

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2025-2028

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Procesbeheerder: Bas van Viegen
mei 2025
Z25-040778





Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2025-2028

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 aanvullende dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie)
- verbeteren van fietsroutes
- onderzoeken, inspecties en voorlichting



Criteria voor prioritering en bepalen maatregelen

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

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

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 tot en met 7 worden de verschillende onderdelen van het meerjarenprojectenplan toegelicht. Per discipline wordt een globaal overzicht van de maatregelen gegeven en wordt uitgelegd hoe de financiering geregeld is. Ook staat aangegeven hoe de projecten op de lijst tot stand komen en zijn gekomen. In hoofdstuk 8 staat het totaaloverzicht voor alle disciplines. In hoofdstuk 9 staat ten slotte de financieringssysteematiek 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 5,6 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt gestort in de egaliseringsreserve wegen. Deze 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. Gelijktijdig met deze actualisatie van het MPP wordt het Wegenplan Amstelveen 2025 vastgesteld. In de nota's wordt inzicht gegeven in de kwantiteit,



kwaliteit en investeringsbehoefte van het Amstelveense wegen- en kunstwerkenareaal. Op basis van het areaal en de uitgevoerde inspecties is de theoretische gemiddelde investerings-behoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Daarom wordt gewerkt met een egalisatiereserve.

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 (uitbesteed) 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 rioolvervangning.

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. In de afgelopen jaren zijn wij geconfronteerd met een ongekende stijging van de prijzen van grondstoffen, energie en loonkosten. 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 wortelopdruk en schade die deze bomen veroorzaken, bemoeilijken het realiseren van veilige en comfortabele verhardingen. Bovendien kan dit beleid botsen met de ambitie om het fietsnetwerk (versneld) te verbeteren en zo het fietsgebruik te stimuleren. Deze samenloop van factoren leidt tot een forse toename van de onderhoudskosten. Een illustratief voorbeeld is de Bovenkerkerweg, waar jarenlang intensief asfaltonderhoud nodig was, totdat werd besloten om de weg, het fietspad en de groenstructuur integraal te vernieuwen.

Bij het actualiseren van het MPP is de afgelopen jaren geprobeerd de effecten van de prijsstijgingen zo goed mogelijk op te vangen door maatregelen te herprioriteren of waar mogelijk te temporiseren. Desondanks is het met de beschikbare middelen niet langer mogelijk om het volledige areaal in veilige en voldoende staat te houden. Hoewel de dotatie aan de Reserve Wegen per 1 januari 2024 is geïndexeerd met 8%, blijven de



werkelijke kostenstijgingen daar ruim bovenuit stijgen. Dit blijkt onder meer uit aanbestedingen van projecten en onderhoudscontracten, waarbij inschrijvingen regelmatig fors boven de beschikbare budgetten uitkomen. De ter beschikking gestelde budgetten zijn de afgelopen jaren doelmatig besteed, maar op onderdelen van het wegennet is de kwaliteit desondanks achteruitgegaan.

In 2023 is een incidentele dotatie van drie keer € 500.000 (2024, 2025, 2026) beschikbaar gesteld om een aantal 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, onder de naam Wegenplan Amstelveen 2025. In dit plan is – op basis van nieuwe inspecties, de leeftijd en opbouw van het areaal – een actuele analyse gemaakt van de onderhoudsopgave voor de komende jaren en is inzichtelijk gemaakt wat hiervan de financiële impact is.

Uit het Wegenplan blijkt dat er structureel € 1,5 miljoen extra budget nodig is om het areaal in voldoende staat te houden. Zonder aanvullende middelen moet vaker gekozen worden voor het uitvoeren van lokaal reparatiewerk, waar grootschaliger onderhoud meer op zijn plaats is. Dit leidt uiteindelijk tot meer klachten en claims van bewoners. Ook neemt het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte verder af, ontstaan op termijn achterstanden in het onderhoud en treedt mogelijk kapitaalvernietiging op. Daarnaast moeten wellicht gevoelige keuzes gemaakt worden, zoals het verwijderen van bomen in of nabij verhardingen die voor structurele schade zorgen, om de veiligheid te kunnen blijven waarborgen. In het Wegenplan wordt geadviseerd het niet zo ver te laten komen. Tegelijkertijd biedt de huidige Reserve Wegen en Kunstwerken nog enige ruimte om de structurele ophoging niet direct te laten ingaan. Er is gekozen voor een ingroeipad waarbij de meerjarig incidentele dotatie van € 500.000 nog twee jaar verlengd wordt tot en met 2028, in 2029 € 1.000.000 aan te vragen en de structurele verhoging met € 1,5 miljoen pas in 2030 te laten ingaan.

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

Waar het Wegenplan een theoretische gemiddelde investerings- en onderhoudsbehoefte geeft op basis waarvan het jaarlijks benodigde budget kan worden vastgesteld, gaat het in het Meerjarenprojectenplan om het concreet toewijzen van budgetten voor de komende 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 (ook de kleinere werken) altijd goed moet worden afgestemd op andere grote projecten qua bereikbaarheid (andere overheden willen bovendien ook nog wel eens schuiven met hun planningen of lopen vertraging op in hun voorbereidingen). Ook kan een slechte winter opeens de noodzaak doen ontstaan om bepaalde wegvakken naar voren te halen in de planning en andere door te schuiven.

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

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 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.

De dotatie aan de reserve wordt verder vanaf 2025 structureel verlaagd met € 120.000, omdat het schoonhouden van de openbare ruimte voortaan buiten het MPP om wordt ondergebracht in een exploitatiebudget bij de afdeling Centrale Beheertaken. Het gaat hier om dagelijks beheer dat geen raakvlak heeft met de overige projecten uit het MPP en geen afstemming met beleid of politiek vergt, zoals het verwijderen van graffiti, olievlekken en drugsafval en het schoonmaken van straatmeubilair.

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

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

- onderhoud asfaltverhardingen (2,0-2,2 miljoen per jaar)
- onderhoud elementenverhardingen (1,5 miljoen per jaar)
- herstel van kabelsleuven (-400.000 per jaar)
- onderzoeken, inspecties en contracten (75.000 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 2025-2028 worden – naast het reguliere onderhoud – enkele fietsbruggen vervangen. Daarnaast worden onder andere leuningen onderhouden en geschilderd, betonreparaties uitgevoerd en lijngoten vervangen.



De volgende wegenprojecten zijn in het MPP opgenomen:

- groot onderhoud Veldlust e.o.
- groot onderhoud De Nessermolen e.o.
- groot onderhoud De Eendracht e.o.
- verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie
- vervangen van de Oude Bovenkerkerweg, de Hollandsedijk, en delen van de Van der Hooplaan, Beneluxbaan en Bovenkerkerweg-noord
- verbeteren fietspaden Beneluxbaan (de paden ten noorden van de Ouderkerkerlaan die nog niet meegenomen zijn in project Amstelveenlijn)
- klimaatadaptief herstraten parkeerterreinen
- voorbereiding van de reconstructie van de Meander (uitvoering buiten de planhorizon)

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

- bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid
- structurele aanpak zonkenproblematiek Bovenkerkerweg
- reconstructie van de diverse woonbuurten: 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 van de Groenelaan en de Oranjebaan

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2025-2028 bedragen afgerond € 37,9 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van € 39,0 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 2025 van € 8,8 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 1.050.000.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan wegen:					
* via exploitatie	19.500	4.375	4.699	4.937	5.489
* via kredietvoting	18.432	3.349	8.204	4.005	2.875
Totaal geraamde uitgaven	37.932	7.724	12.903	8.942	8.364
Budget wegen	30.204	6.611	7.581	7.541	8.471
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-7.728	-1.113	-5.322	-1.401	107
Stand egalisatiereserve per 1-1-2025	8.778				
Reservemutatie 2025-2028	-7.728				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2028	1.050				

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- vier keer een incidentele dotatie van € 500.000 in 2025-2028 in verband met de gestegen kosten voor infrawerken, als ingroeipad naar een structurele verhoging van



het onderhoudsbudget in 2030 met € 1,5 miljoen (in 2029 volgt op grond van het Wegenplan nog een incidentele dotatie van € 1,0 miljoen, maar deze valt buiten de planhorizon van dit MPP);

- een incidentele dotatie van € 930.000 in 2027 voor vervanging van het zuidelijk deel van de Van der Hooplaan
- een incidentele dotatie van € 1.860.000 in 2028 voor vervanging van het middendeel van de Beneluxbaan en van de Bovenkerkerweg tussen Sportlaan en Zetterij;
- 8x € 500.000 per jaar van 2025 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
- structurele verlaging van de dotatie aan de reserve met € 120.000 in verband met overheveling van het budget Schoonhouden openbare ruimte naar een exploitatiebudget buiten het MPP

Over al deze dotaties heeft al eerder besluitvorming plaatsgevonden, met uitzondering van de incidentele dotaties in 2027 en 2028 die in het Wegenplan en in de Perspectiefnota 2026 zijn opgenomen.

3. Openbare verlichting

De planmatige vervanging van lichtmasten en bijzondere investeringen op het gebied van openbare verlichting zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Hiertoe is in 2018 besloten. Deze investeringen rekenen af met de egalisatiereserve openbare verlichting. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 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 2025 staat onder andere op het programma:

- Vervangen van verlichtingsarmaturen in fietstunnels en onderdoorgangen, o.a. Marne, Noorddammerweg, Gondel/Logger, Gondel/Melkweg, Onderuit, Willem Dreesweg en Wilhelminaplein;
- Vervangen armaturen:
 - o Maalderij e.o., Sweitzerlaan (zogenaamde Icon-armaturen);
 - o Rembrandtweg (ventweg), Rivierenbuurt, Kringloop, In de wolken, Alpenrondweg e.o.
 - o Anna Pawlowastraat, Anne Frankstraat, e.o.
 - o Sinjeur Semeynstraat, Voor de Poort e.o.

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

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

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor openbare verlichting in 2025-2028 bedragen afgerond € 2,1 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 2,5 miljoen.



De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2025 van € 316.000. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 429.000.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan openbare verlichting:					
* via exploitatie	2.025	500	525	500	500
* via kredietvotering	0	0	0	0	0
Totaal geraamde uitgaven	2.025	500	525	500	500
Budget ov	2.138	534	534	534	534
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	113	34	10	34	34
Stand egalisatiereserve per 1-1-2025	316				
Reservemutatie 2025-2028	113				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2028	429				

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

4. Groen, water en spelen

Ook de renovatie- en investeringsbudgetten voor groen, water en spelen zijn opgenomen in het programma buitenruimte. Voor deze disciplines is een aparte egalisatiereserve 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 2025 worden de aanvullend benodigde budgetten hiervoor deels ten laste van het Fonds Groen, Water en Recreatie gebracht. Over deze aanvullende dotaties heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden.

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

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

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

Bomen

In januari 2025 is het nieuwe Bomenplan "Amstelveen Bomenstad" in de raad vastgesteld. Het Bomenplan biedt een beleidskader om bestaande bomen te beschermen en te investeren in de aanplant van nieuwe bomen. Onderdeel van dit plan is een uitvoeringsagenda. Amstelveen heeft ongeveer 32.000 laan- en straatbomen. Om het bomenbestand veilig en vitaal te houden, wordt jaarlijks een percentage bomen vervangen. Ook wordt ieder jaar bij een derde van het bomenbestand een boomveiligheidscontrole uitgevoerd om onveilige situaties te voorkomen. Bomen worden



vanwege bijvoorbeeld, ziekte, schade of ouderdom gekapt en vanuit het bomenrenovatiebudget vervangen voor een nieuwe boom.

Daarnaast is er in het kader van klimaatadaptatie behoefte aan aanplant van extra bomen. De raad heeft reeds ingestemd met het beschikbaar stellen van € 600.000 incidentele middelen vanuit het Fonds Groen, water en recreatie voor het versterken van de Amstelveense boomstructuur en om wijkgericht meer bomen aan te planten op basis van de 3-30-300-regel. Deze regel is het uitgangspunt voor de inrichting van straten, buurten en wijken.

Concreet houdt dit het volgende in:

- Iedere bewoner ziet na maximaal 20 jaar 3 grote bomen (minimaal 6 meter breed, beleidsklasse I, II of III) vanuit zijn woning.
- Iedere buurt heeft na maximaal 20 jaar 30% kroonbedekking. Hierbij wordt uitgegaan van het oppervlak op gemeentelijke eigendom.
- Iedere bewoner kan binnen 300 meter een koele verblijfsplek bereiken van minimaal 5000 m² groot. Dit sluit aan op het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen.

Deze extra middelen worden in het MPP verwerkt in het projectbudget Impuls bomen (3x € 200.000 in 2026, 2027 en 2028).

Daarnaast is in het Bomenplan een aanvraag voor structurele verhoging van het renovatiebudget met € 200.000 opgenomen vanaf 2026. De afweging hierover vindt plaats bij de Perspectiefnota 2026. Deze structurele middelen zijn nodig om meer bomen te kunnen vervangen op basis van de boomveiligheidscontroles en om meer bomen te kunnen aanplanten en groeiplaatsverbeteringen te kunnen doorvoeren bij integrale projecten. Deze extra middelen worden in het MPP verwerkt in het jaarlijkse beheerbudget Bomenrenovaties.

Heesters en gazons

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

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 de groene aankleding bij 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 klimaatadaptatieve maatregelen te verwerken in reconstructies. In de regel zal voor losse projecten extra incidenteel budget moeten worden gevraagd. In 2025 en 2026 jaren kan hiervoor een beroep worden gedaan op het Fonds Groen, water en recreatie (zie verderop in deze paragraaf).



Spelrecreatie

Er is een nieuw speelruimteplan opgesteld. 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. Het Speelruimteplan Amstelveen 2025 wordt separaat aan de raad aangeboden. In tegenstelling tot het Wegenplan, dat puur een beheerplan is op basis van sober en doelmatig veilig houden van het areaal, worden er in het Speelruimteplan ook beleidskeuzes voorgelegd aan de raad voor een groene en veilige speelomgeving. Uit het Speelruimteplan volgt een aanvraag voor het structureel verhogen van het renovatiebudget met € 150.000 vanaf 2025. Deze aanvraag is verwerkt in de Perspectiefnota 2026.

In 2025 staan er veel werkzaamheden op het gebied van spelrecreatie op de agenda. Naast het reguliere onderhoud, zoals schoonmaken en reparaties, worden verschillende speelplaatsen onder handen genomen. Zo krijgen de speelplekken aan de Graaf Janlaan en Augusta de Witlaan een volledige renovatie, terwijl losse toestellen op locaties aan de Van der Hooplaan, Hackfort, Grote Wielen, Hortensialaan en Parcivalschool vervangen worden. De kabelbaan op de Korianderlaan krijgt een nieuwe ondergrond. Verder worden de schoolpleinen van de Triangel, het Palet, de Michiel de Ruyterschool en Mio Mondo vergroend, wat zorgt voor een prettige speelomgeving voor de kinderen. Bij de Zonnestein wordt een nieuwe speelplek gerealiseerd en skaters kunnen zich verheugen op de komst van een skatepark in 2025 in Amstelveen-zuid aan de Schweitzerlaan. De rolschaatsbaan aan de Burgemeester Haspelslaan krijgt in 2028 een opknapbeurt.

Daarnaast waren er 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. Er zijn zeven openbare speelbadjes in Amstelveen. Het behoud ervan vergt echter wel een aanzienlijke investering in technische zwemwaterinstallaties om de vereiste waterkwaliteit te kunnen waarborgen. Voor deze investering is incidenteel € 1,5 miljoen nodig. Ook deze aanvraag is verwerkt in de Perspectiefnota 2026. Het is de ambitie om enkele speelbadjes om te vormen tot waterspeeltuin in een participatietraject met bewoners.

Oeverrenovaties

Vanuit het budget Oeverrenovaties is in 2025 geïnvesteerd in het vervangen van de oevers aan de Ouderkerkerlaan-oost en een deel van de Laan van Langerhuize. Daarnaast wordt de oever van de Kostverlorenweg aangepakt, samen met het waterschap. De bestaande oeverlijn is plaatselijk weggespoeld en de weg verliest hierdoor stabiliteit. Om dit te herstellen wordt er een onderwaterbeschoeiing geplaatst en wordt de berm hersteld. Op de overgang van land naar water wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd. Het gaat om het meest noordelijke deel tussen de Kalfjeslaan en de eerste bocht.

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



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 bij tijd en wijle door het college van B&W geactualiseerd. Vervolgens wordt via de reguliere P&C-cyclus aan de raad voorgelegd in te stemmen met de bijbehorende reservemutaties. Gelijktijdig met de Perspectiefnota 2026 wordt het bestedingsplan ook nu licht bijgesteld en vervolgens weer verwerkt in de begroting en in het MPP Buitenruimte.

De bijstellingen houden het volgende in:

- De incidentele middelen uit het Bomenplan ten laste van het fonds zijn verwerkt (€ 600.000 in 2026).
- Het budget voor het vergroenen van de middeneilanden in de rotondes op de Beneluxbaan is verhoogd met € 180.000.
- In het bestedingsplan is een reservering van € 2,4 miljoen opgenomen voor de aanleg van Park Zuid.
- De in 2024 niet bestede budgetten voor het onderzoek naar Park Zuid en voor het vergroenen van het Stadsplein (2x € 50.000) schuiven door naar 2025.
- Gereserveerd budget voor coördinatie en regie van het fonds voor 2024 valt vrij, omdat hiervoor geen inhuur of uitbesteding nodig is geweest.

Over de eerste drie mutaties hebben B&W al een besluit genomen in januari 2025. De eerste twee mutaties zijn in het MPP verwerkt. De overige drie wijzigingen hebben geen gevolgen voor het MPP. De bijbehorende mutaties van de reserves worden bij de besluitvorming over de Perspectiefnota 2026 als apart(e) besispunt(en) meegenomen.

De volgende maatregelen en projecten (waarvan de realisatie en financiële afwikkeling via het MPP verloopt en wordt verantwoord) zijn nu in het bestedingsplan 2025-2026 opgenomen:

- budget voor vergroenen van school- en speelpleinen
- budget voor inwonersparticipatieproject Groen moet je doen
- budget voor kleine waterinitiatieven
- impuls bomenbestand en heesters (zoals boven toegelicht bij de bomen- en heesterrenovaties)
- 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
- bijdrage aan de herinrichting van het plein bij de Urbanuskerk
- bijdrage aan de duurzame aanpak van de zonken en de groeninrichting van de Bovenkerkerweg

*Financieel overzicht*

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen via het MPP 2025-2028 bedragen afgerond € 13,5 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 14,0 miljoen. Dit is inclusief de projecten en de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie.

De reserve groen-water-spelen heeft een beginstand op 1 januari 2025 van € 1,7 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 501.000.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen:					
* via exploitatie	8.349	2.534	2.365	1.725	1.725
* via kredietvotering	5.171	1.589	1.907	1.295	380
Totaal geraamde uitgaven	13.520	4.124	4.272	3.020	2.105
Budget groen/water/spelen :	12.304	4.244	3.873	2.343	1.843
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) *	-1.216	121	-398	-677	-262
Stand egalisatiereserve per 1-1-2025	1.717				
Reservemutatie 2025-2028	-1.216				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2028	501				

*-/ 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 beslispoint in de Perspectiefnota aan de raad wordt voorgelegd
- het vastgestelde Bomenplan "Amstelveen Bomenstad" en toekenning van de aanvraag van € 200.000 structureel extra budget
- vaststelling van het Speelruimteplan Amstelveen 2025 en toekenning van de aanvraag van € 150.000 structureel extra budget
- toekenning van de aanvraag voor incidenteel € 1,5 miljoen voor het aanbrengen van zwemwaterinstallaties voor de speelbadjes

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) (300.000 per jaar)
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering (100.000 per jaar)
- verkeersonderzoek (40.000 per jaar en eenmalig 100.000 in 2025 ten behoeve van een aantal aanvullende onderzoeken)

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)
- bushaltes en rotonde bij Sacharovlaan-Hammarskjöldsingel



- rotonde Zetterij-Maalderij
- bijdrage aan rotonde Jane Addamslaan-Weldam, die vanuit project De Scheg wordt gerealiseerd, maar ook voor Westwijk van toegevoegde waarde is
- verbeteren van de oversteek voor langzaam verkeer op de kruising Willem Dreesweg-De Parel

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

Vanuit het verkeersbudget wordt bijgedragen aan de volgende combinatieprojecten:

- verdubbeling Bovenkerkerweg (afronding)
- 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 is 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. 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 op een andere plek in de begroting geregeld. 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 2025-2028 bedragen afgerond € 9,0 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 9,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2025 van € 4,3 miljoen. Na afronding van het programma eind 2028 resteert naar verwachting ongeveer € 424.000. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In de komende jaren liggen de uitgaven hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de egalisatiereserve.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan verkeer:					
* via exploitatie	2.222	772	570	440	440
* via kredietvotering	6.797	476	3.091	2.441	790
Totaal geraamde uitgaven	9.019	1.248	3.661	2.881	1.230
Budget verkeer	5.142	2.913	743	743	743
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-3.877	1.665	-2.918	-2.138	-487
Stand egalisatiereserve per 1-1-2025	4.301				
Reservemutatie 2025-2028	-3.877				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2028	424				

*-/ is een onttrekking

ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- een incidentele dotatie van € 2.000.000 voor de aanpak van de fietsroute langs de museumspoorlijn in 2025; hierover heeft al eerder besluitvorming plaatsgevonden
- een incidentele dotatie van € 170.000 in 2025 voor een pilot camerahandhaving bij busluizen, aangevraagd bij de Perspectiefnota 2026

6. Verkeersregelinstallaties

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 verkeersregelinstallaties (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 aan op gang te komen.

Een belangrijke ontwikkeling is dat er een nieuwe beheerovereenkomst in de maak is tussen Amstelveen en GVB voor verkeersregelinstallaties, 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 vanaf 2025. 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 zijn deels in 2024 vervangen en deels in 2025. De Vervoerregio heeft toegezegd deze vervangingen eenmalig en bij wijze van tegemoetkoming in toekomstige stijgende kosten voor nagenoeg 100% te vergoeden, tot een maximum van € 650.000. De werkelijke kosten vallen iets hoger uit, doordat er veel kosten zijn gemaakt voor verkeers- en veiligheidsmaatregelen. Deze VRI's zijn in het MPP geprogrammeerd. Voor de korte en middellange termijn is voornamelijk nog 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
- 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 (twee hiervan zijn al uitgevoerd in 2024)

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. De kosten hiervoor zijn in de regel beperkt, omdat de Vervoerregio dan 95% van de kosten vergoedt, mits het om uitbreiding of aanpassing gaat. Een aantal reizigersinformatiepanelen is de komende jaren aan vervanging toe. Er vindt overleg plaats met de Vervoerregio over de kostenverdeling bij vervanging van de verouderde panelen. Waarschijnlijk is er vanuit de motie-Bikker ook hiervoor een bijdrage van 95% mogelijk. Bij geringe (netto)kosten kunnen deze ook ten laste van het exploitatiebudget voor beheer en onderhoud worden gebracht. Het project is vooralsnog alleen netto geprogrammeerd in het MPP voor een eigen bijdrage van € 100.000.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2025-2028 bedragen afgerond € 4,6 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 5,1 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2025 van € 3,0 miljoen. Aan het eind van de periode resteert dan een bedrag van € 519.000 in de reserve.



bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan verkeersregelininstallaties:					
* via exploitatie	200	50	50	50	50
* via kredietvotering	4.381	1.499	1.164	859	860
Totaal geraamde uitgaven	4.581	1.549	1.214	909	910
Budget VRI	2.148	537	537	537	537
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-2.433	-1.011	-677	-371	-373
Stand egalisatiereserve per 1-1-2025	2.952				
Reservemutatie 2025-2028	-2.433				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2028	519				

*-/ is een onttrekking

ogenshijnlijke 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 is gestart met Rozenoord e.o. en vanaf 2026 gaan de Vliegeniersbuurt, de Wolfert van Borsselenweg e.o. en de Straat van Makassar 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 2025 gewerkt wordt aan het traject Machineweg/Straat van Messina, waarna in 2026 het traject Westelijk Halfrond/Max Havelaarlaan op de planning staat.

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 zes jaar investeringsruimte beschikbaar gesteld. Jaarlijks worden er kredieten gevoteerd via het programma buitenruimte of via het investeringsplan bij de programmabegroting. Via de beschikbaar gestelde investeringsruimte wordt geïnvesteerd in vervanging, verbetering en groot onderhoud, zowel van het vrijvalriool als van gemalen en mechanische pers- en drukrioleringssystemen (zoals pompen). De vervanging van gemalen, pers- en drukrioleringen loopt niet via het MPP, maar via het vakteam op de gemeentewerf. Dagelijks beheer en onderhoud verloopt via een apart exploitatiebudget riolering op de werf en niet via het MPP. De budgetten van de werf rekenen af met de egalisatievoorziening maar zijn geen onderdeel van het programma buitenruimte.

Via het vastgestelde GRP 2021-2026 en de Perspectiefnota 2022 zijn de gelden voor de riolering 2021-2026 toegekend. Via het MPP vindt actualisering en prioritering plaats in samenhang met alle andere buitenruimteprojecten. Hierdoor kan de fasering van rioleringsprojecten aanpassing behoeven. Deze aanpassingen worden via het MPP voorgelegd ter besluitvorming. In 2025 wordt gestart met de actualisatie van het GRP, waarvan de vaststelling in 2026 is gepland.

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

Financieel overzicht

Het GRP 2021-2026 kent een totale geraamde investeringsbehoefte van € 24,7 miljoen. Hiervan is € 20,7 miljoen beschikbaar voor het MPP en de rest voor investeringen in gemalen, bergbezinkbassins, drukrioleringen en persleidingen. In de periode 2021-2024 is binnen het MPP € 7,0 miljoen besteed. Per 1-1-2025 resteert er nog ongeveer € 13,7 miljoen voor projecten tot en met eind 2026. In 2026 wordt het GRP herzien en volgt beschikbaarstelling van nieuw budget voor de periode daarna. Vooralsnog zijn twee indicatieve extra jaarschijven 2027 en 2028 toegevoegd aan het meerjarenverloop van de middelen, voor in totaal € 4.660.000. Om het nu geprogrammeerde MPP inclusief



2028 te kunnen realiseren is voor € 15,6 miljoen aan investeringsbudget nodig. De uit de investeringen voortvloeiende lasten worden gedekt via het rioolrecht.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2025	2026	2027	2028
Meerjarenprojectenplan riolering:					
* via exploitatie	0	0	0	0	0
* via kredietvotering	15.576	4.357	4.253	6.406	560
Totaal geraamde uitgaven	15.576	4.357	4.253	6.406	560
* fasering vanuit 2024 cf jaarrekening	8.674	5.579	3.178	-140	58
* GRP 2021-2026 en aanvullende jaarschijven 2027-2028	9.720	2.730	2.330	2.330	2.330
Saldo excl. bijdrage spaarvoorziening	2.818				
* bijdrage uit spaarvoorziening riolen	1.250	500	250	250	250
Saldo incl. bijdrage spaarvoorziening	4.068				

8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2025-2028

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan	Totaal	2025	2026	2027	2028
-wegen	37.932	7.724	12.903	8.942	8.364
-verkeer	9.019	1.248	3.661	2.881	1.230
-verkeersregelinstallaties	4.581	1.519	1.214	909	910
-openbare verlichting	2.025	500	525	500	500
-groen, water en spelen	13.520	4.124	4.272	3.020	2.105
-riolering	15.576	4.357	4.253	6.406	560
Totaal	82.652	19.500	26.826	22.657	13.669

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 83 miljoen in de periode 2025-2028, waarvan € 19,5 miljoen in 2025.

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 2025-2028. 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 2025 blijven enkele van deze factoren zeer actueel. Vooral de kosten van grondstoffen en loon zijn in hoge mate onzeker en hogere kosten worden doorberekend in de aanbiedingen. Het vinden van gekwalificeerd personeel voor de openstaande vacatures, zowel vast als inhuur, en zowel bij de gemeente als bij externe partners en nutsbedrijven, is 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.



Thema/discipline	Kosten (saldo uitgaven-inkomsten)	Beschikbare middelen (*)
Wegen en kunstwerken	37.932.309	38.982.254
Openbare verlichting	2.024.518	2.453.282
Groen, water, spelen	13.520.138	14.021.298
Verkeer	9.019.736	9.442.868
Verkeersregelinstallaties	4.581.050	5.100.491
Riolering investeringsprojecten (**)	15.575.744	18.394.190
Totaal	82.652.496	88.394.384

* Stand reserve per 1-1-2025 plus 4 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties, oftewel tot en met eind 2028.

** Dit zijn de resterende beschikbare middelen voor riolering in de periode 2025 tot en met 2026, inclusief twee indicatieve extra jaarschijven 2027 en 2028, maar exclusief de inzet van 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 2026 aangevraagde middelen beschikbaar worden gesteld 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 1-1-2025	8.777.854
Dotatie 2025	6.611.100
Verrekening projecten 2025	7.723.534
Verwachte stand 1-1-2026	7.665.420
Dotatie 2026	7.581.100
Verrekening projecten 2026	12.902.775
Verwachte stand 1-1-2027	2.343.745
Dotatie 2027	7.541.100
Verrekening projecten 2027	8.942.000
Verwachte stand 1-1-2028	942.845
Dotatie 2028	8.471.100
Verrekening projecten 2028	8.364.000
Verwachte stand 1-1-2029	1.049.945

**Ontwikkeling reserve groen-water-spelen**

Stand reserve 1-1-2025	1.716.698
Dotatie 2025	4.244.400
Verrekening projecten 2025	4.123.588
Verwachte stand 1-1-2026	1.837.510
Dotatie 2026	3.873.400
Verrekening projecten 2026	4.271.550
Verwachte stand 1-1-2027	1.439.360
Dotatie 2027	2.343.400
Verrekening projecten 2027	3.020.000
Verwachte stand 1-1-2028	762.760
Dotatie 2028	1.843.400
Verrekening projecten 2028	2.105.000
Verwachte stand 1-1-2029	501.160

Ontwikkeling reserve openbare verlichting

Stand reserve 1-1-2025	315.682
Dotatie 2025	534.400
Verrekening projecten 2025	500.000
Verwachte stand 1-1-2026	350.082
Dotatie 2026	534.400
Verrekening projecten 2026	524.518
Verwachte stand 1-1-2027	359.964
Dotatie 2027	534.400
Verrekening projecten 2027	500.000
Verwachte stand 1-1-2028	394.364
Dotatie 2028	534.400
Verrekening projecten 2028	500.000
Verwachte stand 1-1-2029	428.764

Ontwikkeling reserve verkeer

Stand reserve 1-1-2025	4.300.868
Dotatie 2025	2.913.000
Verrekening projecten 2025	1.247.736
Verwachte stand 1-1-2026	5.966.132
Dotatie 2026	743.000
Verrekening projecten 2026	3.660.500
Verwachte stand 1-1-2027	3.048.632
Dotatie 2027	743.000
Verrekening projecten 2027	2.880.500
Verwachte stand 1-1-2028	911.132
Dotatie 2028	743.000
Verrekening projecten 2028	1.230.000
Verwachte stand 1-1-2029	424.132

**Ontwikkeling reserve VRI's**

Stand reserve 1-1-2025	2.952.091
Dotatie 2025	537.100
Verrekening projecten 2025	1.548.550
Verwachte stand 1-1-2026	1.940.641
Dotatie 2026	537.100
Verrekening projecten 2026	1.214.000
Verwachte stand 1-1-2027	1.263.741
Dotatie 2027	537.100
Verrekening projecten 2027	908.500
Verwachte stand 1-1-2028	892.341
Dotatie 2028	537.100
Verrekening projecten 2028	910.000
Verwachte stand 1-1-2029	519.441

Ontwikkeling investeringsruimte riolering (incl. jaarschijven 2027-2028 met 2.330.000, excl. inzet spaarvoorziening)

Investeringsruimte per 1-1-2025	18.394.190
Verrekening projecten 2025	4.356.744
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2025	14.037.446
Verrekening projecten 2026	4.253.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2026	9.784.446
Verrekening projecten 2027	6.406.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2027	3.378.446
Verrekening projecten 2028	560.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2028	2.818.446

Ontwikkeling reserve Fonds groen, water, recreatie

Stand reserve 1-1-2025	605.000
Dotatie 2025	3.500.000
Verrekening projecten 2025	3.035.000
Verwachte stand 1-1-2026	1.070.000
Dotatie 2026	3.500.000
Verrekening projecten 2026	4.180.000
Verwachte stand eind 2026	390.000

Conclusies en aandachtspunten voor de verdere meerjarenplanning:

- De afgelopen jaren kon goed gewerkt en gepland worden met de beschikbare structurele budgetten, af en toe aangevuld met incidentele middelen voor grote of bijzondere projecten.
- Door aanzienlijk toegenomen kosten in de infrasector, 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 voldoende staat te houden. Het Wegenplan geeft inzicht in de structureel en incidenteel benodigde extra middelen, die via de Perspectiefnota worden aangevraagd.
- Binnen het programma groen-water-spelen is de dotatie voor bomen- en heesterrenovaties al in voorgaande jaren opgehoogd. Door gebruikmaking van het Fonds Groen, water en Recreatie kunnen diverse extra projecten worden gefinancierd. Via het recent vastgestelde Bomenplan en het nu voorliggende Speelruimteplan wordt



gevraagd om een beperkte structurele budgetverhoging voor instandhouding van de speelplaatsen en voor uitvoering van het nieuwe beleid. Daarnaast wordt incidenteel budget gevraagd voor een investering in zwemwaterinstallaties ten behoeve van instandhouding van de openbare speelbadjes.

- De reserves verkeer, verkeersregelinstallaties en openbare verlichting bieden nog voldoende ruimte voor de komende jaren. Er is daarbij nog enige reserve om de dekking van subsidiabele projecten te garanderen richting de Vervoerregio, maar deze is beperkt. Vooralsnog wordt voor deze disciplines geen extra geld aangevraagd, met uitzondering van een incidenteel budget voor een pilot met camerahandhaving bij bussluizen.
- Vanuit het GRP is er nog voldoende financiële ruimte tot en met 2028 om te kunnen investeren in rioolvervangingen en klimaatadaptieve maatregelen, rekening houdend met twee fictieve jaarschijven aan investeringsruimte ten laste van de rioolheffing. We zien wel dat de kosten per reconstructieproject enorm toenemen. Daartoe zijn een aantal budgetten al behoorlijk opgehoogd. Het is onzeker of deze budgetten toereikend zullen zijn. Dat zal na de verdere werkvoorbereiding blijken. Wij proberen daarbij ook te zoeken naar maatregelen om de kosten te drukken. Vanaf 2029 verwachten wij dat de kosten verder zullen toenemen, omdat er diverse 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 egaliseringsreserves
- incidentele dotaties aan deze reserves op basis van separate politieke besluitvorming
- beschikbaar gestelde investeringsruimte voor riolering op basis van het GRP
- financiële bijdragen van andere overheden (met name de Vervoerregio) voor verkeersprojecten en klimaatadaptatie

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

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



Via het huidige collegeuitvoeringsprogramma is een apart fonds groen, water en recreatie ingesteld voor kwaliteitsimpulsprojecten binnen die vakgebieden. Omdat de projecten die uit dit fonds betaald worden in de regel buitenruimteprojecten zijn, is integratie in het MPP logisch. Er worden echter ook andere maatregelen uit gefinancierd die niet als buitenruimteproject worden voorbereid, maar als stedenbouwkundige studie, als gebiedsontwikkeling of als evenement. De coördinatie en regie van het fonds ligt bij de afdeling 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 zes 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, school-thuisroutes, 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. Daar komt bij dat het op voorhand duidelijk is dat er bij bepaalde projecten vertraging op zal treden, maar niet te zeggen is bij welke projecten. Daarom wordt er bewust gewerkt met ogenschijnlijk 'planningsoptimisme': er wordt meer gepland dan dat het budget jaarlijks wordt aangevuld. Bij het aantrekken van financiële middelen wordt hiermee rekening gehouden. Op deze manier is er op projectniveau naar verwachting voldoende budget om voortgang te kunnen maken, maar op programmaniveau sprake van een overplanning. Aan het eind van het jaar komen we dan qua bestedingsvolume ongeveer uit op wat er ook aan financiële middelen beschikbaar wordt gesteld.

Binnen het totale programma zijn er altijd op projectniveau fluctuaties. In de afgelopen jaren is gepoogd hier op een verstandige manier handen en voeten aan te geven. Het is vooral belangrijk dat er op projectniveau en op programmaniveau in totaal voldoende geld is voor alle werkzaamheden die moeten plaatsvinden. Daarnaast willen we flexibel met fluctuaties en onzekerheden binnen de projecten en binnen het programma kunnen omgaan. In de Perspectiefnota 2020 is besloten dat het college de budgettenlijst vaststelt en dat zij binnen de kaders per taakveld kan inspelen op incidentele wijzigingen op projectniveau die zich aandienen tijdens de uitvoering. In de Perspectiefnota 2021 is deze werkwijze aangevuld met incidentele wijzigingen binnen investeringsprojecten, mits deze wijzigingen zich voordoen binnen dezelfde investeringscategorie (bijvoorbeeld 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 huidige financiële systematiek van het MPP is al jaren betrouwbaar en stabiel en geeft geen aanleiding tot zorgen of bijstelling. Deze systematiek biedt daarnaast de flexibiliteit voor de wethouders om eventuele wensen van de raad te verwerken in de programmering, deze binnen de taakvelden in te passen en te herprioriteren. Bovendien biedt de systematiek ruimte om tegenvallers op te kunnen vangen en subsidies aan te kunnen vragen. Jaarlijks gelijktijdig met de perspectiefnota wordt de totale meerjarenplanning geactualiseerd en opnieuw ter besluitvorming aangeboden.

10. Projectbeschrijvingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van alle (al dan niet meerjarig) incidenteel geprogrammeerde projecten. De bijbehorende budgetten zijn niet opgenomen. Deze zijn in de geheime bijlage B opgenomen, omdat het niet wenselijk is



deze budgetten openbaar te maken. De werken moeten immers nog aanbesteed worden en de budgetten zijn slechts grof en indicatief bepaald. Het is vooral van belang om de bijbehorende ingeschatte kapitaallasten af te zetten tegen de beschikbare middelen.

Groot onderhoud Veldlust e.o.

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

Groot onderhoud De Nessermolen en De Parel

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

Groot onderhoud De Eendracht e.o.

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

Klimaatadaptief herstraten parkeerterreinen

Er wordt een pilot voorbereid voor het klimaatadaptief herbestraten van een of twee parkeerterreinen die aan onderhoud toe zijn, bij voorkeur een terrein waar de bestaande parkeervakken bovendien te krap zijn en waar sprake is van wateroverlast. We bezien of de parkeerterreinen op klimaatadaptieve wijze kunnen 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 2024 zijn de paden ten zuiden van de Ouderkerkerlaan verbreed en geasfalteerd. In 2026 worden de resterende paden aangepakt. Deze paden worden deels uitgevoerd in asfalt en deels in beton. Waar nodig en mogelijk worden de paden verbreed en beter verlicht. Waar nodig worden ook aanvullende maatregelen meegenomen, zoals stukjes verleggen en maatregelen om wortelopdruk tegen te gaan.

Verlichting fietspaden Beneluxbaan

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

Verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie

In de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat een kwaliteitsverbetering van het 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. In 2025 zijn dat de fietspaden langs De Zon, de hoofdroute tussen Zetterij en Beneluxbaan, de verbinding tussen Handweg en Kastanjelaan en de paden bij Onderuit. Andere routes zijn in voorbereiding.

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 hoogte van de bijdrage is 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 (naar verwachting in 2026).

Vervangen Hollandsedijk en Oude Bovenkerkerweg

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

Vervangen delen hoofdinfrastructuur

Van delen van de Amstelveense hoofdinfrastructuur komt het einde van de levensduur in zicht. Naar verwachting in de periode 2027-2028 worden trajecten op de Van der Hooplaan, Beneluxbaan en Bovenkerkerweg geheel vervangen. Zie hiervoor paragraaf 2 over het Wegenplan.

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 of VRI bovenop. Het kruispunt ligt vrij dicht op het kruispunt met de Beneluxbaan en dat vraagt om een goede afstemming tussen beide kruispunten qua verkeersafwikkeling. Ook die kruising moet in de toekomst anders vormgegeven worden. De kruising Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan is eveneens zwaar belast. De drukke Beneluxbaan kruist een belangrijke fiets- en busroute. Voor dit kruispunt wordt ook gedacht aan ongelijkvloerse oplossingen. Er wordt een simulatiemodel gebouwd om de interactie tussen deze drukke kruispunten bij diverse oplossingsrichtingen te kunnen bepalen. Het kruispunt Van der Hooplaan-Startbaan wordt in deze simulatie meegenomen. Voor de realisatie van deze grote projecten is geen financiering via de reguliere MPP-middelen mogelijk en wordt gebruik gemaakt van een nieuw 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. De VRI's Bovenkerkerweg-Zetterij, Bovenkerkerweg-Beneluxbaan en Beneluxbaan-Poortwachter worden in 2025 en 2026 vervangen en voorbereid op toekomstige infrastructurele aanpassingen.

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.

Oversteek Willem Dreesweg-De Parel

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

Camerahandhaving busluizen

In 2025 en 2026 wordt een proef uitgevoerd met camerahandhaving bij de twee busluizen op de Noorddammerlaan-Legmeerdijk en op de Westwijkstraat. Deze doorgangen zijn verboden voor gemotoriseerd verkeer, maar handhaving daarvan door mensen is slechts beperkt mogelijk, terwijl camerahandhaving permanent plaatsvindt. Daar komt bij dat de traditionele busluizen niet geschikt zijn voor de lagere elektrische bussen en een te lage fysieke sluis weer illegaal verkeer mogelijk maakt. In deze pilot worden de camera's geleased voor een periode van twee jaar. Voor deze pilot wordt apart budget aangevraagd via de Perspectiefnota 2026.

Fietsstraat De Savornin Lohmanlaan

De De Savornin Lohmanlaan is onderdeel van het MRA-hoofdfietsnetwerk. Dit traject loopt over een 30 km-woonstraat met open verharding, gemengd verkeer en 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. In dit project wordt ook gestudeerd op het verbeteren van de rest van de MRA-fietsroute richting museumspoorlijn en het nieuwe dek over de A9.

Bushaltes en rotonde Sacharovlaan-Hammarskjöldsingel

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



ontwikkeling van Nieuw Legmeer concreter wordt, kunnen de haltevoorzieningen verder worden uitgebreid richting een echte mobiliteitshub. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een fietsservicepunt, extra stallingen en kleine winkelvoorzieningen zoals een kiosk.

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. Een rotonde is op dit kruispunt echter lastig inpasbaar. Op korte termijn wordt de oversteekplaats over de Zetterij alvast voorzien van een zebrapad.

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 een variant met behoud van de verkeerslichten, 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 wordt of er mogelijkheden zijn de capaciteit en de doorstroming te verbeteren.

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. Boogschutter, Brink-west, Brink-oost en Scherpenhof zijn inmiddels vervangen. Deze projecten worden alleen financieel nog afgerond in 2025.

**VRI Laan Nieuwer-Amstel-Badlaan**

Deze VRI moet in 2028 worden vervangen. Of dat daadwerkelijk gaat gebeuren en zo ja hoe, is mede afhankelijk van de uitwerking van de visie Noordelijke Poeloever-Oude Dorp.

Vervangen en uitbreiden DRIS-panelen

Diverse dynamische reizigersinformatiepanelen bij bushaltes zijn aan vervanging toe. Ook is het wenselijk een aantal extra haltes te voorzien van een DRIS-paneel, waar die nu nog niet aanwezig zijn.

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 (uitgevoerd in 2024)
- verlengen van de linksafvakken op de Beneluxbaan richting de Bovenkerkerweg (richting Uithoorn) (uitgevoerd in 2024)
- 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

De gemeente Amstelveen heeft in 2025 ca. 2000 m² tegels vervangen door groen in buurten en wijken. Deze ideeën voor 17 verschillende locaties zijn aangedragen door inwoners tijdens de tweede editie van de campagne 'Groen moet je doen'. In het voorjaar van 2024 hebben inwoners enthousiast initiatieven aangedragen om de gemeente te vergroenen. Het uitgangspunt was dat tegels in de openbare ruimte plaatsmaken voor groen onder het mom: "Tegel eruit, groen erin". Daarnaast is het Vijverplein aan de Vijverlaan voorzien van extra groen. In het najaar zal het Hueseplein een soortgelijke omvorming ondergaan waarbij tegels worden vervangen door groen en worden op diverse andere locaties verdeeld over de gemeente kleinschalige omvormingen uitgevoerd van tegels naar beplanting.

Impuls bomenbestand

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

**Impuls heesters**

Het areaal aan beplanting is in het kader van het groenbeheerplan onderzocht in 2023. Hieruit blijkt dat de structurele renovatiebehoefte van heestervakken groter is dan wat er jaarlijks momenteel aangepakt wordt. Vanaf 2026 is hiervoor structureel aanvullend budget beschikbaar gesteld. Vanuit het Fonds Groen, water en recreatie wordt extra geïnvesteerd om de geconstateerde achterstanden in te lopen (bijvoorbeeld door de aanpak van onbeheerbare vakken door o.a. excessieve kruiden).

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 zo min mogelijk doorzicht over de rotondes is. Door de middeneilanden te vergroenen worden beide doelen bereikt. Het werk is uitgevoerd in het eerste kwartaal van 2025.

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. Deze vergroening wordt geïntegreerd in het project Noordelijke Poeloever/Oude Dorp, met een bijdrage uit het Fonds Groen, Water en Recreatie.

Kleine waterinitiatieven

In het verlengde van het vergroenen van de buitenruimte willen we initiatieven op het gebied van water stimuleren en faciliteren. Vanuit dit budget is in het voorjaar van 2025 geïnvesteerd in verbetering van de waterkwaliteit en het vergroenen van de kademuur bij Groenhof en in het realiseren van twee watertappunten. Daarnaast wordt in 2025 het waterklimtoestel aan de Poortwachter in Park Middenhoven vervangen door een eigentijds toestel met een relatie tot spelen met water.

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 2025 worden vanuit het Fonds de schoolpleinen van zowel de Triangel als Het Palet en de speelplaats aan Augusta de Witlaan/Paul van Ostaijenlaan heringericht met als doel vergroening. Ook bij de Michiel de Ruyterschool en Mio Mondo worden kleinere ingrepen gedaan met het oog op vergroening. De extra incidentele budgetten zijn voor vergroening van de schoolpleinen van de Amstelland International School, IBS Elif en de School of Understanding. Dit verloopt buiten het MPP om.

Aanleg speelvoorziening Zonnestein

Bij de Zonnestein wordt in 2025 een nieuwe natuurlijke speelplek gerealiseerd.

**Skatepark Amstelveen-zuid**

In Amstelveen-zuid wordt een nieuw skatepark aangelegd in de groenzone tussen de Schweitzerlaan en de Legmeerdijk. Daarnaast wordt de omgeving rondom het nieuwe skatepark groener ingericht.

Speelplaats Graaf Janlaan

De speeltuin in de Graaf Janlaan wordt gerenoveerd.

Zwemwaterinstallaties speelbadjes

Zie hiervoor paragraaf 4.

Rolschaatsbaan Burgemeester Haspelslaan

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

Reliningsprojecten Amstelveen-noord

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

Maatregelen op basis van het basisrioleringsplan

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

Lijngoten Oranjebaan

De lijngoten in de Oranjebaan onder het viaduct van de Beneluxbaan moeten worden vervangen. De huidige lijngoten rammelen en veroorzaken veel geluidsoverlast voor de omwonenden.

Verdubbeling Bovenkerkerweg (afronding)

De Bovenkerkerweg is verdubbeld tussen de Zagerij en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burg. Wiegelweg. In het project is de aanleg van een faunapassage (ecoduiker) meegenomen in het kader van de groene as. Er zijn problemen ontstaan met deze ecoduiker. Die moeten in 2025 nog hersteld worden. Dit is het laatste onderdeel van 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. Het werk wordt afgerond in 2025.



Reconstructie Vliegeniersbuurt

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

Verbeteren fietsroute museumspoorlijn

Het fietspad langs de museumspoorlijn is onderdeel van de regionale hoofdfietsroute Amsterdam-Aalsmeer/Uithoorn. Het is de drukste fietsroute van Amstelveen. In samenwerking met Vervoerregio en Amsterdam wordt gekeken of deze Sportasroute verbeterd kan worden (verbreed, gestrekt, goed verlicht, 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. Ook een goede inpassing van het fietspad over het nieuwe A9-dek en langs het Oude Dorp is belangrijk. Naar verwachting moeten de museumspoorlijn en het fietspad van plek wisselen in verband met de technische installaties van de A9-onderdoorgang. Dat biedt tegelijkertijd ook kansen op het traject tussen dek A9 en Handweg, zoals het in ere herstellen van het perron bij de Stationsstraat en het verbreden van het pad tussen Handweg en Stationsstraat. Uitvoering zal in meerdere fasen moeten plaatsvinden, te beginnen met het meest noordelijke deel tussen Amsterdam en de Amsterdamseweg en te eindigen met het traject bij de A9 en het Oude Dorp.

Rotondes en fietspaden Oranjebaan

Het grootste deel van 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 Obscuralaan en De Parelvisserlaan. De huidige verkeersregelininstallaties 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 resterende stukken fietspad worden ook direct verbeterd. Het werk is in uitvoering en wordt medio 2025 afgerond.

Rotonde en fietspad Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel

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



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

Reconstructie Wolfert van 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 de oevers, parkeervakken, trottoirs en groenvoorzieningen worden verbeterd.

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. Of de aanleg van de rotonde definitief door kan gaan, is afhankelijk van de studie die eerst nog verricht wordt naar het eventueel doortrekken van tram 5 naar het busstation via Van Heuven Goedhartlaan en Meander.

Herinrichting Groenelaan

De Groenelaan wordt heringericht. Op de kruisingen met In de Wolken en met de Kringloop worden verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Op de kruising met de Sportlaan komt een rotonde. Op de kruising met de Tjalk komt een fietsrotonde. In de S-bocht bij Groenhof worden oversteekvoorzieningen aangepast. Op de hele route worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Dit grote project zal ook in meerdere fasen worden uitgevoerd.

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 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. Door een langlopende beroepsprocedure tegen het afsluiten van de weg is dit project iets uitgesteld.

Vergroenen entree Amsterdamseweg-Noord

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

Duurzame aanpak zonken en groeninrichting Bovenkerkerweg

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

Reconstructie Meander

De Meander is in 2029 aan grootschalige renovatie toe. De weg wordt zwaar belast door elektrische bussen en bevoorradingsverkeer. De voorbereiding van dit werk wordt naar verwachting in 2028 opgestart. Er zijn vanuit de Stadshart-visie diverse opties denkbaar. Zo wordt er nog onderzocht of tram 5 kan worden doorgetrokken van de Handelsweg via de Meander naar het busstation. Ook zijn er wensen om een vrijliggend fietspad aan te leggen.