |        |       |        |        |      |
| * via exploitatie                        | 1.800  | 580   | 440    | 390    | 390  |
| * via kredietvotering                    | 7.110  | 730   | 3.465  | 2.315  | 600  |
| Totaal geraamde uitgaven                 | 8.910  | 1.310 | 3.905  | 2.705  | 990  |
| Budget verkeer                           | 4.972  | 743   | 2.743  | 743    | 743  |
| Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) | -3.938 | -567  | -1.162 | -1.962 | -247 |
| Stand egalisatiereserve per 1-1-2024     | 4.444  |       |        |        |      |
| Reservemutatie 2024-2027*                | -3.938 |       |        |        |      |
| Stand egalisatiereserve per 31-12-2027   | 506    |       |        |        |      |

\*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met een bij de Perspectiefnota aangevraagde incidentele dotatie in 2025 van € 2.000.000 voor de aanpak van de fietsroute langs de museumspoorlijn.

## 6. Verkeersregelininstallaties

Voor de vervanging en verbetering van VRI's wordt jaarlijks € 537.100 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, detectielussen en bekabeling gaan doorgaans langer mee dan 15 jaar. 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 afschrijftermijn 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 zoals een rotonde. 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.

Een belangrijke ontwikkeling is dat er een nieuwe beheerovereenkomst in de maak is tussen Amstelveen en 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 komt daarmee te 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. Voor Amstelveen betekent dit dat de jaarlijks te ontvangen onderhoudsbijdrage voor de 14 VRI's op de Amstelveenlijn grofweg gehalveerd wordt. Het gaat om een gering bedrag dat door het opheffen van enkele VRI's in de afgelopen jaren budgetneutraal kan worden opgevangen door ook de uitgavenkant van het exploitatiebudget wat te verlagen. 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. De nog resterende vier worden in 2024 vervangen. De Vervoerregio heeft toegezegd deze vervangingen eenmalig en bij wijze van tegemoetkoming in toekomstige stijgende kosten voor 100% te vergoeden. Deze VRI's zijn in het MPP geprogrammeerd. Voor de korte en middellange termijn is voornamelijk geen aanpassing van de jaarlijkse dotatie aan de reserve VRI's nodig. Het gaat hier om de VRI's op de kruispunten Beneluxbaan-Handelsweg, Boogschutter, Willem Dreesweg-Brink oost-Scherpenhof en Willem Dreesweg-Brink west.

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 vier 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



- aanleg van een rotonde op de kruising Van der Hooplaan-Startbaan; hiervoor wordt eerst nog onderzoek verricht op basis van tellingen en simulaties; daarbij wordt ook gekeken of alternatieve oplossingen geschikter zijn
- uitbreiden van de verkeerscentrale met extra observatiecamera's om live te kunnen meekijken met het verkeer en beter te kunnen bijsturen
- aanleg van rotondes op de kruisingen Van Heuven Goedhartlaan-Meander, Oranjebaan-Camera Obscuralaan en Oranjebaan-Beneluxbaan-oost-De Parelvisserlaan
- aanpassen van opstelvakken op vier kruispunten om de doorstroming te verbeteren

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 het ontwikkelen van groene golven en netwerkregelingen.

Vanuit het programma wordt ook geïnvesteerd in dynamische reisinformatie. Dit zijn immers ook verkeersinstallaties. De kosten hiervoor zijn beperkt, omdat de Vervoerregio in de regel 95% van de kosten vergoedt, mits om uitbreiding of aanpassing gaat. Een aantal reizigersinformatiepanelen is de komende jaren aan vervanging toe. De kosten hiervoor zijn nog niet bekend en nog niet in het programma opgenomen. Daarnaast vindt nog overleg plaats met de Vervoerregio over de kostenverdeling bij vervanging van verouderde panelen. Bij geringe (netto)kosten kunnen deze ook ten laste van het exploitatiebudget voor beheer en onderhoud worden gebracht.

#### *Financieel overzicht*

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2024-2027 bedragen afgerond € 3,9 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 4,9 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2024 van € 2,8 miljoen. Aan het eind van de periode resteert dan een bedrag van € 1,1 miljoen in de reserve.

| bedragen x 1.000 euro                               |        |      |        |      |      |
|-----------------------------------------------------|--------|------|--------|------|------|
| Omschrijving                                        | Totaal | 2024 | 2025   | 2026 | 2027 |
| Meerjarenprojectenplan verkeersregelininstallaties: |        |      |        |      |      |
| * via exploitatie                                   | 200    | 50   | 50     | 50   | 50   |
| * via kredietvoting                                 | 3.650  | 840  | 1.925  | 835  | 50   |
| Totaal geraamde uitgaven                            | 3.850  | 890  | 1.975  | 885  | 100  |
| Budget VRI                                          | 2.148  | 537  | 537    | 537  | 537  |
| Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)            | -1.702 | -353 | -1.438 | -348 | 437  |
| Stand egalisatiereserve per 1-1-2024                | 2.769  |      |        |      |      |
| Reservemutatie 2024-2027                            | -1.702 |      |        |      |      |
| Stand egalisatiereserve per 31-12-2027              | 1.067  |      |        |      |      |

\*-/ 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. Op basis van vervangingsopgave, klimaatadaptatiemaatregelen en gestegen grondstoffen is de kans groot dat de tarieven van de rioolheffing via het nieuwe GRP te zijner tijd substantieel omhoog moeten.

Op basis van aanlegjaar en periodieke inspecties 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 allerlei communicatieacties.

Naar aanleiding hiervan worden de komende jaren volop reconstructies uitgevoerd. De reconstructies van de Frans Halslaan e.o. en de Govert Flincklaan e.o. zijn inmiddels afgerond. In 2024 wordt gestart met Rozenoord e.o. en in 2025 gaan de Vliegeniersbuurt 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 relinen in plaats van vervangen. Met deze techniek wordt een kunststofkous onder waterdruk in de leiding aangebracht. Vervolgens rijdt een UV-lamp door de leiding waardoor de kunststofkous uithardt, 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. We beginnen bij de zuivering en werken terug het stelsel in. Vanwege de impact op de omgeving voeren we deze onderhoudswerkzaamheden gefaseerd uit over verschillende jaren. Dit betekent dat er in najaar 2024 gestart wordt op het traject Machineweg/Straat van Messina, waarna in 2025/2026 het traject Westelijk Halfrond/Max Havelaarlaan op de planning staan.

### *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 GRP wordt elke vijf 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 vrijvalriool 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.

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 2021, 2022 en 2023 is binnen het MPP € 5,9 miljoen besteed. Per 1-1-2024 resteert er nog ongeveer € 14,8 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 is een indicatieve extra jaarschijf 2027 toegevoegd aan het meerjarenverloop van de middelen. Om het nu geprogrammeerde MPP inclusief 2027 te kunnen realiseren is voor € 16,6 miljoen aan investeringsbudget nodig. De uit de investeringen voortvloeiende lasten worden gedekt via het rioolrecht.

| bedragen x 1.000 euro                          |        |       |       |        |       |
|------------------------------------------------|--------|-------|-------|--------|-------|
| Omschrijving                                   | Totaal | 2024  | 2025  | 2026   | 2027  |
| Meerjarenprojectenplan riolering:              |        |       |       |        |       |
| * via exploitatie                              | 0      | 0     | 0     | 0      | 0     |
| * via kredietvoting                            | 16.636 | 2.274 | 6.465 | 5.708  | 2.190 |
| Totaal geraamde uitgaven                       | 16.636 | 2.274 | 6.465 | 5.708  | 2.190 |
| * fasering vanuit 2023 cf jaarrekening         | 7.944  | 4.560 | 3.603 | -1.130 | 911   |
| * GRP 2021-2026 en aanvullende jaarschijf 2027 | 9.150  | 1.760 | 2.730 | 2.330  | 2.330 |
| Saldo excl. bijdrage spaarvoorziening          | 457    |       |       |        |       |
| * bijdrage uit spaarvoorziening riolen         | 2.200  | 1.200 | 500   | 250    | 250   |
| Saldo incl. bijdrage spaarvoorziening          | 2.657  |       |       |        |       |



## 8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

### RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2024-2027

| bedragen x 1.000 euro                         |               |               |               |               |               |
|-----------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan | Totaal        | 2024          | 2025          | 2026          | 2027          |
| -wegen                                        | <b>33.433</b> | 6.957         | 10.762        | 9.939         | 5.775         |
| -verkeer                                      | <b>8.910</b>  | 1.310         | 3.905         | 2.705         | 990           |
| -verkeersregelininstallaties                  | <b>3.850</b>  | 890           | 1.975         | 885           | 100           |
| -openbare verlichting                         | <b>2.185</b>  | 685           | 500           | 500           | 500           |
| -groen, water en spelen                       | <b>11.046</b> | 3.191         | 3.702         | 2.579         | 1.575         |
| -riolering                                    | <b>16.636</b> | 2.274         | 6.465         | 5.708         | 2.190         |
| Totaal                                        | <b>76.061</b> | <b>15.307</b> | <b>27.309</b> | <b>22.315</b> | <b>11.130</b> |

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 76 miljoen in de periode 2024-2027, waarvan € 15,3 miljoen in 2024.

De bij dit Meerjarenprojectenplan Buitenruimte behorende budgettenlijst (Bijlage C) 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 D 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 2024-2027. 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:

- 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 medewerkers die schaars zijn;
- 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 2024 zijn enkele van deze factoren zeer actueel. Vooral de kosten van asfalt en andere grondstoffen zijn in hoge mate onzeker en hogere energie- en loonkosten 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 een zorgpunt. De extreme onderbezetting bij Liander, terwijl Liander wel een grote uitbreidings- en vervangingsopgave heeft te volbrengen, maakt de afstemming tussen werkzaamheden van de gemeente en Liander bijzonder 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.

| <b>Thema/discipline</b>              | <b>Kosten (saldo uitgaven-inkomsten)</b> | <b>Beschikbare middelen (*)</b> |
|--------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------|
| Wegen en kunstwerken                 | 33.433.299                               | 34.128.837                      |
| Openbare verlichting                 | 2.185.000                                | 2.536.343                       |
| Groen, water, spelen                 | 11.046.321                               | 11.553.929                      |
| Verkeer                              | 8.910.093                                | 9.415.895                       |
| Verkeersregelinstallaties            | 3.850.309                                | 4.917.042                       |
| Riolering investeringsprojecten (**) | 16.636.306                               | 17.093.800                      |
| <b>Totaal</b>                        | <b>76.061.329</b>                        | <b>76.796.488</b>               |

\* Stand reserve per 1-1-2024 plus 4 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties, oftewel tot en met eind 2027.

\*\* Dit zijn de resterende beschikbare middelen voor riolering in de periode 2024 tot en met 2026, inclusief een indicatieve extra jaarschijf 2027, maar exclusief de spaarvoorziening. In 2026 dient een nieuw GRP te zorgen voor aanvullend budget.

Bij het opstellen van het overzicht beschikbare middelen en het meerjarenprogramma is ervan uitgegaan dat de via de Perspectiefnota 2025 aangevraagde middelen beschikbaar worden gesteld (2.000.000 voor de fietsroute langs de museumspoorlijn) en 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 1-1-2024     | 5.384.437  |
| Dotatie 2024               | 8.081.100  |
| Verrekening projecten 2024 | 6.957.344  |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 6.508.193  |
| Dotatie 2025               | 6.731.100  |
| Verrekening projecten 2025 | 10.762.205 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 2.477.088  |
| Dotatie 2026               | 7.701.100  |
| Verrekening projecten 2026 | 9.938.750  |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 239.438    |
| Dotatie 2027               | 6.231.100  |
| Verrekening projecten 2027 | 5.775.000  |
| Verwachte stand 1-1-2028   | 695.538    |

**Ontwikkeling reserve groen-water-spelen**

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Stand reserve 1-1-2024     | 1.113.329 |
| Dotatie 2024               | 3.109.400 |
| Verrekening projecten 2024 | 3.190.737 |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 1.031.992 |
| Dotatie 2025               | 3.414.400 |
| Verrekening projecten 2025 | 3.701.834 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 744.558   |
| Dotatie 2026               | 2.423.400 |
| Verrekening projecten 2026 | 2.578.750 |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 589.208   |
| Dotatie 2027               | 1.493.400 |
| Verrekening projecten 2027 | 1.575.000 |
| Verwachte stand 1-1-2028   | 507.608   |

**Ontwikkeling reserve openbare verlichting**

|                            |         |
|----------------------------|---------|
| Stand reserve 1-1-2024     | 398.743 |
| Dotatie 2024               | 534.400 |
| Verrekening projecten 2024 | 685.000 |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 248.143 |
| Dotatie 2025               | 534.400 |
| Verrekening projecten 2025 | 500.000 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 282.543 |
| Dotatie 2026               | 534.400 |
| Verrekening projecten 2026 | 500.000 |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 316.943 |
| Dotatie 2027               | 534.400 |
| Verrekening projecten 2027 | 500.000 |
| Verwachte stand 1-1-2028   | 351.343 |

**Ontwikkeling reserve verkeer**

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Stand reserve 1-1-2024     | 4.443.895 |
| Dotatie 2024               | 743.000   |
| Verrekening projecten 2024 | 1.310.093 |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 3.876.802 |
| Dotatie 2025               | 2.743.000 |
| Verrekening projecten 2025 | 3.905.000 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 2.714.802 |
| Dotatie 2026               | 743.000   |
| Verrekening projecten 2026 | 2.705.000 |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 752.802   |
| Dotatie 2027               | 743.000   |
| Verrekening projecten 2027 | 990.000   |
| Verwachte stand 1-1-2028   | 505.802   |

**Ontwikkeling reserve VRI's**

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Stand reserve 1-1-2024     | 2.768.642 |
| Dotatie 2024               | 537.100   |
| Verrekening projecten 2024 | 890.309   |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 2.415.433 |
| Dotatie 2025               | 537.100   |
| Verrekening projecten 2025 | 1.975.000 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 977.533   |
| Dotatie 2026               | 537.100   |
| Verrekening projecten 2026 | 885.000   |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 629.633   |
| Dotatie 2027               | 537.100   |
| Verrekening projecten 2027 | 100.000   |
| Verwachte stand 1-1-2028   | 1.066.733 |

**Ontwikkeling investeringsruimte riolering (incl. jaarschijf 2027 met 2.330.000, excl. inzet spaarvoorziening)**

|                                             |            |
|---------------------------------------------|------------|
| Investeringsruimte per 1-1-2024             | 17.093.800 |
| Verrekening projecten 2024                  | 2.273.806  |
| Verwachte investeringsruimte per 31-12-2024 | 14.819.994 |
| Verrekening projecten 2025                  | 6.465.000  |
| Verwachte investeringsruimte per 31-12-2025 | 8.354.994  |
| Verrekening projecten 2026                  | 5.707.500  |
| Verwachte investeringsruimte per 31-12-2026 | 2.647.494  |
| Verrekening projecten 2027                  | 2.190.000  |
| Verwachte investeringsruimte per 31-12-2027 | 457.494    |

**Ontwikkeling reserve Fonds groen, water, recreatie**

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Stand reserve 1-1-2024     | 25.000    |
| Dotatie 2024               | 2.500.000 |
| Verrekening projecten 2024 | 2.175.000 |
| Verwachte stand 1-1-2025   | 350.000   |
| Dotatie 2025               | 3.500.000 |
| Verrekening projecten 2025 | 2.730.000 |
| Verwachte stand 1-1-2026   | 1.120.000 |
| Dotatie 2026               | 3.500.000 |
| Verrekening projecten 2026 | 1.180.000 |
| Verwachte stand 1-1-2027   | 3.440.000 |

**Conclusies en aandachtspunten voor de verdere meerjarenplanning:**

- De afgelopen jaren kon goed gewerkt en gepland worden met de beschikbare structurele budgetten.
- Door toegenomen kosten voor grondstoffen, lonen en energie, door het groeiende spanningsveld tussen bomen en verhardingen en door het feit dat een aantal wegen einde levensduur naderen, komt de bodem van de reserve wegen in zicht en zijn aanvullende dotaties noodzakelijk om het areaal veilig en in goede staat te houden. Nu de ruimte daarvoor de komende jaren niet aanwezig lijkt, wordt komend jaar onderzocht op welke manier de kosten structureel omlaag zouden kunnen door beleidswijzigingen. Deze worden dan verwerkt in een nieuwe Nota Wegen in 2025.
- Binnen het programma groen-water-spelen is nu voldoende ruimte voor de jaarlijkse renovaties van bomen, oevers, gazons en beplanting. Of er voor speeltuinen voldoende financiële ruimte is, wordt in 2024 uitgewerkt. Naast de structurele budgetten per jaar is er ten opzichte van de jaarlijkse dotatie maar weinig ruimte om bij te dragen aan reconstructieprojecten en nieuwe projecten te programmeren.
- De reserves verkeersregelininstallaties en openbare verlichting bieden nog voldoende ruimte voor de komende jaren en hebben voldoende bodem om de dekking van subsidiabele projecten te garanderen richting de Vervoerregio. De reserve verkeer raakt wel uitgeput als gevolg van de eigen bijdrage voor de financiering van de fietsroute langs de museumspoorlijn en andere vrij grote projecten.
- Vanuit het GRP is er nog voldoende financiële ruimte tot en met 2026 om te kunnen investeren in rioolvervangingen en klimaatadaptieve maatregelen. We zien wel dat de kosten per reconstructieproject enorm toenemen. Daartoe zijn een aantal budgetten behoorlijk opgehoogd. Vanaf 2027 verwachten wij dat de kosten verder zullen toenemen, omdat er diverse wijkreconstructies geprogrammeerd moeten gaan worden. Dit zal verwerkt worden in het in 2026 te actualiseren GRP.

**9. Financieringssystematiek**

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte kent ten minste vier financieringsbronnen:

- structurele jaarlijkse dotaties aan vijf egaliseriereserves
- 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.

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 dat gebeurd met het instellen van een fonds groen, water en recreatie. 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 Projecten en Advies en de planning wordt geïntegreerd in het MPP. Vanuit Projecten en Advies worden de budgetten dan toebedeeld aan de afdelingen die het budget gaan uitgeven. Verantwoording van de 'niet-MPP-projecten' wordt door de uitvoerende afdeling gedaan.

De investeringsruimte voor rioleringsprojecten wordt eens in de ongeveer vijf jaar bepaald op basis van een actueel Gemeentelijk 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, schoolthuisroutes, aanpak van onveilige kruispunten)
- fietsenstallingen (belangrijke OV-haltes, regionale bestemmingen)
- regionale hoofdfietsroutes (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, maar zoals in de voorgaande hoofdstukken te zien is, komt deze voorwaarde langzaam onder druk te staan. Het is zaak dit goed te bewaken de komende jaren.

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 Groen moet je doen, Groene middeneilanden rotondes Beneluxbaan en Vergroenen school- en speelpleinen.

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. Binnen het totale programma zijn er altijd op projectniveau dit soort 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 riolering) 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 verwachting is dat de financiële planning door deze werkwijze zal verbeteren en trefzekerder wordt. 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. 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 D 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 en omgeving zijn aan een opknapbeurt toe. Waar nodig worden de verhardingen herbestraat en nieuwe groenvoorzieningen aangebracht. Het exacte werkgebied en de exacte werkzaamheden moeten nog worden vastgesteld.

### **Klimaatadaptief herstraten parkeerterrein Meerkamp**

Het parkeerterrein bij zwembad De Meerkamp is momenteel geheel geasfalteerd. De parkeervakken zijn erg krap en het water kan bij hevige regenval niet goed worden afgevoerd. Bezien of dit parkeerterrein op klimaatadaptieve wijze kan worden heringericht, waarbij de parkeerplaatsen beter worden vormgegeven, het water beter kan worden afgevoerd en waar mogelijk groen kan worden toegevoegd.

### **Verbeteren fietspaden Beneluxbaan**

Tijdens het project Amstelveenlijn zijn diverse stukken fietspad langs de Beneluxbaan verbeterd. In de komende jaren krijgen de resterende stukken fietspad, inclusief diverse zijpootjes, een kwaliteitsslag: asfalt of beton, waar mogelijk verbreed en beter verlicht. Waar nodig worden ook aanvullende maatregelen meegenomen, zoals stukjes verleggen en maatregelen om wortelopdruk tegen te gaan. Het project wordt in meerdere fasen voorbereid en uitgevoerd in de periode 2024-2025.

### **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 hoofdfietsnetwerk 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.

### **Bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid**

Het waterschap gaat de Amsteldijk versterken 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 exacte afbakening en maatregelen zijn nog niet



bekend, en de hoogte van de bijdrage is dan ook nog niet precies bekend. De huidige indicatieve bijdrage die het waterschap heeft berekend is € 970.000, te betalen in het jaar dat de dijkversterking wordt afgerond ( $\pm$  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.

### **Studie kruispunten Amstelveen-zuid**

De kruispunten Bovenkerkerweg-Beneluxbaan, Bovenkerkerweg-Zetterij en Beneluxbaan-Van der Hooplaan-Poortwachter zijn in de huidige situatie al zwaar belast. Als gevolg van diverse bouwprojecten en de autonome groei van het verkeer neemt de belasting van 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 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 dekking gezocht via een nieuw kapitaallastenbudget voor grootschalige infrastructuur.

De VRI's op de hierboven genoemde kruispunten zijn op korte termijn aan vervanging toe. Voor de vervanging is budget gereserveerd in het MPP. Afhankelijk van de uitkomsten van de studie hierboven wordt bepaald of en zo ja op welke wijze de VRI's vooruitlopend op grootschaliger ingrepen worden vervangen.

### **Verkeersmaatregelen Amsteldijk Noord**

De wegversmallingen op de Amsteldijk Noord zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties, waarbij mensen soms juist meer gas geven om als eerste te passeren. Verder liggen er weinig snelheidsremmende maatregelen op deze route. De wegversmallingen zullen worden vervangen door drempels en op diverse plekken worden extra drempels aangelegd.

### **Fietsstraat De Savornin Lohmanlaan**

De De Savornin Lohmanlaan is onderdeel van het regionale hoofdfietsnetwerk. Dit traject loopt over een 30 km-woonstraat met open verharding, gemengd verkeer en gelijkwaardige 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.

### **Mobiliteitshub en rotonde Sacharovlaan**

Zodra de Uithoornlijn gaat rijden, wordt de halte Sacharovlaan een belangrijk overstappunt tussen trams en bussen. De halte Sacharovlaan zal dan ook intensiever worden gebruikt. Doel van dit project is de bushaltes groter maken en de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de halte vanuit diverse richtingen te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan het aanleggen van extra bruggen en het aanleggen van een rotonde op het kruispunt Hammarskjöldsingel-Sacharovlaan. Het kruispunt wordt daarmee veiliger en beter oversteekbaar voor langzaam verkeer. In een latere fase, als de ontwikkeling van Legmeer concreter wordt, kunnen de haltevoorzieningen verder worden uitgebreid richting een echte mobiliteitshub. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een fietsservicepunt, extra stallingen en kleine winkelvoorzieningen zoals een kiosk. Door de aanwezigheid van het water langs de Hammarskjöldsingel is de aanpassing van de haltes en de kruising naar verwachting vrij ingrijpend en prijzig.

### **Rotonde Zetterij-Maalderij**

De verkeersafwikkeling op deze voorrangskruising is niet ideaal. Aan de Maalderij zijn diverse woonwinkels, sportvoorzieningen en een grote supermarkt gevestigd, er zijn veel afslagbewegingen en er is veel langzaam verkeer. Ook aan de Zetterij liggen diverse voorzieningen. De verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en oversteekbaarheid van het kruispunt kunnen verbeterd worden door de aanleg van een rotonde. Hierdoor dalen het aantal conflictpunten en de snelheid op de conflictpunten en kunnen fietsers, voetgangers en automobilisten van/naar de Maalderij het kruispunt beter oversteken.

### **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 voorangsregeling. 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.

### **Van der Hooplaan-Startbaan**

De verkeersregelininstallatie op het kruispunt Van der Hooplaan-Sportlaan is binnen enkele jaren aan vervanging toe en wordt indien mogelijk vervangen door een rotonde. Op de Van der Hooplaan krijgen de toeleidende rijbanen dan busstroken. Er is een motie aangenomen in de gemeenteraad om ook naar alternatieven te kijken, zoals een fietstunnel, en goed de gevolgen voor de ochtendspits in beeld te brengen. Aan de hand van recent uitgevoerde tellingen dient een simulatiemodel te worden opgezet om varianten te kunnen onderzoeken, inclusief de samenhang met het kruispunt Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan.

### **Verkeersmaatregelen Bovenkerkerweg-Sportlaan**

De verkeersregelininstallatie op het kruispunt Bovenkerkerweg-Sportlaan is over enkele jaren aan vervanging toe. De VRI staat op een drukke kruising tussen twee hoofd fietsroutes en twee busroutes. Onderzocht moet worden of de capaciteit vergroot



kan worden door aanleg van een rotonde, of anders door extra opstelvakken of een andere indeling. De studie hiervoor vindt plaats in 2027.

**VRI's Beneluxbaan-Handelsweg, Boogschutter, Brink-west, Brink-oost, Scherpenhof, Laan van Langerhuize (3x), Beneluxbaan-Bovenkerkerweg en Beneluxbaan-Van der Hooplaan-Poortwachter**

Deze verkeersregelautomaten zijn in de periode 2024-2026 aan vervanging toe. Zie hierover ook paragraaf 6.

**Opstelvakaanpassingen vier VRI's**

Op vier 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
- verlengen van de linksafvakken op de Beneluxbaan richting de Bovenkerkerweg (richting Uithoorn)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Noorddammerlaan (richting Sportlaan)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Zetterij (richting Startbaan)

**Fietsbruggen Bouwmeester, Poortwachter, Bos en Vaartlaan en Gondel**

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.

**Groen moet je doen**

In vorige collegeperiode was de campagne Groen moet je doen een succes. Hierbij kregen bewoners de mogelijkheid allerlei kleine groeninitiatieven aan te dragen. De actie wordt dan ook verlengd tot en met 2026. De nadruk bij de verlenging van deze actie zal liggen op het onttegenen en vergroenen van de openbare ruimte. In het voorjaar van 2024 zijn een plein aan de Veldlust en de openbare ruimte rondom de winkelstrip aan de Lindenlaan vergroend. In het najaar volgen nog vier grotere locaties. Bewoners kunnen daarnaast ideeën aandragen voor kleinere locaties in de openbare ruimte waar tegels kunnen worden vervangen voor groen.

**Impuls bomenbestand**

Bomen zijn van groot belang voor de groenstructuur en groene uitstraling van Amstelveen. Veel bomen hebben plaats moeten maken voor de realisatie van grote infrastructurele projecten zoals de A9 en de Amstelveenlijn. Het groen wordt na afronding hersteld: nieuwe bomen worden 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.

**Impuls heesters**

Vanuit het Fonds Groen, water en recreatie wordt extra geïnvesteerd in het vervangen en extra aanplanten van heesters waarmee we speciale aandacht geven aan vergroting van de biodiversiteit. De gemeente draagt ook bij aan het erfbeplantingsproject Bovenkerkerpolder.



### **Groene middeneilanden rotondes Beneluxbaan**

De aanleg van de Amstelveellijn is ten koste gegaan van delen van de groenstructuur aan de Beneluxbaan. Uitgangspunt hierbij is een volledige compensatie van het groen; hiertoe is de groenstructuur opnieuw aangeplant. Na realisatie blijkt de groene uitstraling van de route te kunnen worden vergroot door de nu nog zeer versteende middeneilanden van de rotondes te vergroenen. Bovendien is dit vanuit de richtlijnen voor inrichting van rotondes nodig. Het is van belang dat er geen doorzicht over de rotondes is. Door de middeneilanden te vergroenen worden beide doelen bereikt.

### **Vergroenen Raadhuisplein**

In lijn met de verbouwing van het Raadhuis en het groene karakter waar de gemeente Amstelveen voor staat is een herinrichting van het Raadhuisplein gewenst. Het voorplein zal worden heringericht waarbij groen een nadrukkelijker plek krijgt. Uiteraard wordt aansluiting gezocht bij het oplossen van de parkeerproblematiek. Daarom is dit project in 2027 gepland.

### **Kleine waterinitiatieven**

In het verlengde van het vergroenen van de buitenruimte willen we initiatieven op het gebied van water stimuleren en faciliteren. Hierbij valt te denken aan het toegankelijker maken van watergangen en oevers en het aanbrengen van watertappunten. Mogelijk wordt dit uitgewerkt in combinatie met de campagne Groen met je doen waarbij bewoners wordt gevraagd initiatieven aan te dragen.

### **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 2024 wordt vanuit het Fonds gestart met voorbereiding en zo mogelijk uitvoering van de schoolpleinen van De Triangel en De Zwaluw en van de speelplaats aan de Augusta de Witlaan/Paul van Ostaijenlaan. De extra incidentele budgetten zijn voor vergroening van de schoolpleinen van de Amstelland International School, IBS Elif en de School of Understanding.

### **Aanleg speelvoorziening Zonnestein**

Bij de Zonnestein wordt in 2024 een natuurlijke speelvoorziening gerealiseerd.

### **Skatebaan Amstelveen-zuid**

In Amstelveen-zuid wordt de aanleg van een skatebaan voorbereid in de groenzone tussen Schweitzerlaan en Legmeerdijk. Onder andere door de gekozen voorkeurslocatie en door de extreem gestegen prijzen van grondstoffen is besloten aanvullend budget beschikbaar te stellen vanuit het Fonds Groen, water en recreatie. Daarnaast wordt het park rondom de nieuwe skatebaan groener ingericht. Ook hiervoor wordt vanuit het fonds bijgedragen. Beide bijdragen schuiven een jaar door naar 2025, omdat de bestemmingsplanprocedure nog loopt en uitvoering daardoor pas in 2025 kan plaatsvinden.

**Speelplaats Graaf Janlaan**

De speeltuin in de Graaf Janlaan wordt gerenoveerd.

**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. In 2027 is vast een budgetreservering voor maatregelen opgenomen in het MPP.

**Huisaansluitingen Bankras-Kostverloren (riolering)**

Diverse huisaansluitingen van woningen op het hoofdriool in de wijkontsluitingswegen in Bankras-Kostverloren moeten worden vervangen. Het gaat om de wegen waar de hoofdriolering al gerelined is.

**Verdubbeling Bovenkerkerweg (afrondding)**

De Bovenkerkerweg is verdubbeld tussen de Zagerij en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burg. Wiegelweg. Doel is de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verbeteren. Op het kruispunt met de Nesserlaan zijn verkeerslichten gekomen. In het project is de aanleg van een faunapassage (ecoduiker) meegenomen in het kader van de groene as. Ook wordt de eerste fase van de duurzame aanpak zonken en groeninrichting (ter hoogte van het grand hotel) meegenomen in het project.

**Reconstructie Rozenoord e.o.**

In de Rozenoord, de Prof. Scholtenlaan en een deel van de Burgemeester Haspelslaan wordt het riool vervangen, wordt hemelwater zo veel mogelijk afgekoppeld en wordt de buitenruimte opnieuw ingericht.

**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.

**Verbeteren Sportasroute**

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, en met zo veel mogelijk voorrang voor fietsers). 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.

### **Rotondes Oranjebaan**

Het fietspad langs de Oranjebaan is in 2022 verbeterd. De tweede fase in dit project is de aanleg van rotondes op de kruisingen van de Oranjebaan met de Camera Obscuraalaa en De Parelvisserlaan. De huidige verkeersregelinstallaties zijn verouderd. De oversteeklocatie bij de De Parelvisserlaan wordt gecombineerd met de op- en afrit Beneluxbaan. Op de Oranjebaan krijgen de toeleidende rijbanen naar de rotondes busstroken. De planning en financiering van dit project is nog geen gelopen race. Uitvoering op deze drukke route is lastig in te passen tussen andere werkzaamheden, vanwege samenloop met het A9-project en afsluitingen van de op- en afritten daar. De bereikbaarheidsmaatregelen in het project kosten veel geld. Er wordt nog gestudeerd op de meest gunstige uitvoeringswijze en -periode.

### **Rotonde en fietspad Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel**

De verkeersregelinstallatie 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. Uiteindelijk komt er op het nieuwe A9-dek ook een fietsverbinding tussen Amsterdamseweg en museumspoorlijn om beide routes met elkaar te verbinden.

### **Reconstructie Wolfert van Borsselenweg e.o.**

Deze straat/buurt rond de Wolfert van Borsselenweg 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) wordt herbestraat tussen Keizer Karelweg en ir. Romplaan. Waar mogelijk worden kleine aanpassingen doorgevoerd in de inrichting om bomen in het trottoir meer ruimte te geven. De Ouderkerkerlaan tussen Keizer Karelweg en Lindenlaan wordt ook aangepakt. Deze weg wordt ingericht als fietsstraat en gezien wordt of de oevers, parkeervakken, trottoirs en groenvoorzieningen verbeterd kunnen worden.

### **Rotonde Van Heuven Goedhartlaan-Meander**

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Van Heuven Goedhartlaan-Meander is verouderd en wordt vervangen door een rotonde. De verkeersafwikkeling is hier verre van efficiënt. De kruising maakt onderdeel uit van een R-netroute en er wordt ook veel gefietst. Langs de Van Heuven Goedhartlaan worden de fietspaden aan beide zijden



verbreed en geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer. Daarmee hoeven fietsers in enkele richtingen niet meer over te steken via de noordelijker gelegen verkeerslichten.

### **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 de fietsvoorzieningen verbeterd.

### **Reconstructie Govert Flincklaan e.o. (afronding)**

Deze buurt is met uitzondering van de 50 km/uur-wegen opnieuw ingericht. Het riool is vervangen, hemelwater is zo veel mogelijk afgekoppeld, de verharding is vernieuwd en de buitenruimte is opnieuw ingericht. Er zijn ook klimaatadaptieve maatregelen genomen en Stedin en Waternet hebben hun leidingen binnen het projectgebied vervangen. Het werk is nagenoeg gereed.

### **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.

### **Reconstructie Straat van Makassar 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 buitenruimte bij Aquariusflat (afronding)**

Na het opknappen van de flat heeft ook de buitenruimte rond de flat een kwaliteitsimpuls gekregen. Daarnaast is de riolering aangepast.

### **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 zeer lokaal verkeer ten behoeve van de kerk. Daarnaast is het van belang dat er een comfortabele fietsroute over het plein blijft.

### **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.

**Duurzame aanpak zonken en groeninrichting Bovenkerkerweg**

Een deel van de Bovenkerkerweg is in 2023 verdubbeld. Daarnaast gaan we gefaseerd en structureel de zonkenproblematiek van de Bovenkerkerweg aanpakken. 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 kiezen we voor gevarieerde bomen en beplanting die geen zonken veroorzaken. Daarmee compenseren en herstellen we het huidige groen.