

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2023-2026

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Proceseigenaar: Maarten Wilschut
Procesbeheerder: Bas van Viegen
mei 2023
Z23-031949





Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2023-2026

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. verkeersregelininstallaties
6. riolering

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

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

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

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

- onderhoud aan asfalt- en elementenverhardingen, kunstwerken en straatmeubilair
- reconstructie van woonwijken waarbij riolering en verharding wordt vervangen en direct functionele verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van klimaatbestendigheid, verkeer en groen
- vervanging van openbare verlichting en verkeersregelininstallaties
- vervanging en herinrichting van wegen en overige openbare ruimte
- vervanging van beschoeiingen en civieltechnische kunstwerken
- renovatie van gazons, oevers, beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
- projecten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
- projecten op het gebied van groen en recreatie (met 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; dit lokale beleid heeft in 2020 een nieuwe impuls gekregen door het vaststellen van de Mobiliteitsvisie 2020
- mede prioriteren van verkeersprojecten op basis van mogelijkheden voor bijdragen van derden, zoals de Vervoerregio
- aanpakken van fietsroutes die als eerste aan onderhoud toe zijn en waar groen en kabels en leidingen zo min mogelijk belemmeringen vormen

Leeswijzer

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

2. Wegen en kunstwerken

Voor het beheer en onderhoud van wegen en kunstwerken wordt jaarlijks ongeveer 4,7 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt gestort in de egaliseringsreserve wegen. De jaarlijkse dotatie is gebaseerd op de Nota Wegen, die in 2017 is vastgesteld door de gemeenteraad en ongeveer iedere vijf jaar wordt geactualiseerd. In de nota wordt inzicht gegeven in de kwantiteit, kwaliteit en investeringsbehoefte van het Amstelveense wegennet. Op basis van het areaal en de uitgevoerde wegininspecties is de theoretische gemiddelde investeringsbehoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Daarom wordt gewerkt met een egaliseringsreserve. De dotatie aan de reserve wordt in 2023 met € 45.000 gekort om de kosten voor het oplossen van het assetmanagement te financieren.



In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2021-2024 is de ambitie uitgesproken om het verbeteren van de kwaliteit van hoofdfietsroutes te versnellen. Hiervoor is meerjarig een budget van € 500.000 per jaar nodig. Bij de Perspectiefnota 2022 is voor een eerste tranche incidenteel € 500.000 toegekend voor 2023. Voor de jaren 2024-2032 vindt afweging en besluitvorming plaats via de Perspectiefnota 2024. In het nu voorliggende MPP is rekening gehouden met toekenning van dit budget. Het meerjarige budget is ook opgenomen in het College Uitvoeringsprogramma.

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

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

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

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

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

Er is op basis van wegininspecties uit 2020 in theorie goed zicht op de verhardingen die de komende jaren aan onderhoud toe zijn. Per jaar wordt bepaald welke wegen in dat jaar en in het jaar daarop worden aangepakt. Uit deze wegininspecties is gebleken dat er voor vrijwel alle verhardingstypen inmiddels een inhaalslag in het onderhoud gemaakt dient te



worden. Hierbovenop zijn de recente prijsstijgingen gekomen. Bij het actualiseren van het MPP is geprobeerd de prijsstijgingen zo goed mogelijk op te vangen door temporisatie en herprioriteren van maatregelen, maar daarmee kan het areaal de komende jaren niet meer veilig en in goede staat worden gehouden. De dotatie aan de reserve wegen is per 1-1-2023 geïndexeerd met 5%, maar de prijsstijgingen zijn helaas vele malen hoger, tot wel 50% voor specifieke materialen. De ter beschikking gestelde budgetten zijn de afgelopen jaren goed besteed, maar op andere wegen gaat de achteruitgang (versneld) door. Ten behoeve van een nieuw structureel meerjarenbeeld worden nieuwe inspecties uitgevoerd en wordt de Nota Wegen geactualiseerd. Vooruitlopend daarop is aanvullend budget nodig om de komende jaren te kunnen overbruggen. Of een incidentele dotatie van 3x € 500.000 in 2024, 2025 en 2026 mogelijk is, wordt afgewogen via de Perspectiefnota. Dat is 10% van de jaarlijkse dotatie. Daarmee kunnen onder andere enkele veendijken worden gereconstrueerd, die volledig opnieuw moeten worden opgebouwd, en proberen wij verdere achterstanden te voorkomen. Ook kunnen wij dan verder met de buurtgerichte integrale reconstructies. Bij gebrek aan middelen moet er meer lokaal reparatiewerk worden verricht, worden enkele integrale reconstructies doorgeschoven tot na 2026, ontstaan meer klachten en claims van bewoners, neemt het kwaliteitsniveau van openbare ruimte verder af en ontstaan achterstanden en kapitaalvernietiging. In het MPP is rekening gehouden met toekenning van het benodigde budget.

De Bovenkerkerweg is in de afgelopen jaren een steeds groter zorgpunt geworden qua onderhoudsbehoefte en verkeersveiligheid. Deze met markante Italiaanse populieren gemarkeerde groene entree van de stad ligt op een veendijk. Door de grote waterbehoefte van deze bomen dicht op de weg komt met name in tijden van grote droogte de veenlaag droog te liggen. Deze oxideert ("rot weg") waardoor vrij plotseling vrij diepe kuilen kunnen ontstaan (zonken), die een gevaar vormen voor de verkeersveiligheid. Bovendien komen de bomen daardoor losser in hun grond te staan, waardoor hun stabiliteit afneemt met consequenties voor de veiligheid. Jaarlijks wordt er veel onderhoudsgeld besteed aan het herstel van de weg en het fietspad. Het is belangrijk naar een structurele en toekomstbestendige inrichting toe te werken. Rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen, klimaatadaptatie en biodiversiteit is een toekomstvisie uitgewerkt waarbij de bomen, de rijbaan en het fietspad gefaseerd worden vervangen. Er komen minder dorstige, maar wel verschillende markante soorten bomen voor terug. Deze ingrijpende aanpak is niet te financieren met de reguliere onderhoudsmiddelen uit het MPP en vraagt om eenmalige aanvullende dotaties aan de reserves wegen en groen-water-spelen. Deze worden aangevraagd via de Perspectiefnota. Het gaat om in totaal € 1,8 miljoen, verdeeld over de jaren. 1,3 miljoen hiervan komt bij toekenning ten laste van de algemene middelen, 0,5 miljoen wordt gedekt via het Fonds Groen, water en recreatie.

Naast de bovengenoemde budgetten zijn nog twee incidentele budgetten aangevraagd om invulling te kunnen geven aan bestuurlijke en maatschappelijke wensen: de herinrichting van de buitenruimte bij de Aquariusflat en de herinrichting van het plein bij de Urbanuskerk aan de Noorddammerlaan-Legmeerdijk. Het gaat hier om maatregelen om de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte te verbeteren, waarbij er vanuit de technische staat van de weg geen noodzaak was en is om deze aan te pakken. Ook met de toekenning van deze budgetten is rekening gehouden. Een deel van de dekking voor deze twee projecten wordt overigens gevonden in andere bronnen: de riolering bij de



Aquariusflat via de investeringsruimte riolering en de groeninrichting bij de Urbanuskerk via het Fonds Groen, water en recreatie.

Voor een nadere toelichting op het beleid wordt verwezen naar de Nota Wegen. Waar de Nota Wegen een theoretische gemiddelde investerings- en onderhoudsbehoefte geeft op basis waarvan het jaarlijks budget kan worden vastgesteld, gaat het in het meerjarenprojectenplan om het concreet toewijzen van budgetten voor de komende vier jaar. Op het gebied van wegen en kunstwerken zijn er structurele beheerbudgetten, (kleine) beheerprojecten en investeringsprojecten ingepland. Daarnaast wordt via het wegenbudget bijgedragen aan grote projecten en combiprojecten (zoals reconstructies). Sommige projecten zijn al concreet benoemd, maar er zijn ook algemene budgetten opgenomen die nader kunnen worden ingevuld, zoals voor groot onderhoud asfalt. Dat heeft er onder andere mee te maken dat groot onderhoud aan asfalt altijd goed moet worden afgestemd op andere grote projecten qua bereikbaarheid (andere overheden willen bovendien ook nog wel eens schuiven met hun 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.

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

Grote kunstwerken hebben in het algemeen een lange levensduur (> 50 jaar). Voor investering in vervanging van grote kunstwerken was tot en met 2021 geen structureel budget beschikbaar gesteld. Het huidige jaarlijkse wegenbudget biedt hiervoor geen ruimte. In 2019-2020 heeft een grootschalige inspectie van alle kunstwerken plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn inmiddels vertaald in een Nota Civieltechnische Kunstwerken, waarin inzichtelijk gemaakt wordt hoeveel budget er de komende tijd nodig zal zijn voor vervanging en onderhoud van het bestaande areaal. De Nota wordt gelijktijdig met dit MPP aan het college van B&W aangeboden en de structurele financiële consequenties ervan worden via de Perspectiefnota 2024 aan de raad voorgelegd. 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. In het nu voorliggende MPP is rekening gehouden met de toekenning van dit structurele budget.

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 (1,0-1,2 miljoen per jaar)
- onderhoud en vervanging van kunstwerken (650.000 per jaar)
- herstel van kabelsleuven (-400.000 per jaar)
- schoonhouden openbare ruimte (120.000 per jaar)
- onderzoeken, inspecties en contracten (75.000 per jaar)
- kleine projecten wegbeheer (500.000 per jaar)
- vernieuwing wandelpaden (250.000 per jaar)



De volgende wegenprojecten zijn in het MPP opgenomen:

- groot onderhoud Veldlust
- verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie
- verkeersmaatregelen rond de Amstelbrug (na de vervanging door de provincie)
- aanleg van een auto- en fietsbrug tussen het NTC en de Bouwerij
- vervangen van de Oude Bovenkerkerweg en de Hollandsedijk
- verbeteren fietspaden Beneluxbaan (de paden die nog niet meegenomen zijn in project Amstelveenlijn)

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

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

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2023-2026 bedragen afgerond € 31,1 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van € 32,3 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 egaliseringsreserve. Deze heeft een beginstand op 1 januari 2023 van € 5,1 miljoen. Na afronding van het programma resteert ongeveer € 1,2 miljoen. Deze buffer is minimaal nodig om verdere prijsfluctuaties en nieuwe schades op te kunnen vangen, en het programma de komende jaren aan te vullen op basis van de dan uitgevoerde weginspecties.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan wegen:					
* via exploitatie	16.030	3.795	4.245	3.995	3.995
* via kredietvoting	15.055	3.814	5.277	3.479	2.485
Totaal geraamde uitgaven	31.085	7.609	9.522	7.474	6.480
Budget wegen	27.225	5.438	7.756	6.706	7.326
Saldo (verrekenen met egaliseringsreserve) *	-3.860	-2.171	-1.766	-768	846
Stand egaliseringsreserve per 1-1-2023	5.086				
Reservemutatie 2023-2026*	-3.860				
Stand egaliseringsreserve per 31-12-2026	1.226				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken



In het overzicht is rekening gehouden met:

- een structurele ophoging van de dotatie met € 650.000 voor civieltechnische kunstwerken vanaf 2024
- drie keer een incidentele dotatie van € 500.000 in 2024, 2025 en 2026 in verband met de gestegen kosten voor infrawerken
- incidenteel € 80.000 voor de buitenruimte van de Aquariusflat in 2023
- incidenteel € 1,3 miljoen voor de aanpak van de zonken en groeninrichting van de Bovenkerkerweg, verdeeld over 2023 (200.000) en 2024 (1,1 miljoen)
- 9x € 500.000 per jaar van 2024 tot en met 2032 ('meerjarig incidenteel') voor kwaliteitsverbetering van de Amstelveense fietspaden
- incidenteel € 970.000 als bijdrage voor ophoging van de Amsteldijk Zuid in 2026
- incidenteel € 350.000 voor de herinrichting buitenruimte bij de Urbanuskerk
- incidentele overheveling vanuit de reserve openbare verlichting van € 300.000 in 2024

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 € 494.800. Er is één structureel vervangingsbudget opgenomen in het MPP van € 467.000. Voor dit budget worden vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om heel veel verschillende locaties per jaar. In 2023 staat onder andere op het programma: het vervangen van conventionele verlichtingsarmaturen door energiezuinige LED-verlichting in de Heldenbuurt, de Boekenbuurt, de Vogelwijk, in het Stadshart (o.a. Rembrandtweg, Handelsplein en Stadsplein) en langs diverse verkeerswegen, waaronder Amsterdamseweg, Gondel, Laan van Langerhuize, Burgemeester Boersweg en Krijgsman. De nieuw geleverde voedingskasten worden nog door Liander geplaatst. Daarnaast gaan we verder met het aanpassen of vervangen van verlichting en bekabeling langs de fietspaden van de Beneluxbaan. De openbare verlichting wordt beheerd volgens de vastgelegde kaders in het verlichtingsplan. Diverse aspecten spelen hierbij een rol, zoals sociale veiligheid, verkeersveiligheid, energiegebruik, circulariteit, effect op flora en fauna en aantrekkelijkheid openbare ruimte.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor openbare verlichting in 2023-2026 bedragen afgerond € 2,1 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 2,4 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2023 van € 684.000. Omdat de gemiddelde jaarlijkse kosten in de regel ongeveer gelijk zijn aan de jaarlijkse dotatie en het budget voor wegenonderhoud behoorlijk onder druk staat, stellen wij voor de reserve voor openbare verlichting eenmalig te verlagen met € 300.000 en dit bedrag over te hevelen naar de reserve wegen, zodat voor dit bedrag geen aanvullend beroep gedaan hoeft te worden op de algemene middelen.



bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan openbare verlichting:					
* via exploitatie	2.108	547	627	467	467
* via kredietvotering	0	0	0	0	0
Totaal geraamde uitgaven	2.108	547	627	467	467
Budget ov	1.679	495	195	495	495
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-429	-52	-432	28	28
Stand egalisatiereserve per 1-1-2023	684				
Reservemutatie 2023-2026*	-429				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2026	255				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

4. Groen, water en spelen

Met ingang van 2018 zijn de renovatie- en investeringsbudgetten voor groen, water en spelen opgenomen in het programma buitenruimte. Ook voor deze disciplines is een aparte egalisatiereserve ingesteld om de faseringen op te vangen. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is € 957.800.

Voor renovatie van bomen (200.000 per jaar), beplantingsvakken en gazons (300.000 per jaar), oevers (100.000 per jaar) en speelplaatsen (250.000 per jaar) is jaarlijks gemiddeld € 850.000 gereserveerd, met wat fluctuaties over de jaren. Welke bomen noodzakelijkerwijs gekapt moeten worden, blijkt uit de boomveiligheidscontroles die gedaan worden. Wanneer er wijkreconstructies plaatsvinden (vaak naar aanleiding van vervanging van riolering), wordt de vervanging van beplanting en speelplaatsen meegenomen als integraal onderdeel van het project. Vanuit de reserve groen-water-spelen wordt dan bijgedragen aan deze integrale projecten. Daarnaast wordt bijgedragen aan andere investeringsprojecten en zijn er enkele losse projecten voorzien, waarvoor al dan niet incidenteel budget wordt aangevraagd, zoals het aanleggen van een skatebaan in Amstelveen-zuid.

Voor de bomen-, 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. Vanuit het bomenrenovatiebudget worden ook bomen geplant ter vervanging van bomen die om veiligheidsredenen gekapt zijn of die omgevallen zijn, bijvoorbeeld bij heftige stormen.

In het afgelopen jaar is het areaal bomen en heesters uitgebreid geïnspecteerd. In de opgestelde rapportage is een advies gegeven over de noodzakelijke vervangingskosten. Voor 13.000 heestervakken is met name getoetst op beheerbaarheid, inrichtingsbeeld en snoeiwijze. Op basis van dit rapport is bekeken op welke wijze deze vervangingskosten



het meest doelmatig kunnen worden ingezet. Voor doelmatige instandhouding van het areaal is een jaarlijkse ophoging van de dotatie aan de reserve groen-water-spelen van € 125.000 nodig. Waar mogelijk wordt de levensduur verlengd door onderhoudssnoei. Om alle straatbomen in stand te houden (en om bij een ouder wordend bomenbestand in Amstelveen bij iedere kap te kunnen vervangen), moet het vervangingsregime omhoog van jaarlijks ca. 300 naar ca. 600 bomen. De structurele dotatie aan de reserve dient hiertoe met € 300.000 per jaar te worden opgehoogd. Beide structurele verhogingen worden vanaf 2026 aangevraagd. Tot die tijd wordt het areaal met bestaande middelen onderhouden. In het nu voorliggende MPP is rekening gehouden met de toekenning van dit structurele budget vanaf 2026.

In 2023 worden binnen het programma spelen - naast het reguliere onderhoud (schoonhouden en reparaties) - onder andere aan de volgende speelplaatsen werkzaamheden verricht:

- Willem Dreesweg-Overmijn
- Graaf Janlaan
- Eline Verestraat
- Wilhelminaplein
- Eleonor Rooseveltlaan (nieuwe speelplaats)
- Cannenburgh
- Maluslaan
- Michiel de Ruyterschool (grote klimtoestel en ondergrond vervangen)

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 (verder: 'Fonds Groen, water en recreatie') ingesteld. Op 2 mei 2023 is voor een deel van het fonds een bestedingsplan vastgesteld in het college van B&W. Het grootste deel van de projecten ten laste van het Fonds Groen, water en recreatie wordt in het MPP ingebed. De verantwoording over deze projecten verloopt dan ook via het MPP. In het nu voorliggende MPP zijn deze projecten geïntegreerd. De bijbehorende begrotingsmutaties en reservemutaties zijn onderdeel van de besluitvorming over de Perspectiefnota 2024.

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

- jaarlijks budget voor vergroenen van school- en speelpleinen
- jaarlijks budget voor burgerparticipatieproject Groen moet je doen
- jaarlijks budget voor kleine waterinitiatieven
- bomen planten op schoolpleinen in verband met de Nationale Boomfeestdag
- impuls bomenbestand en heesters
- impuls wijkgroen (o.a. Middenhoven en Amstelveen-noordoost)
- meerkosten voor het skatepark in Amstelveen-zuid en een groene aankleding van het park daaromheen
- groene inrichting middeneilanden rotondes Beneluxbaan
- vergroenen van het Raadhuisplein
- vergroenen van de entree Amsterdamseweg-noord
- aanleg extra speellocatie Zonnestein
- bijdrage aan duurzame aanpak van de zonken en de groeninrichting van de Bovenkerkerweg



De projecten worden toegelicht in paragraaf 10.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen via het MPP 2023-2026 bedragen afgerond € 10,7 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 11,2 miljoen. Dit is inclusief de projecten en de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie.

De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2023 van € 1,3 miljoen.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen:					
* via exploitatie	7.624	1.680	2.005	2.064	1.875
* via kredietvoting	3.047	769	1.052	740	485
Totaal geraamde uitgaven	10.671	2.450	3.057	2.804	2.360
Budget groen/water/spelen :	9.901	1.283	3.728	2.608	2.283
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) *	-770	-1.167	671	-196	-77
Stand egalisatiereserve per 1-1-2023	1.329				
Reservemutatie 2023-2026*	-770				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2026	560				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In het overzicht is rekening gehouden met:

- de via de Perspectiefnota 2024 aangevraagde structurele ophoging van de dotatie aan de reserve van € 425.000 per jaar vanaf 2026 voor bomen- en heesterrenovatie
- de dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie die via een apart beslispunt in de Perspectiefnota aan de raad wordt voorgelegd

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. In 2021 zijn hiervoor bij de Perspectiefnota enkele aanvullende budgetten beschikbaar gesteld.



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 € 688.000.

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

- verkeersvoorzieningen en maatregelen (waaronder fietsenstallingen en educatie) (200.000 per jaar)
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering (100.000 per jaar)
- verkeersonderzoek (40.000 per jaar)

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

De volgende losse verkeersprojecten zijn nu in het MPP opgenomen:

- verkeersmaatregelen Laan Walcheren
- aanleg fietsstraat De Savornin Lohmanlaan
- verkeersmaatregelen Amsteldijk Noord
- studie ongelijkvloerse kruispunten Bovenkerkerweg-Zetterij en Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan
- mobiliteitshub en rotonde halte Sacharovlaan
- rotonde Zetterij-Maalderij



Vanuit het verkeersbudget wordt bijgedragen aan de volgende combinatieprojecten:

- verdubbeling Bovenkerkerweg
- opwaarderen fietsroute museumspoorlijn
- rotondes en fietspad Oranjebaan
- reconstructie Frans Halsbuurt
- herinrichting van de Groenelaan
- verlengen opstelvak Handweg
- aanleg van een vrijliggend fietspad langs Laan Nieuwer-Amstel en de Burg. Colijnweg (in combinatie met de nieuwe rotonde)

Bij het onderdeel verkeer is met het huidige structurele budget van zo'n 6,9 ton alleen ruimte voor regulier werk en voor kleine en enkele middelgrote verkeersprojecten. Als er tussentijds ruimte is voor (cofinanciering van) een belangrijk groot project, dan wordt zo'n project ook meegenomen in de programmering. Reconstructie van de Groenelaan, waarbij diverse gevaarlijke kruispunten onder handen worden genomen, wordt ook met bestaande middelen gefinancierd. Daarnaast wordt aan de verdubbeling van de Bovenkerkerweg deels bijgedragen vanuit de reserve verkeer.

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

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersmaatregelen in 2023-2026 bedragen afgerond € 7,2 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 7,8 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2023 van € 5,1 miljoen. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In de komende jaren liggen de uitgaven fors hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de egalisatiereserve.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro			
		2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan verkeer:					
* via exploitatie	1.670	550	340	440	340
* via kredietvoting	5.543	1.023	2.381	1.360	780
Totaal geraamde uitgaven	7.213	1.573	2.721	1.800	1.120
Budget verkeer	2.752	688	688	688	688
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-4.461	-885	-2.033	-1.112	-432
Stand egalisatiereserve per 1-1-2023	5.063				
Reservemutatie 2023-2026*	-4.461				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2026	602				

*-/ is een onttrekking



6. Verkeersregelininstallaties

Voor de vervanging en verbetering van VRI's wordt jaarlijks € 497.300 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.

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

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, zodra de verbouwing van het HWC zo ver gevorderd is dat het fietspad langs de Van der Hooplaan weer open kan
- uitbreiden van de verkeerscentrale met extra observatiecamera's om live te kunnen meekijken met het verkeer en beter te kunnen bijsturen
- onderzoek of de VRI op de kruising Bovenkerkerweg-Sportlaan vervangen kan worden door een rotonde
- aanleg van rotondes op de kruisingen Van Heuven Goedhartlaan-Meander, Oranjebaan-Camera Obscuralaan en Oranjebaan-Beneluxbaan-oost-De Parelvisserlaan
- aanpassen van opstelvakken op vier kruispunten om de doorstroming te verbeteren



Daarnaast is algemeen budget gereserveerd voor functionele verbeteringen aan bestaande VRI's. Gedacht kan worden aan nieuwe software en hardware, extra detectie, ombouwen van bestaande VRI's naar iVRI en het ontwikkelen van groene golven en netwerkregelingen.

Vanuit het programma wordt ook geïnvesteerd in dynamische reisinformatie. Dit zijn immers ook verkeersinstallaties. De kosten hiervoor zijn beperkt, omdat de Vervoerregio in de regel 95% van de kosten vergoedt. Een aantal reizigersinformatiepanelen is de komende jaren aan vervanging toe. De kosten hiervoor zijn nog niet bekend en nog niet in het programma opgenomen. Bij geringe (netto)kosten kunnen deze ook ten laste van het exploitatiebudget voor beheer en onderhoud worden gebracht.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2023-2026 bedragen afgerond € 4,1 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 4,7 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2023 van € 2,7 miljoen. Aan het eind van de periode resteert dan een bedrag van € 0,7 miljoen in de reserve.

Omschrijving	Totaal	bedragen x 1.000 euro			
		2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan verkeersregelininstallaties:					
* via exploitatie	150	50	50	50	0
* via kredietvotering	3.917	1.135	823	1.350	610
Totaal geraamde uitgaven	4.067	1.185	873	1.400	610
Budget VRI	1.989	497	497	497	497
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve) *	-2.078	-688	-375	-903	-113
Stand egalisatiereserve per 1-1-2023	2.732				
Reservemutatie 2023-2026 *	-2.078				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2026	654				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

7. Riolering

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



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

In de komende jaren wordt er volop uitgevoerd. De reconstructie van de Frans Halslaan e.o. wordt in 2023 afgerond. De reconstructie van de Govert Flincklaan e.o. is gestart. In 2023 wordt gestart met Rozenoord e.o. en in 2024 gaan de Vliegeniersbuurt, de Straat van Makassar e.o., de Wolfert van Borsselenweg e.o. en de Bovenkerkerkade-oost op de schop. Ook voor de jaren daarna staan er nog buurten op het programma. Doordat ook de verhardingen in deze buurten worden vernieuwd en/of opgeknapt, werken we op die manier ook achterstanden in het onderhoud aan verhardingen in deze buurten weg.

Op basis van recente inspecties is de vervanging van het riool in een aantal buurten getemporiseerd, omdat het riool nog in voldoende staat verkeert. Daar waar nodig en waar dat niet kan wachten op een reconstructie wordt wel onderhoud gepleegd aan de verhardingen in deze buurten.

In plaats daarvan blijkt het noodzakelijk om een aantal grote transportrioleringen te relinen. De transportleiding en inspectieputten op het tracé Straat van Messina/Oostelijk Halfrond/Machineweg zijn aangetast door chemische erosie. Hierdoor zijn de buiswanden te dun geworden zijn en daardoor kwetsbaar. Het gaat om de hoofdafvoer van Amstelveen richting de waterzuivering.

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



niet via het MPP, maar via het vakteam op de gemeentewerf. Dagelijks beheer en onderhoud 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 MPP wordt naast de diverse buurtreconstructies ook de riolering onder diverse 50 km/uur-wegen gerelined als er geen systeemverbeteringen nodig zijn. Daarbij wordt de riolering van binnenuit gerenoveerd door er een nieuwe binnenbuis doorheen te 'blazen'. In 2020 is gebleken dat er in veel oude rioleringen asbest in de kit van de voegen zit. Dat heeft tot vertraging en meerkosten geleid.

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

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

Financieel overzicht

Het GRP 2021-2026 kent een totale geraamde investeringsbehoefte van € 24,7 miljoen. Hiervan is € 20,7 miljoen beschikbaar voor het MPP en de rest voor investeringen in gemalen, bergbezinkbassins, drukrioleringen en persleidingen. In 2021 en 2022 is binnen het MPP € 3,8 miljoen besteed. Van de € 20,7 miljoen staat er € 350.000 buiten de planhorizon voor 2027 gereserveerd. Via dit meerjarenprojectenplan wordt € 16,0 miljoen concreet ingevuld voor de periode 2023-2026. Het restant van € 0,6 miljoen is voor de periode vanaf 2027 gereserveerd. Tegen die tijd zal het GRP ook geactualiseerd zijn en kan er opnieuw zes jaar vooruit worden gekeken. De uit de investeringen voortvloeiende lasten worden gedekt via het rioolrecht.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2023	2024	2025	2026
Meerjarenprojectenplan riolering:					
* via exploitatie	0	0	0	0	0
* via kredietvoting	15.982	3.002	5.448	6.333	1.200
Totaal geraamde uitgaven	15.982	3.002	5.448	6.333	1.200
* fasering vanuit 2022 cf jaarrekening	5.461	1.364	5.132	-715	-321
* GRP 2021-2026	11.082	4.262	1.760	2.730	2.330
Saldo excl. bijdrage spaarvoorziening	561				
* bijdrage uit spaarvoorziening riolen	4.150	1.450	1.450	750	500
Saldo incl. bijdrage spaarvoorziening	4.711				



8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2023-2026

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan	Totaal	2023	2024	2025	2026
-wegen	31.085	7.609	9.522	7.474	6.480
-verkeer	7.213	1.573	2.721	1.800	1.120
-verkeersregelininstallaties	4.067	1.185	873	1.400	610
-openbare verlichting	2.108	547	627	467	467
-groen, water en spelen	10.671	2.450	3.057	2.804	2.360
-riolering	15.982	3.002	5.448	6.333	1.200
Totaal	71.126	16.365	22.247	20.277	12.237

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 71 miljoen in de periode 2023-2026, waarvan € 16,4 miljoen in 2023.

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

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

De projecten staan op thema/discipline ingedeeld. De combinatieprojecten staan apart benoemd, maar de bijdragen per discipline zijn verwerkt bij de thema's. Per thema wordt een indicatie gegeven van de totale kosten in de periode 2023-2026. 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 2023 zijn enkele van deze factoren zeer actueel. Vooral de kosten van asfalt en andere grondstoffen zijn in hoge mate onzeker en hogere energie- en loonkosten worden doorberekend in de aanbiedingen. Het vinden van gekwalificeerd personeel voor de openstaande vacatures, zowel vast als inhuur, en zowel bij de gemeente als bij externe partners en nutsbedrijven, is een zorgpunt. De extreme onderbezetting bij Liander, terwijl Liander wel een grote uitbreidings- en vervangingsopgave heeft te volbrengen, maakt de afstemming tussen werkzaamheden van de gemeente en Liander bijzonder moeizaam. De uitkomsten van deze onzekerheden kunnen aanzienlijke consequenties hebben voor planning en kosten. De financiële gevolgen en sturingsmogelijkheden om risico's binnen een krediet op te vangen verschillen van project tot project. Binnen het totale buitenruimteprogramma worden fluctuaties in budgetten zo goed mogelijk opgevangen. Zo nodig worden projecten getemporiseerd of worden extra incidentele of structurele middelen aangevraagd.

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

Thema / discipline	Kosten (saldo uitgaven-inkomsten)	Beschikbare middelen (*)
Wegen en kunstwerken	31.084.939	32.310.863
Openbare verlichting	2.108.000	2.362.785
Groen, water, spelen	10.670.703	11.230.432
Verkeer	7.213.216	7.815.168
Verkeersregelinstallaties	4.067.446	4.720.964
Riolering investeringsprojecten (**)	15.982.111	16.543.400
Totaal	71.126.415	74.983.613

* Stand reserve per 1-1-2023 plus 4 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties, oftewel tot en met eind 2026.

** Dit zijn de beschikbare middelen voor riolering in de periode 2023 tot en met 2026. In 2026 dient een nieuw GRP te zorgen voor aanvullend budget voor de jaren daarna.

Bij het opstellen van het overzicht beschikbare middelen en het meerjarenprogramma is ervan uitgegaan dat de via de Perspectiefnota 2024 aangevraagde middelen beschikbaar worden gesteld en dat de voorgestelde projecten ten laste van het Fonds Groen, water en recreatie worden geaccordeerd.



Het gaat hierbij om de volgende maatregelen ten laste van de algemene middelen:

- Nota Civieltechnische Kunstwerken: € 650.000 per jaar vanaf 2024 (structureel)
- Vervanging bomen en heesters: € 425.000 per jaar vanaf 2026 (structureel)
- Verbeteren fietspadennetwerk: € 500.000 per jaar 2024-2032 (9x)
- Kostenstijging wegen: € 500.000 per jaar 2024-2026 (3x)
- Bijdrage verbetering waterkering Amsteldijk Zuid: € 970.000 (2026)
- Duurzame aanpak zonken en groen Bovenkerkerweg: € 1.300.000 (2023/2024)
- Herinrichting buitenruimte Aquariusflat: € 80.000 (2023)
- Herinrichting plein bij Urbanuskerk: € 350.000 (2025)

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 1-1-2023	5.086.163
Dotatie 2023	5.438.200
Verrekening projecten 2023	7.609.439
Verwachte stand 1-1-2024	2.914.924
Dotatie 2024	7.755.500
Verrekening projecten 2024	9.521.750
Verwachte stand 1-1-2025	1.148.674
Dotatie 2025	6.705.500
Verrekening projecten 2025	7.473.750
Verwachte stand 1-1-2026	380.424
Dotatie 2026	7.325.500
Verrekening projecten 2026	6.480.000
Verwachte stand 1-1-2027	1.225.924

Ontwikkeling reserve groen-water-spelen

Stand reserve 1-1-2023	1.329.232
Dotatie 2023	1.282.800
Verrekening projecten 2023	2.449.703
Verwachte stand 1-1-2024	162.329
Dotatie 2024	3.727.800
Verrekening projecten 2024	3.057.250
Verwachte stand 1-1-2025	832.879
Dotatie 2025	2.607.800
Verrekening projecten 2025	2.803.750
Verwachte stand 1-1-2026	636.929
Dotatie 2026	2.282.800
Verrekening projecten 2026	2.360.000
Verwachte stand 1-1-2027	559.729

Ontwikkeling reserve openbare verlichting

Stand reserve 1-1-2023	683.585
Dotatie 2023	494.800
Verrekening projecten 2023	547.000



Verwachte stand 1-1-2024	631.385
Dotatie 2024	194.800
Verrekening projecten 2024	627.000
Verwachte stand 1-1-2025	199.185
Dotatie 2025	494.800
Verrekening projecten 2025	467.000
Verwachte stand 1-1-2026	226.985
Dotatie 2026	494.800
Verrekening projecten 2026	467.000
Verwachte stand 1-1-2027	254.785

Ontwikkeling reserve verkeer

Stand reserve 1-1-2023	5.063.168
Dotatie 2023	688.000
Verrekening projecten 2023	1.572.716
Verwachte stand 1-1-2024	4.178.453
Dotatie 2024	688.000
Verrekening projecten 2024	2.720.500
Verwachte stand 1-1-2025	2.145.953
Dotatie 2025	688.000
Verrekening projecten 2025	1.800.000
Verwachte stand 1-1-2026	1.033.953
Dotatie 2026	688.000
Verrekening projecten 2026	1.120.000
Verwachte stand 1-1-2027	601.953

Ontwikkeling reserve VRI's

Stand reserve 1-1-2023	2.731.764
Dotatie 2023	497.300
Verrekening projecten 2023	1.184.946
Verwachte stand 1-1-2024	2.044.118
Dotatie 2024	497.300
Verrekening projecten 2024	872.500
Verwachte stand 1-1-2025	1.668.918
Dotatie 2025	497.300
Verrekening projecten 2025	1.400.000
Verwachte stand 1-1-2026	766.218
Dotatie 2026	497.300
Verrekening projecten 2026	610.000
Verwachte stand 1-1-2027	653.518

Ontwikkeling investeringsruimte riolering

Investeringsruimte per 1-1-2023	16.543.400
Verrekening projecten 2023	3.001.611
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2023	13.541.789
Verrekening projecten 2024	5.448.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2024	8.093.789
Verrekening projecten 2025	6.332.500



Verwachte investeringsruimte per 31-12-2025	1.761.289
Verrekening projecten 2026	1.200.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2026	561.289

Ontwikkeling reserve Fonds groen, water, recreatie

Stand reserve 1-1-2023	0
Dotatie 2023	500.000
Verrekening projecten 2023	500.000
Verwachte stand 1-1-2024	0
Dotatie 2024	2.500.000
Verrekening projecten 2024	2.500.000
Verwachte stand 1-1-2025	0
Dotatie 2025	3.500.000
Verrekening projecten 2025	1.850.000
Verwachte stand 1-1-2026	1.650.000
Dotatie 2026	3.500.000
Verrekening projecten 2026	1.150.000
Verwachte stand 1-1-2027 / ruimte voor nadere invulling	4.000.000

Conclusies en aandachtspunten voor de verdere meerjarenplanning:

- De afgelopen jaren kon goed gewerkt en gepland worden met de beschikbare structurele budgetten.
- Door toegenomen kosten voor grondstoffen, lonen en energie, door het groeiende spanningsveld tussen bomen en verhardingen en door het feit dat een aantal wegen einde levensduur naderen, komt de bodem van de reserve wegen in zicht en zijn aanvullende dotaties noodzakelijk om het areaal veilig en in goede staat te houden.
- Ook van de reserve groen-water-spelen komt de bodem in zicht, terwijl er een achterstand is in het vervangen/planten van bomen en plantvakken. Naast de structurele budgetten per jaar is er ten opzichte van de jaarlijkse dotatie maar weinig ruimte om bij te dragen aan reconstructieprojecten en nieuwe projecten te programmeren. De oplossing kan worden gevonden in een structurele verhoging van de dotatie aan de reserve en incidentele dekking via het Fonds groen, water en recreatie uit het College Uitvoeringsprogramma. De verhoogde dotatie brengen we vooralsnog onder in de beheerbudgetten voor bomen, heesters en gazons, maar bijdragen aan reconstructieprojecten kunnen daarvan worden afgesplitst.
- De reserves verkeersmaatregelen, verkeersregelinstallaties en openbare verlichting bieden nog voldoende ruimte voor de komende jaren en hebben voldoende bodem om de dekking van subsidiabele projecten te garanderen richting de Vervoerregio. Een deel van het beschikbare ov-budget kan incidenteel worden ingezet om de tekorten op wegen te verminderen.
- Door vaststelling van het nieuwe GRP is er voldoende financiële ruimte beschikbaar om de komende jaren te kunnen investeren in rioolvervangingen en klimaatadaptieve maatregelen.
- Voor grootschalige investeringen in kunstwerken is nog geen financiële dekking aanwezig. De opgestelde Nota Civieltechnische Kunstwerken wordt gelijktijdig met het MPP ter besluitvorming aangeboden. Het uitgewerkte scenario 'sober en doelmatig' is vertaald in een aanvraag voor structureel budget in de Perspectiefnota 2024, waarmee de komende tien jaar het areaal veilig en in goede staat kan worden gehouden, inclusief de vervanging van enkele urgente kunstwerken.



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

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 gebeurt dit jaar voor civieltechnische kunstwerken en groen.

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

Via het huidige collegeuitvoeringsprogramma is dat gebeurd met het instellen van een fonds groen, water en recreatie. Omdat de projecten die uit dit fonds betaald worden in de regel buitenruimteprojecten zijn, is integratie in het MPP logisch. Er worden echter ook andere maatregelen uit gefinancierd die niet als buitenruimteproject worden voorbereid, maar als stedenbouwkundige studie, als gebiedsontwikkeling of als evenement. De coördinatie en regie van het fonds ligt bij de afdeling Projecten en Advies en de planning wordt geïntegreerd in het MPP. Vanuit Projecten en Advies worden de budgetten dan toebedeeld aan de afdelingen die het budget gaan uitgeven. Verantwoording van de 'niet-MPP-projecten' wordt door de uitvoerende afdeling gedaan.

De investeringsruimte voor rioleringsprojecten wordt eens in de ongeveer vijf jaar bepaald op basis van een actueel Gemeentelijk Rioleringsplan.

Via de Vervoerregio Amsterdam zijn voor diverse verkeersprojecten bijdragen te verkrijgen, soms als vaste "lumpsum"-bijdrage, waarbij het risico (positief of negatief) bij de gemeente ligt, soms als percentage van de werkelijke kosten. Onderstaande voorzieningen komen globaal gezien voor een bijdrage in aanmerking:

- toegankelijke bushaltes en andere openbaarvervoervoorzieningen
- verbeteringen van het regionale hoofdwegennet
- verkeerseducatie en campagnes
- verkeersveiligheidsmaatregelen (30 km/uur- of 60 km/uur-maatregelen, 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 de projectenwereld is het gebruikelijk om ervoor te zorgen dat er voldoende budget voor een project gereserveerd staat, zodat onvoorziene omstandigheden opgevangen kunnen worden en projecten niet stagneren bij de eerste de beste tegenvaller. Projecten worden bovendien bij enige omvang in de regel voor de totale projectdoorloop begroot. De financiële p&c-cyclus is daarentegen helemaal ingericht op begroten en verantwoorden per jaarschijf. Beide werkwijzen conflicteren soms met elkaar. Op projectniveau wil een projectmanager 'op tijd' voldoende budget hebben, waardoor de neiging bestaat om juist in het lopende jaar ruim te begroten. Als op ieder project met ruime marges begroot wordt in het lopende jaar, blijft er aan het eind van het jaar altijd geld over en lijkt het alsof er onvoldoende voortgang in de werken zit. Binnen het totale programma zijn er altijd op projectniveau dit soort fluctuaties. In de afgelopen jaren is gepoogd hier op een verstandige manier handen en voeten aan te geven. Het is vooral belangrijk dat er op projectniveau en op programmaniveau in totaal voldoende geld is voor alle werkzaamheden die moeten plaatsvinden. Daarnaast willen we flexibel met fluctuaties en onzekerheden binnen de projecten en binnen het programma kunnen omgaan. In de Perspectiefnota 2020 is besloten dat het college de budgettenlijst vaststelt en dat zij binnen de kaders per taakveld kan inspelen op incidentele wijzigingen op projectniveau die zich aandienen tijdens de uitvoering. In de Perspectiefnota 2021 is deze werkwijze aangevuld met incidentele wijzigingen binnen investeringsprojecten, mits deze wijzigingen zich voordoen binnen dezelfde investeringscategorie (bijvoorbeeld riolering) en met dezelfde afschrijvingstermijn. Hiermee wordt gepoogd een zo goed mogelijke financiële prognose per boekjaar af te geven op de verschillende p&c-momenten.

De raad wordt hierover via de reguliere p&c-cyclus geïnformeerd en autoriseert de benodigde budgetten volgens het meest actuele programma door vaststelling of wijziging van de begroting. De verwachting is dat de financiële planning door deze werkwijze zal verbeteren en trefzekerder wordt. Deze systematiek biedt daarnaast de flexibiliteit voor de wethouders om eventuele wensen van de raad te verwerken in de programmering, deze binnen de taakvelden in te passen en te herprioriteren. Jaarlijks gelijktijdig met de perspectiefnota wordt de totale meerjarenplanning geactualiseerd en opnieuw ter besluitvorming aangeboden.



10. Projectbeschrijvingen

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

Verkeersmaatregelen Amstelbrug en Amstelzijde

Zodra de Amstelbrug vervangen is, moeten er nog enkele verkeersaanpassingen worden doorgevoerd aan de Amstelzijde en omstreken.

Groot onderhoud Veldlust e.o.

De Veldlust en omgeving zijn aan een opknapbeurt toe. Waar nodig worden de verhardingen herbestraat en nieuwe groenvoorzieningen aangebracht. Het exacte werkgebied en de exacte werkzaamheden moeten nog worden vastgesteld.

Verbeteren fietspaden Beneluxbaan

Tijdens het project Amstelveenlijn zijn diverse stukken fietspad langs de Beneluxbaan verbeterd. In de komende jaren krijgen de resterende stukken fietspad, inclusief diverse zijpootjes, een kwaliteitsslag: asfalt of beton, waar mogelijk verbreed en beter verlicht. Waar nodig worden ook aanvullende maatregelen meegenomen, zoals stukjes verleggen en maatregelen om wortelopdruk tegen te gaan. Het project wordt in meerdere fasen voorbereid en uitgevoerd in de periode 2023-2024.

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. Vanuit de bestaande financiële middelen is beperkte ruimte om een aantal fietsroutes te verbeteren. Dit budget wordt aangevuld met bijdragen van de Vervoerregio. Een aanvullend meerjarig budget om meer meters te kunnen maken is aangevraagd bij de Perspectiefnota 2024. Meer fietspaden kunnen dan worden voorzien van comfortabele gesloten verharding, paden kunnen worden verbreed, voorrang voor fietsers kan op meer plekken worden ingesteld, en dergelijke, zodat fietsers comfortabel en veilig kunnen doorfietsen. Als eerste worden de paden voorbereid die aan onderhoud toe zijn en intensief gebruikt worden.

Bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid

Het waterschap gaat de Amsteldijk versterken en daarbij worden ook delen van de weg vernieuwd. Amstelveen dient hieraan bij te dragen op basis van een overeenkomst tussen gemeente en waterschap. De exacte afbakening en maatregelen zijn nog niet bekend, en de hoogte van de bijdrage is dan ook nog niet precies bekend. De huidige



indicatieve bijdrage die het waterschap heeft berekend is € 970.000, te betalen in het jaar dat de dijkversterking wordt afgerond ($\pm$ 2026). Deze bijdrage is aangevraagd via de Perspectiefnota.

Vervangen Hollandsedijk en Oude Bovenkerkerweg

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

Studie ongelijkvloerse kruispunten Bovenkerkerweg-Zetterij en Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan

Beide kruispunten zijn in de huidige situatie al zwaar belast. De route Zetterij-Startbaan leidt langs diverse middelbare scholen, sportvoorzieningen en detailhandel. In de spitsen steken er erg veel fietsers over. Het kruispunt ligt vrij dicht op het kruispunt met de Beneluxbaan en dat vraagt om een goede afstemming tussen beide kruispunten qua verkeersafwikkeling. De noord-zuidroute langs de Bovenkerkerweg is ook een drukke fietsroute (MRA-hoofdnet), maar deze heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling, omdat de route via een tunnel onder de Beneluxbaan doorgaat. Deze studie bekijkt de mogelijkheden, consequenties en kosten van een langzaamverkeertunnel onder de Bovenkerkerweg door die aansluit op de al laag gelegen noord-zuidroute. Omdat de Bovenkerkerweg een dijk is en er bovendien twee grote transportwaterleidingen kruisen, is inpassing een aardige uitdaging. Ook de kruising Beneluxbaan-Poortwachter-Van der Hooplaan is zwaar belast. De drukke Beneluxbaan kruist een belangrijke fiets- en busroute. Door toekomstige gebiedsontwikkelingen neemt de druk op de Beneluxbaan verder toe, waardoor het nuttig is te onderzoeken hoe het kruispunt toekomstvast kan worden ingericht. Twee opties worden in deze studie bekeken: een fietstunnel Poortwachter-Van der Hooplaan, en een autotunnel in de middenberm van de Beneluxbaan zoals op de drie andere kruispunten richting Amsterdam. Voor de realisatie van deze tunnels is geen financiering via de reguliere MPP-middelen mogelijk.

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

Verkeersmaatregelen Amsteldijk Noord

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

Verkeersmaatregelen Laan Walcheren e.o.

De oversteek over Laan Walcheren bij de Rentmeesterslaan wordt verbeterd (plateau met middengeleider). Aan de noordzijde van Laan Walcheren komt een tweerichtings-fietspad tussen Rentmeesterslaan en Rembrandtweg in asfalt. De paden rond de rotonde Rembrandtweg-Laan Walcheren worden eveneens voorzien van rood asfalt.



Fietsstraat De Savornin Lohmanlaan

De De Savornin Lohmanlaan is onderdeel van het regionale hoofdfietsnetwerk. Dit traject loopt over een 30 km-woonstraat met open verharding, gemengd verkeer en gelijkwaardige kruisingen. Deze inrichting past niet bij een belangrijke hoofdfietsroute. Het is de bedoeling de hoofdrijbaan om te bouwen naar een fietsstraat, met rood asfalt en voorrang. Auto's zijn te gast.

Mobiliteitshub en rotonde Sacharovlaan

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

Rotonde Zetterij-Maalderij

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

Rotonde 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.

VRI Amsterdamseweg-Molenweg

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Amsterdamseweg-Molenweg wordt in 2023 vervangen.

Rotonde Van der Hooplaan-Startbaan

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Van der Hooplaan-Sportlaan is binnen enkele jaren aan vervanging toe en wordt indien mogelijk vervangen door een rotonde. Op de Van der Hooplaan krijgen de toeleidende rijbanen dan busstroken. Er is een motie aangenomen in de gemeenteraad om ook naar alternatieven te kijken, zoals een fietstunnel, en goed de gevolgen voor de ochtendspits in beeld te brengen. Op een representatief moment moeten nog fiets- en voetgangerstellingen worden gedaan. Dat



kan pas als het fietspad aan de oostzijde van de Van der Hooplaan weer open is, na de werkzaamheden aan het Hermann Wesselink College.

Verkeersmaatregelen Bovenkerkerweg-Sportlaan

De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Bovenkerkerweg-Sportlaan is over enkele jaren aan vervanging toe. De VRI staat op een drukke kruising tussen twee hoofdfietsroutes en twee busroutes. Onderzocht moet worden of de capaciteit vergroot kan worden door aanleg van een rotonde, of anders door extra opstelvakken of een andere indeling. De studie hiervoor vindt plaats in 2026.

VRI's Beneluxbaan-Handelsweg, Boogschutter, Brink-west, Brink-oost, Scherpenhof, Laan van Langerhuize (3x)

Deze verkeersregelautomaten zijn in de periode 2024-2026 aan vervanging toe.

Opstelvakaanpassingen vier VRI's

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

- verlengen van het rechtsafvak op de Gondel, richting de Beneluxbaan
- verlengen van de linksafvakken op de Beneluxbaan richting de Bovenkerkerweg (richting Uithoorn)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Noorddammerlaan (richting Sportlaan)
- verbreden van het fietsopstelvak op de Zetterij (richting Startbaan)

Brug NTC-Bouwerij

Om de bereikbaarheid van het Nationaal Tenniscentrum te verbeteren en de kruising Bovenkerkerweg-Nesserlaan te ontlasten, vooral bij evenementen, wordt een nieuwe autobrug aangelegd tussen het terrein en de Bouwerij. Fietzers en voetgangers mogen hier ook gebruik van maken.

Speelplaatsen Willem Dreesweg-Overmijn en Graaf Janlaan

De speeltuinen aan de Overmijn bij de Willem Dreesweg en in de Graaf Janlaan worden gerenoveerd.

Reliningsprojecten Amstelveen-noord

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

Maatregelen op basis van het basisrioleringsplan

De komende jaren wordt een nieuw basisrioleringsplan voor Amstelveen opgesteld. Dit is een model van het totale rioleringsstelsel, waarmee knelpunten in het stelsel kunnen worden geïdentificeerd en mogelijke doorstromingsmaatregelen kunnen worden gesimuleerd. Op basis van dit plan kunnen maatregelen worden uitgewerkt en geprogrammeerd. In 2026 is vast een budgetreservering voor maatregelen opgenomen in het MPP.



Verdubbeling Bovenkerkerweg

De Bovenkerkerweg wordt verdubbeld tussen de Zagerij en ongeveer 200 meter ten zuiden van de Burg. Wiegelweg. Doel is de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verbeteren. Op het kruispunt met de Nesserlaan komen verkeerslichten. Op de hele streng verkeerslichten komt een nader te bepalen vorm van groene golf. In het project wordt de aanleg van een faunapassage (ecoduiker) meegenomen in het kader van de groene as. Ook wordt de eerste fase van de duurzame aanpak zonken en groeninrichting (ter hoogte van het grand hotel) meegenomen in het project. Voor dit laatste onderdeel wordt budget aangevraagd in de Perspectiefnota.

Reconstructie Frans Halslaan e.o.

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 ventwegen van de Rembrandtweg worden fietsstraten, overeenkomstig de rest van de Rembrandtweg richting het noorden. In de Lucas van Leydenweg komt open verharding in plaats van asfalt. Het werk is in uitvoering en nagenoeg gereed. Als laatste deelproject wordt de speelplaats in de Judith Leysterweg opgeknapt.

Reconstructie Cleopatrалаan e.o. (afronding)

Deze buurt is met uitzondering van de 50 km/uur-wegen opnieuw ingericht. Het riool is vervangen, hemelwater is zo veel mogelijk afgekoppeld, de verharding is vernieuwd en de buitenruimte is opnieuw ingericht. Er zijn ook klimaatadaptieve maatregelen genomen. Het werk is gereed. In 2023 wordt het project alleen nog financieel afgerond.

Reconstructie Rozenoord e.o.

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

Reconstructie Vliegeniersbuurt

Deze buurt wordt met uitzondering van de 50 km/uur-wegen opnieuw ingericht. Het riool wordt vervangen, hemelwater wordt zo veel mogelijk afgekoppeld, de verharding wordt vernieuwd en de buitenruimte wordt opnieuw ingericht. Er worden ook klimaatadaptieve maatregelen genomen. De ventweg van de Keizer Karelweg wordt ingericht als kwalitatief hoogwaardige fietsroute, met gesloten verharding in de vorm van een fietsstraat en het fietspad richting Ouderkerkerlaan wordt geasfalteerd.

Rotondes Oranjebaan

Het fietspad langs de Oranjebaan is in 2022 verbeterd. De tweede fase in dit project is de aanleg van rotondes op de kruisingen van de Oranjebaan met de Camera Obscurалаan 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.

Verbeteren Sportasroute

Het fietspad langs de museumspoorlijn is onderdeel van de regionale hoofdfietsroute Amsterdam-Aalsmeer/Uithoorn. Het is de drukste fietsroute van Amstelveen. In



samenwerking met Vervoerregio en Amsterdam wordt gekeken of deze Sportasroute verbeterd kan worden (verbreed, gestrekt, goed verlicht, en met zo veel mogelijk voorrang voor fietsers). In verband met de ligging op een veendijk is dit een flinke uitdaging. Uitvoering is nog niet gepland.

Rotonde en fietspad Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel

De verkeersregelinstallatie op de kruising Burgemeester Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel wordt in 2023 vervangen door een tijdelijke rotonde. In 2026 wordt de definitieve rotonde aangelegd, in combinatie met een nieuw vrijliggend fietspad langs beide wegen om de Doorweg met de Amsterdamseweg te verbinden. De aanleg van de definitieve situatie wordt enkele jaren uitgesteld, omdat er langdurig voorbelast moet worden in de slappe zuidwesthoek van het kruispunt, omdat er nog kabels en leidingen moeten worden verlegd, en omdat de route langer door zwaar bouwverkeer van/naar de A9 wordt gebruikt dan eerder gedacht. Uiteindelijk komt er op het nieuwe A9-dek ook een fietsverbinding tussen Amsterdamseweg en museumspoorlijn om beide routes met elkaar te verbinden.

Reconstructie Wolfert van Borsselenweg e.o.

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

Fietspad en VRI Handweg

Het fietspad langs de Handweg is vorig jaar al opgeknapt en voorzien van betonnen Easypath-platen. Ook de verkeerslichten zijn al vervangen. In 2023 wordt als laatste onderdeel het linksafvak richting de Keizer Karelweg verlengd.

Reconstructie Bovenkerkerkade- en OKL-oost

Op de Bovenkerkerkade (rijbaan en trottoir) worden werkzaamheden aan de riolering en de verharding uitgevoerd tussen Keizer Karelweg en ir. Romplaan. Waar mogelijk worden kleine aanpassingen doorgevoerd in de inrichting om bomen in het trottoir meer ruimte te geven. De Ouderkerkerlaan tussen Keizer Karelweg en Lindenlaan wordt ook aangepakt. Deze weg wordt ingericht als fietsstraat en gezien wordt of de oevers verbeterd kunnen worden.

Herinrichting Groenelaan

De Groenelaan wordt heringericht. Op de kruisingen met In de Wolken en met de Kringloop worden verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Op de kruising met de Sportlaan komt een rotonde. Op de kruising met de Tjalk komt een fietsrotonde. In de S-bocht bij Groenhof worden oversteekvoorzieningen aangepast. Op de hele route worden de fietsvoorzieningen verbeterd.

Reconstructie Govert Flincklaan e.o.

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. Stedin en Waternet vervangen binnen het projectgebied hun leidingen. Het werk is in uitvoering.



Reconstructie Selderust 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.

Duurzame aanpak zonken en groeninrichting Bovenkerkerweg

De bomen, rijbanen en fietspaden langs de Bovenkerkerweg worden gefaseerd vervangen om tot een duurzame inrichting te komen voor de komende jaren. Voor een uitgebreide toelichting zie paragraaf 2.

Herinrichting buitenruimte bij Aquariusflat

Na het opknappen van de flat krijgt ook de buitenruimte rond de flat een kwaliteitsimpuls. Voor een uitgebreide toelichting zie paragraaf 2.

Skatebaan Amstelveen-zuid

In Amstelveen-zuid wordt een skatebaan aangelegd in de groenzone tussen Schweizerlaan en Legmeerdijk. Onder andere door de gekozen voorkeurslocatie en door de extreem gestegen prijzen van grondstoffen is aanvullend budget nodig. Voorgesteld wordt om hier het fonds voor groen en recreatie voor in te zetten. Daarnaast is het wenselijk het park rondom de nieuwe skatebaan groener in te richten. Ook hiervoor wordt een beroep op het Fonds Groen, water en recreatie gedaan.

Actieplan Groen moet je doen

In vorige collegeperiode was de campagne Groen moet je doen een succes. Hierbij kregen bewoners de mogelijkheid allerlei kleine groeninitiatieven aan te dragen. De actie wordt dan ook verlengd tot en met 2026, met dekking uit het Fonds Groen, water en recreatie. De nadruk bij de verlenging van deze actie zal liggen op het onttegenen en vergroenen van de openbare ruimte. Bewoners kunnen hiervoor nog steeds ideeën aandragen.

Kleine waterinitiatieven

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

Vergroenen school- en speelpleinen

In november 2021 is de motie 'Fase 2 Groenblauwe school- en speelpleinen' aangenomen tijdens de raadsvergadering. In deze motie is verzocht om in de komende jaren zo veel mogelijk speel- en schoolpleinen groenblauw in te richten. Voorgesteld wordt de dekking voor uitvoering van deze motie in de jaren 2023-2026 uit het Fonds Groen, water en recreatie te halen.



Bomen planten op schoolpleinen ivm Boomfeestdag

In 2023 wordt de Nationale Boomfeestdag in Amstelveen gehouden. Tijdens de Nationale Boomfeestdag planten kinderen zo'n 200.000 bomen en struiken door heel Nederland. Om dit te vieren willen wij in 2023, het jaar dat wij gastgemeente zijn voor de viering, in ieder geval aan alle basisscholen in Amstelveen een boom cadeau doen. Dit betekent dat we op alle schoolpleinen die bij de gemeente in beheer zijn een boom planten; dit betreft ca. 25 pleinen. Op locaties waar nieuwbouw van de scholen plaatsvindt wordt gezocht naar een alternatieve locatie in de openbare ruimte waar leerlingen tijdens de boomfeestdag een boom kunnen planten.

Impuls bomenbestand

Bomen zijn van groot belang voor de groenstructuur en groene uitstraling in Amstelveen. De realisatie van grote projecten als de A9 en Amstelveenlijn zijn helaas grote hoeveelheden bomen gesneuveld. Ter compensatie willen we de komende jaren inzetten op de aanplant van extra bomen in de gemeente. Deze aanplant wordt meegenomen in de jaarlijkse bomenrenovatie waarbij bomen worden vervangen ten behoeve van een gezond bomenbestand.

Impuls heesters

Vanuit het Fonds Groen, water en recreatie kunnen we extra investeren in het vervangen van heesters waarmee we speciale aandacht geven aan vergroting van de biodiversiteit.

Groene middeneilanden rotondes Beneluxbaan

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

Vergroenen Raadhuisplein

In lijn met de verbouwing van het raadhuis en het groene karakter waar de gemeente Amstelveen voor staat is een herinrichting van het raadhuisplein gewenst. Het voorplein zal volledig worden heringericht waarbij groen een nadrukkelijke plek krijgt. Uiteraard wordt hierbij aansluiting gezocht bij het oplossen van de parkeerproblematiek.

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 bussluit. 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. Voor kwaliteitsverbetering van het plein is geen onderhoudsgeld beschikbaar. Er is daarom budget aangevraagd via



de Perspectiefnota. Voor het groendeel wordt een beroep gedaan op het Fonds Groen, water en recreatie.

Duurzame aanpak zonken en groeninrichting Bovenkerkerweg

Een deel van de Bovenkerkerweg wordt dit jaar verdubbeld conform verkeersbesluit. Daarnaast gaan we gefaseerd en structureel de zonkenproblematiek van de Bovenkerkerweg aanpakken. Zonken zijn kuilen in de weg, die vrij plotseling ontstaan door met name het onttrekken van vocht, in dit geval door de populieren die naast de weg staan. De rijbanen en fietspaden langs de Bovenkerkerweg worden gefaseerd vernieuwd. Op basis van een nieuw groeninrichtingsplan kiezen we voor gevarieerde bomen en beplanting die geen zonken veroorzaken. Daarmee compenseren en herstellen we het huidige groen. Voor het herstel van de wegen is momenteel geen budget beschikbaar. Voor de nieuwe groeninrichting kan een beroep gedaan worden op het Fonds Groen, water en recreatie. Voor het wegendeel is budget aangevraagd via de Perspectiefnota 2024.

Aanleg speelvoorziening Zonnestein

De buurt in de omgeving van Zonnestein is de afgelopen jaren sterk aan het veranderen. In de afgelopen periode zijn er hier aanzienlijk meer woningen gebouwd, er wonen meer kinderen en de behoefte is daardoor veranderd. Om een speelvoorziening te realiseren waarin de wensen en behoeftes van de bewoners in terug te vinden zijn, is er een bewonersinitiatief gestart. Het aanleggen van een speelvoorziening is een gevoelig onderwerp. Op basis van een recente draagvlakpeiling wordt geadviseerd om een kleinschalige speelvoorziening te realiseren.