

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2021-2024

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Proceseigenaar: Maarten Wilschut
Procesbeheerder: Bas van Viegen
17 mei 2021





Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2021-2024

1. Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan

Het beheer van de openbare buitenruimte is een dynamisch en veelzijdig proces. Dit 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 en vernieuwing van het areaal en functioneel beheer. 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- en vervangingsprojecten, 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 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 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. De term 'uitvoeringsprogramma' suggereerde namelijk dat alle werken op de lijst ook daadwerkelijk uitgevoerd worden en wel in het jaar dat ze op de lijst staan. Dat is echter niet per definitie het geval. Bedacht moet worden dat het projectenplan geen 100% vast pakket kan bieden. Voor veel projecten op de lijst moet nog onderzoek gedaan worden, er moeten nog varianten bekeken worden en ontwerpen gemaakt worden en soms vindt inspraak of overleg met derden plaats over maatregelen. Nieuwe inzichten, nieuw beleid, actuele ontwikkelingen, politieke wensen, calamiteiten of andere



onvoorziene omstandigheden leiden vaak tot verschuivingen in het programma en het is van belang om daarop snel te kunnen inspelen. Het projectenplan geeft dan ook een doorkijk voor de komende vier jaar met de bril van nu op, is indicatief en wordt regelmatig bijgesteld; in elk geval enkele keren per jaar, gelijk opgaand met de planning & control-cyclus. Daarom is het beter te spreken van een projectenplan voor meerdere jaren.

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

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

Beschrijving onderdelen MPP

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

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

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

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

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



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

- onderhoud aan asfalt- en elementenverhardingen, kunstwerken en straatmeubilair
- reconstructie van woonwijken waarbij riolering en verharding wordt vervangen en direct functionele verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van klimaatbestendigheid, verkeer en groen
- vervanging van openbare verlichting en verkeersregelininstallaties
- vervanging van beschoeiing en civieltechnische kunstwerken
- renovatie van gazons, oevers, beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
- projecten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
- 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 wordt ruimte ingepast om zo goed mogelijk te kunnen inspelen op wensen van bewoners en politiek
- voldoen aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en de LIOR
- kiezen voor concrete maatregelen, die met weinig onzekerheden omgeven zijn
- aansluiten bij het vastgestelde lokale en regionale beleid; dit lokale beleid heeft in 2020 een nieuwe impuls gekregen door het vaststellen van de Mobiliteitsvisie 2020
- 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.



2. Wegen en kunstwerken

Voor het beheer en onderhoud van wegen en kunstwerken wordt jaarlijks ruim 4,5 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt gestort in de egalisatiereserve wegen. De jaarlijkse dotatie is gebaseerd op de Nota Wegen, die in 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad en ongeveer iedere vijf jaar wordt geactualiseerd. In de nota wordt inzicht gegeven in de kwantiteit, kwaliteit en investeringsbehoefte van het Amstelveense wegennet. Op basis van het areaal en de uitgevoerde weginspecties 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 egalisatiereserve.

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2021-2024 is de ambitie uitgesproken om het verbeteren van de kwaliteit van hoofdfietsroutes te versnellen. Hiervoor is meerjarig een budget van € 500.000 per jaar nodig. Bij de Perspectiefnota 2022 is voor een eerste tranche incidenteel € 500.000 aangevraagd. Besluitvorming over het meerjarig perspectief wordt integraal afgewogen bij het opstellen van een nieuw collegeuitvoeringsprogramma in 2022.

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; kleinschalig tot middelgroot herstraatwerk van elementverharding, het overlagen van asfalt en aanbrengen van belijning;
- periodieke inspecties (uitbesteed).

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 asfalt, open verharding (zoals klinkers, straatstenen, tegels), betonverharding en halfverharding (in parken). Met het huidige structurele budget kan voor een groot deel voorzien worden in de investerings- en onderhoudsbehoefte.

Voor een nadere toelichting op het beleid wordt verwezen naar de Nota Wegen. 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,



opwaarderen fietspaden en opknappen speeltuinen). 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 lopenvertraging 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. Er is op basis van recente wegininspecties goed zicht op de verhardingen die de komende jaren aan onderhoud toe zijn. Per jaar wordt bepaald welke wegen in dat jaar en in het jaar daarop worden aangepakt.

Uit deze recente wegininspecties is gebleken dat er voor vrijwel alle verhardingstypen een inhaalslag in het onderhoud gemaakt dient te worden. De verdere uitwerking van de maatregelen moet nog plaatsvinden. In eerste instantie gaan we uit van financiering via de huidige middelen.

Regulier onderhoud aan en het vervangen van kleine kunstwerken (bruggen, viaducten, damwanden) wordt momenteel ook gefinancierd via het onderhoudsbudget wegen.

Grote kunstwerken hebben in het algemeen een lange levensduur (> 50 jaar). Voor investering in vervanging van grote kunstwerken was tot en met 2021 geen structureel budget beschikbaar gesteld. Het huidige jaarlijkse wegenbudget biedt hiervoor geen ruimte. In 2019-2020 heeft een grootschalige inspectie van alle kunstwerken plaatsgevonden. De resultaten hiervan worden in 2021 vertaald in een Nota Civieltechnische Kunstwerken, waarin inzichtelijk gemaakt wordt hoeveel budget er de komende tijd nodig zal zijn voor vervanging en onderhoud van het bestaande areaal. Hiermee is in het nu voorliggende MPP nog geen rekening gehouden.

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:

- groot onderhoud asfalt
- onderhoud kunstwerken
- herstel van kabelsleuven
- dagelijks onderhoud elementenverharding
- wegmarkeringen
- schoonhouden openbare ruimte
- onderzoeken, inspecties en contracten
- kleine projecten wegbeheer
- vernieuwing wandelpaden
- verbeteren fietspaden

De volgende losse projecten zijn in het MPP opgenomen:

- groot onderhoud en herinrichting Oude Dorp
- groot onderhoud Raadhuisplein
- opheffen kunstwerk Noorddammerweg nabij Uithoorn



- verkeersmaatregelen rond de Amstelbrug (na de vervanging door de provincie)
- aanleg van een auto- en fietsbrug tussen het NTC en de Bouwerij
- herstel fietsroute museumspoorlijn tussen Zetterij en Noorddammerlaan (afronding)
- verbeteren fietspaden Beneluxbaan (de paden die nog niet meegenomen zijn in project Amstelveenlijn)

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

- verdubbeling Bovenkerkerweg
- onderhoud speelplaatsen
- reconstructie van de diverse woonbuurten, zoals de Frans Halslaan e.o., de Cleopatrалаan e.o., de Vliegeniersbuurt, de Chirurgijn e.o., De Weteringsbrugmolen, Rozenoord e.o. en nog enkele buurten
- opwaarderen fietsroutes (museumspoorlijn, Handweg-noord, Oranjebaan en nader te bepalen andere routes)
- verkeersmaatregelen op de route Noorddammerlaan-Legmeerdijk in Bovenkerk
- herinrichting van de Groenelaan

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2021-2024 bedragen afgerond € 24,3 miljoen bij een budget (inclusief egalisereserve) van afgerond € 25,3 miljoen. De jaarlijkse uitgaven liggen hoger dan de jaarlijkse dotatie, met het oog op de te realiseren inhaalslag die noodzakelijk blijkt vanuit recente wegininspecties. Dit wordt opgevangen door de egalisereserve. Deze heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 6,3 miljoen.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan wegen:					
* via exploitatie	11.782	3.974	2.648	2.740	2.420
* via kredietvoting	12.556	2.846	4.685	2.998	2.026
Totaal geraamde uitgaven	24.337	6.820	7.333	5.738	4.446
Budget wegen	19.020	4.961	5.020	4.520	4.520
Saldo (verrekenen met egalisereserve)	-5.317	-1.859	-2.313	-1.218	74
Stand egalisereserve per 1-1-2021	6.299				
Reservemutatie 2021-2024*	-5.317				
Stand egalisereserve per 31-12-2024	982				

*-/ is een onttrekking

In dit financiële overzicht (budget wegen) is rekening gehouden met:

- een eenmalige storting van € 142.000, het restantbudget van de projectbudgetten Amstelbrug/Amstelzijde, in de reserve wegen ten behoeve van de uitvoering van een aantal infrastructurele maatregelen na aanleg van de nieuwe Amstelbrug door de provincie en de projectbegeleiding van de Amstelbrug in de komende jaren
- de via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie aangevraagde eenmalige dotatie van € 500.000 voor de eerste tranche van het versneld verbeteren van fietspaden



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 € 463.800. Er is één structureel vervangingsbudget opgenomen in het MPP van € 467.000. Voor dit budget worden vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om heel veel verschillende locaties per jaar. De locaties die in 2021 op het programma staan zijn onder andere de Beneluxbaan tussen de Gondel en de Hammarskjöldsingel, Amsteldijk Noord en een deel van Middenhoven. In 2022 wordt daarnaast de verlichting aangepast of vervangen langs de fietspaden Beneluxbaan, Oostelijk Halfrond en omgeving en Camera Obscuralaan en omgeving. 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 2021-2024 bedragen afgerond € 2,3 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 2,5 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 690.000.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan openbare verlichting:					
* via exploitatie	2.268	467	867	467	467
* via kredietvotering	0	0	0	0	0
Totaal geraamde uitgaven	2.268	467	867	467	467
Budget ov	1.855	464	464	464	464
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-413	-3	-403	-3	-3
Stand egalisatiereserve per 1-1-2021	690				
Reservemutatie 2021-2024*	-413				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2024	278				

*-/ 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 egalisatiereserve ingesteld om de faseringen op te vangen. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 897.800.



Voor renovatie van gazons, oevers, beplantingsvakken, bomen en speelplaatsen is jaarlijks € 784.000 gereserveerd.

Voor de gazon-, heester- en bomenrenovaties worden vanuit de buitendienst te vervangen objecten aangedragen. Deze liggen doorgaans verspreid door de hele gemeente. Vanuit het bomenrenovatiebudget worden ook bomen geplant ter vervanging van bomen die om veiligheidsredenen gekapt zijn. Welke bomen noodzakelijkerwijs gekapt moeten worden blijkt uit de reguliere boomveiligheidscontroles die gedaan worden. Het gazon in Nes aan de Amstel wordt dit jaar gerenoveerd. Daarnaast wordt € 100.000 gereserveerd voor een renovatiebijdrage aan het park Kronenburg in 2024.

Op het gebied van de oeverrenovaties wordt er in 2021 gewerkt aan het renoveren of vervangen van beschoeiingen langs de Ouderkerkerlaan, Beneluxbaan, Mont Blanc, Graaf Aelbrechtlaan en Charlotte van Montpensierlaan.

In 2021 worden binnen het programma spelen - naast het reguliere onderhoud (schoonhouden en reparaties) - onder andere aan de volgende speelplaatsen werkzaamheden verricht:

- Eline Verestraat
- Cannenburgh
- Wim Meilinkhof
- Walenburg
- Watercirkel
- Berenbijt
- Jacob van Lennepplantsoen
- Skatevoorziening Burgemeester Haspelslaan
- Wilhelminaplein
- Bakboord

Drie moties hebben daarnaast geleid tot extra projecten in het programma. In de hoek van de Hortensialaan en Lindenlaan wordt een 3x3 basketbalcourt aangelegd, er wordt onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een skatebaan in Amstelveen-zuid en er is nog een restantbudget om schoolpleinen te vergroenen. Dit wordt ingezet voor De Omnibus.

In 2022 worden de speelplaatsen aan de De Ruwiellaan en Overmijn opgeknapt. Dit wordt in 2021 voorbereid. In 2022 staan er inmiddels ook andere speelplaatsen op de planning: Pallas, Cleopatrallaan, Hakford, Michiel de Ruyterschool en schoolplein De Akker.

Of de huidige structurele dotatie aan de reserve groen-water-spelen voldoende is voor alle noodzakelijke renovatiewerkzaamheden moet de komende jaren duidelijk worden. In de komende twee jaar wordt het areaal uitgebreid geïnspecteerd, wordt het assetmanagement verder opgetuigd en worden beheerplannen opgesteld. Daarbij is het ook van belang dat er financiële ruimte is voor kwaliteitsverbetering van het groen en voor compensatie van groen dat voor projecten moet of moest wijken.

*Financieel overzicht*

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen in 2021-2024 bedragen afgerond € 4,7 miljoen bij een budget (inclusief egaliseriereserve) van afgerond € 4,9 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 762.000.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen:					
* via exploitatie	4.379	1.358	1.345	788	888
* via kredietvotering	390	25	365	0	0
Totaal geraamde uitgaven	4.769	1.383	1.710	788	888
Budget groen/water/spelen :	4.131	1.388	948	898	898
Saldo (verrekenen met egaliseriereserve)	-638	5	-763	110	10
Stand egaliseriereserve per 1-1-2021	763				
Reservemutatie 2021-2024*	-638				
Stand egaliseriereserve per 31-12-2024	124				

*-/ is een onttrekking

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. Hiervoor zijn gelijktijdig met dit MPP bij de Perspectiefnota aanvullende budgetten aangevraagd. Bij het opstellen van het MPP is ervan uitgegaan dat deze budgetten toegekend worden. Bij een ander besluit zal het MPP bij de begroting 2022 op die onderdelen worden herzien.

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 € 645.000.

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

- verkeerseducatie en campagnes
- verkeersvoorzieningen en maatregelen
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering
- verkeersonderzoek
- fietsenstallingen

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

De volgende losse verkeersprojecten zijn nu in het MPP opgenomen:

- schoolzones
- aanleg fietsstraat De Savornin Lohmanlaan

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

- verdubbeling Bovenkerkerweg
- verkeersmaatregelen Noorddammerlaan-Legmeerdijk (in combinatie met herinrichting van het plein bij de Urbanuskerk)
- verkeersveiligheid VRI Willem Dreesweg-Melkweg-Jupiter
- opwaarderen fietsroutes (Sportasroute, Handweg-noord, Oranjebaan en nog nader te bepalen andere routes)
- reconstructies Frans Halsbuurt, Rozenoord, Vliegeniersbuurt
- 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 6,5 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, zoals recent gebeurd is met de reconstructie van het Keizer Karelplein en de Keizer Karelweg. 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. Voor dit project is wel een aanvullende budgetaanvraag ingediend via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie.

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 grote projecten A9, Amstelveenlijn en knoop Ouderkerkerlaan vielen/vallen niet onder het programma Buitenruimte. Ook voor grote projecten als gevolg van de Mobiliteitsvisie en grote regionale opgaven is zoals gezegd nog geen budget voorhanden. Hier wordt onder andere met verschillende andere overheden aan gewerkt in de Zuidlob-studie.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersmaatregelen in 2021-2024 bedragen afgerond € 7,2 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van afgerond € 7,4 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met de extra budgetaanvraag voor verdubbeling van de Bovenkerkerweg. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 3,8 miljoen. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In 2021, 2022 en 2023 liggen de uitgaven fors hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de egaliseringsreserve.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan verkeer:					
* via exploitatie	1.660	670	330	330	330
* via kredietvoting	5.497	689	1.074	3.334	400
Totaal geraamde uitgaven	7.157	1.359	1.404	3.664	730
Budget verkeer	3.580	645	1.645	645	645
Saldo (verrekenen met egaliseringsreserve)	-3.577	-714	241	-3.019	-85
Stand egaliseringsreserve per 1-1-2021	3.825				
Reservemutatie 2021-2024*	-3.577				
Stand egaliseringsreserve per 31-12-24	248				

*-/ is een onttrekking

In dit financiële overzicht is rekening gehouden met de via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie aangevraagde bijdrage van € 1.000.000 voor verdubbeling van de Bovenkerkerweg.



6. Verkeersregelininstallaties

Voor de vervanging en verbetering van VRI's wordt jaarlijks € 466.100 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.

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.

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 7 VRI's door nieuwe VRI's
- 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
- onderzoeken of de VRI's op de kruisingen Van Heuven Goedhartlaan-Meander, Oranjebaan-Camera Obscuralaan, Oranjebaan-Beneluxbaan-oost-De Parelvisserlaan en Bovenkerkerweg-Sportlaan vervangen kunnen worden door een rotonde
- aanpassen van de kruising Dr. Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg, met als doel de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor schoolgaande kinderen te verbeteren en de doorstroming op de kruising Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg te waarborgen, door ervoor te zorgen dat rechtdoorgaand verkeer niet meer hoeft te wachten als een tram parallel passeert
- uitbreiden van de verkeerscentrale met extra observatiecamera's om live te kunnen meekijken met het verkeer en beter te kunnen bijsturen

Daarnaast is budget gereserveerd voor functionele verbeteringen aan bestaande VRI's. Gedacht kan worden aan nieuwe software en hardware, extra detectie, ombouwen van VRI's naar iVRI, aanpassen/verlengen van opstelvakken en het instellen 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. Het systeem op het busstation is de komende jaren ook aan vervanging toe. De kosten hiervoor zijn nog niet bekend en nog niet in het programma opgenomen.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2021-2024 bedragen afgerond € 3,8 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van afgerond € 4,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2020 van € 2,0 miljoen. In 2022 en 2023 is een piek te verwachten in de uitgaven, omdat er dan meerdere VRI's moeten worden vervangen en voor enkele daarvan rotondes worden overwogen. De eerste investering in een rotonde is hoger, maar op de lange termijn liggen de jaarlijkse lasten van een VRI en een rotonde niet ver uit elkaar (bij een rotonde worden de kapitaallasten over een langere termijn uitgespreid en zijn er minder jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud). De piek van 2022 kan worden opgevangen door de egaliseringsreserve, omdat in de afgelopen jaren steeds rekening gehouden is met het aanhouden van budget in de reserve. Om de piek van 2023 te kunnen opvangen en te voldoen aan de ambities uit de Mobiliteitsvisie is een eenmalig extra budget aangevraagd van € 0,5 miljoen. In de periode 2025-2027 wordt een nog grotere piek voorzien op basis van technische ouderdom. Onder andere vrijwel alle (overblijvende) VRI's op de Amstelveenlijn zijn dan aan vervanging toe. Daarnaast is nog een aantal 'losse' VRI's aan vervanging toe. In de jaren daarna zijn er echter weer weinig tot geen vervangingen nodig. Volgens de huidige planning resteert er eind 2024 nog ongeveer 5 ton in de reserve om de piek in 2025-2027 op te vangen. Indien bepaalde VRI's iets langer meegaan dan hun technische ouderdom is deze piek wellicht op te vangen met deze 5 ton en de jaarlijkse standaarddotatie via de egaliseringsreserve. We bekijken deze prognose jaarlijks en indien nodig volgt een advies voor financiële bijstelling.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan verkeersregelininstallaties:					
* via exploitatie	290	120	50	70	50
* via kredietvotering	3.533	739	1.820	884	90
Totaal geraamde uitgaven	3.823	859	1.870	954	140
Budget VRI	2.364	466	966	466	466
Saldo (verrekenen met egaliseringsreserve)	-1.459	-393	-904	-488	326
Stand egaliseringsreserve per 1-1-2021	1.986				
Reservemutatie 2021-2024*	-1.459				
Stand egaliseringsreserve per 31-12-2024	528				

*-/ is een onttrekking



7. Riolering

Het actuele beleidskader voor rioolwerken bestaat uit het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2026 en het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026. Beide plannen zijn vastgesteld in de gemeenteraad van december 2020. Het GRP biedt het inhoudelijke en financiële kader voor de investeringen in het rioolstelsel die in het MPP worden geprogrammeerd. Hierbij is ook rekening gehouden met een toeslag voor klimaatadaptatieve maatregelen. Het Actieplan Klimaatadaptatie beschrijft hoe Amstelveen wil omgaan met de negatieve effecten van de klimaatverandering: wateroverlast (overstromingen), hittestress en droogte. Dit plan biedt inhoudelijke kaders voor de uitwerking van diverse projecten in het MPP.

Op het gebied van riolering ligt er de komende jaren een grote opgave in het klimaatadaptief inrichten van de buitenruimte. Dit zal leiden tot extra kosten. Zo'n 75% van Amstelveen heeft nog een gemengd rioolstelsel. Doelstelling is op steeds meer plaatsen een gescheiden stelsel te maken (hemelwater en vuilwater apart). Bij reconstructies van woonbuurten wordt dit inmiddels op grote schaal toegepast. Het is daarbij van belang dat ook bewoners meehelpen en hun eigen woning ook aansluiten op het hemelwaterriool. Daarnaast ligt er een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en bewoners om ervoor te zorgen dat het water beter weg kan bij hevige regenbuien. De gemeente gaat hiermee met allerlei maatregelen aan de slag, onder andere door meer groen en meer waterdoorlatende verharding te introduceren en door allerlei stimuleringsregelingen en communicatieacties. Bij de reconstructie van de Frans Halslaan en omgeving worden op een aantal locaties waterdoorlatende verhardingen en zogenaamde bufferblocks toegepast, om meer water te kunnen bergen en wateroverlast op straat tegen te gaan. Bij de reconstructie van de Govert Flincklaan en omgeving wordt in overleg met bewoners waar mogelijk hemelwater van individuele woningen afgekoppeld en aangesloten op het nieuwe hemelwaterriool.

In 2021 en 2022 wordt er volop uitgevoerd. De reconstructies van Melkweg-Brink en de buurt rond de Chirurgijn worden in de eerste helft van 2021 afgerond. De reconstructies van de buurten rond de Cleopatrалаan en De Weteringsbrugmolen zijn begin 2021 gestart, de buurt rond de Frans Halslaan gaat aan het eind van het voorjaar van start en in het najaar wordt begonnen in de Govert Flincklaan e.o. In 2022 gaan de Vliegeniersbuurt en Rozenoord e.o. op de schop. Ook voor de jaren daarna staan er nog buurten op het programma. Doordat ook de verhardingen in deze buurten worden vernieuwd en/of opgeknapt, werken we op die manier ook achterstanden in het onderhoud aan verhardingen in deze buurten weg.

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 riool als van gemalen en mechanische pers- en drukriolerings-systemen (zoals pompen), maar de gemalen, pers- en drukrioleringen lopen financieel niet via het MPP, maar via het vakteam op de gemeentewerf. Dagelijks beheer en onderhoud, alsmede verlopen via aparte exploitatiebudgetten. Deze rekenen ook af met de egalisatievoorziening maar zijn geen onderdeel van het programma buitenruimte.

Via het MPP wordt naast de diverse buurtreconstructies ook de riolering onder diverse 50 km/uur-wegen gerelined. Daarbij wordt de riolering van binnenuit gerenoveerd door er een nieuwe binnenbuis doorheen te 'blazen'. In 2020 is gebleken dat er in veel oude rioleringen asbest in de kit van de voegen zit. Dat heeft tot vertraging en meerkosten geleid.

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.

Financieel overzicht

Via het GRP 2021-2026 is, samen met nog resterende kredieten uit 2020, in totaal € 24,7 miljoen aan investeringsruimte beschikbaar. Hiervan is € 21,0 miljoen beschikbaar voor het MPP en € 3,7 miljoen voor investeringen in gemalen, bergbezinkbassins, drukrioleringen en persleidingen via de gemeentewerf. In het MPP is nu voor € 13,4 miljoen aan concrete projecten opgenomen. Door de in het GRP opgenomen oorspronkelijke verdeling van kredietruimte over de jaren heen dient voor dit programma voor € 472.000 een beroep te worden gedaan op de investeringsruimte die voor 2025 en 2026 zou resteren.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2021	2022	2023	2024
Meerjarenprojectenplan riolering:					
* via exploitatie	0	0	0	0	0
* via kredietvoting	13.601	2.478	4.365	1.334	5.424
Totaal	13.601	2.478	4.365	1.334	5.424
* fasering vanuit 2020 cf jaarrekening	597	597	0	0	0
* GRP 2021-2026	15.332	6.126	3.184	4.262	1.760
* te besteden cf meerjarenprojectenplan	13.601	2.478	4.365	1.334	5.424
Saldo	2.328				



8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2021-2024

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan	Totaal	2021	2022	2023	2024
-wegen	24.337	6.820	7.333	5.738	4.446
-verkeer	7.157	1.359	1.404	3.664	730
-verkeersregelininstallaties	3.823	859	1.870	954	140
-openbare verlichting	2.268	467	867	467	467
-groen, water en spelen	4.769	1.383	1.710	788	888
-riolering	13.601	2.478	4.365	1.334	5.424
Totaal	55.956	13.366	17.550	12.945	12.095

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 56 miljoen in de periode 2021-2024, waarvan € 13 miljoen in 2021.

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

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

De projecten staan op thema/discipline ingedeeld. De combinatieprojecten staan apart benoemd, maar de bijdragen per discipline zijn verwerkt bij de thema's. Per thema wordt een indicatie gegeven van de totale kosten in de periode 2021-2024. 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. In 2021 is een actueel probleem dat veel producten niet leverbaar zijn of tegen extreem lange levertijden of kosten. Ook kan de aanleg van een glasvezelnetwerk in Amstelveen in de komende jaren invloed hebben op de planning. Het is immers zonde om een nieuw aangelegd werk direct weer op te breken voor de aanleg van veel nieuwe kabels. De uitkomsten van deze onzekerheden kunnen aanzienlijke consequenties hebben voor planning en kosten. De nu opgenomen indicatieve bijdragen zorgen er dus vooral voor dat we grofweg een idee hebben of de nu geprogrammeerde projectenlijst ongeveer binnen de financiële kaders past. Naarmate een project verder is voorbereid, worden de planning en de kosten steeds concreter.



Thema/discipline	Kosten (saldo uitgaven-inkomsten)	Beschikbare middelen (*)
Wegen en kunstwerken	24.337.179	25.318.746
Openbare verlichting	2.268.000	2.545.591
Groen, water, spelen	4.769.405	4.893.841
Verkeer	7.157.058	7.405.345
Verkeersregelininstallaties	3.823.226	4.350.800
Riolering investeringsprojecten (*)	13.601.449	20.989.181
Totaal	55.956.316	65.503.506

- * Stand reserve per 1-1-2021 plus 4 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties plus aanvragen Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie
- * De beschikbare middelen voor riolering worden niet aangevuld in 2025-2026.

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

Ontwikkeling reserve wegen en kunstwerken

Stand reserve 1-1-2021	6.299.000
Dotatie 2021	4.961.000
Verrekening projecten 2021	6.820.000
Verwachte stand 1-1-2022	4.439.000
Dotatie 2022	5.020.000
Verrekening projecten 2022	7.333.000
Verwachte stand 1-1-2023	2.126.000
Dotatie 2023	4.520.000
Verrekening projecten 2023	5.738.000
Verwachte stand 1-1-2024	908.000
Dotatie 2024	4.520.000
Verrekening projecten 2024	4.446.000
Verwachte stand 1-1-2025	982.000

Ontwikkeling reserve groen-water-spelen

Stand reserve 1-1-2021	763.000
Dotatie 2021	1.388.000
Verrekening projecten 2021	1.383.000
Verwachte stand 1-1-2022	768.000
Dotatie 2022	948.000
Verrekening projecten 2022	1.710.000
Verwachte stand 1-1-2023	5.000
Dotatie 2023	898.000
Verrekening projecten 2023	788.000
Verwachte stand 1-1-2024	115.000
Dotatie 2024	898.000
Verrekening projecten 2024	888.000
Verwachte stand 1-1-2025	124.000

**Ontwikkeling reserve openbare verlichting**

Stand reserve 1-1-2021	690.000
Dotatie 2021	464.000
Verrekening projecten 2021	467.000
Verwachte stand 1-1-2022	687.000
Dotatie 2022	464.000
Verrekening projecten 2022	867.000
Verwachte stand 1-1-2023	284.000
Dotatie 2023	464.000
Verrekening projecten 2023	467.000
Verwachte stand 1-1-2024	281.000
Dotatie 2024	464.000
Verrekening projecten 2024	467.000
Verwachte stand 1-1-2025	278.000

Ontwikkeling reserve verkeer

Stand reserve 1-1-2021	3.825.000
Dotatie 2021	645.000
Verrekening projecten 2021	1.359.000
Verwachte stand 1-1-2022	3.111.000
Dotatie 2022	1.645.000
Verrekening projecten 2022	1.404.000
Verwachte stand 1-1-2023	3.352.000
Dotatie 2023	645.000
Verrekening projecten 2023	3.664.000
Verwachte stand 1-1-2024	333.000
Dotatie 2024	645.000
Verrekening projecten 2024	730.000
Verwachte stand 1-1-2025	248.000

Ontwikkeling reserve VRI's

Stand reserve 1-1-2021	1.986.000
Dotatie 2021	466.000
Verrekening projecten 2021	859.000
Verwachte stand 1-1-2022	1.593.000
Dotatie 2022	966.000
Verrekening projecten 2022	1.870.000
Verwachte stand 1-1-2023	689.000
Dotatie 2023	466.000
Verrekening projecten 2023	954.000
Verwachte stand 1-1-2024	201.000
Dotatie 2024	466.000
Verrekening projecten 2024	140.000
Verwachte stand 1-1-2025	528.000

**Ontwikkeling investeringsruimte riolering**

Investeringsruimte per 1-1-2021	20.989.000
Verrekening projecten 2021	2.478.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2021	18.511.000
Verrekening projecten 2022	4.365.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2022	14.146.000
Verrekening projecten 2023	1.334.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2023	12.812.000
Verrekening projecten 2024	5.424.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2024	7.388.000

Conclusies en aandachtspunten voor de verdere meerjarenplanning:

- De afgelopen jaren kon goed gewerkt en gepland worden met de beschikbare structurele budgetten.
- Om de ambities uit de Mobiliteitsvisie kracht bij te zetten, zijn via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie en de Perspectiefnota aanvullende budgetten aangevraagd bij de raad. De nu voorliggende MPP-programmering houdt rekening met het toekennen van deze budgetten. Mocht blijken dat (een deel van) de aangevraagde budgetten niet toegekend worden, dan dient het MPP hierop te worden bijgesteld. Dit zal dan gebeuren bij de 2^e tijdvakrapportage 2021.
- Door vaststelling van het nieuwe GRP is er voldoende financiële ruimte beschikbaar om de komende jaren te kunnen investeren in rioolvervangingen en klimaatadaptieve maatregelen.
- Voor grootschalige investeringen in kunstwerken is nog geen financiële dekking aanwezig. Hiertoe wordt in 2021 een nieuwe Nota Civieltechnische Kunstwerken aan de raad voorgelegd, inclusief de bijbehorende financiële consequenties.
- Wat betreft de vervanging van verkeersregelinstallaties ontstaat er in de periode 2025-2027 een piek aan vervangingsinvesteringen. Er lijkt nu een klein faseringsprobleem te ontstaan, die in de jaren daarna weer wordt rechtgetrokken. We houden dit jaarlijks in de gaten. Er is nu nog geen aanleiding tot maatregelen.

9. Financieringssystematiek

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte kent ten minste vier financieringsbronnen:

- structurele jaarlijkse dotaties aan vijf egalisatiereserves
- 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

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.

Soms wordt (meerjarig) incidenteel budget toegevoegd of onttrokken aan de reserves. Dit wordt bijvoorbeeld nu gedaan in het kader van het Uitvoeringsprogramma



Mobiliteitsvisie. 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. Het is voor projecten in de openbare ruimte wenselijk deze via de egalisatiereserves te laten verlopen, omdat dan alle kosten voor de buitenruimte goed inzichtelijk blijven en omdat ook deze projecten doorgaans over de jaargrenzen heen lopen.

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 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.