

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2022-2025

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Proceseigenaar: Maarten Wilschut
Procesbeheerder: Bas van Viegen
mei 2022
Z22-029050





Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2022-2025

1. Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan

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

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

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

Een korte geschiedenis van het ontstaan van het programma

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

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



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

Beschrijving onderdelen MPP

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

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

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

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

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

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

- onderhoud aan asfalt- en elementenverhardingen, kunstwerken en straatmeubilair
- reconstructie van woonwijken waarbij riolering en verharding wordt vervangen en direct functionele verbeteringen worden doorgevoerd op het gebied van klimaatbestendigheid, verkeer en groen
- vervanging van openbare verlichting en verkeersregelinstallaties
- vervanging van beschoeiing en civieltechnische kunstwerken
- renovatie van gazons, oevers, beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
- projecten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
- verbeteren van fietsroutes
- onderzoeken, inspecties en voorlichting



Criteria voor prioritering en bepalen maatregelen

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

- noodzakelijk onderhoud en technisch beheer moet doorgang vinden; waarborgen van de veiligheid op straat is prioriteit één; er wordt daarbij ook jaarlijks budget gereserveerd voor calamiteiten en onvoorziene omstandigheden
- vervanging en vernieuwing vindt plaats op basis van technische ouderdom, maar daarbij wordt ook altijd kritisch gekeken of onderdelen nog langer mee kunnen zonder dat dit op termijn tot extra kosten leidt
- aanpak van onveilige kruispunten en wegen
- zo veel mogelijk aanhaken bij reconstructies en onderhouds- en vastgoedprojecten
- zo veel mogelijk werk met werk maken
- er is ruimte voor functionele verbeteringen en kwaliteitsverbeteringen, bij voorkeur mee te nemen als onderdelen van de openbare ruimte ook aan vervanging toe zijn
- er 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 4,5 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 weginspecties is de theoretische gemiddelde investeringsbehoefte per jaar bepaald. De daadwerkelijke kosten verschillen per jaar en projecten lopen veelal over de jaargrenzen heen. Daarom wordt gewerkt met een egaliseringsreserve. De dotatie aan de reserve wordt in 2022 en 2023 met € 43.800 respectievelijk € 45.000 gekort om de kosten voor het optuigen 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 aangevraagd. Besluitvorming over het meerjarig perspectief wordt integraal afgewogen bij het opstellen van een nieuw collegeuitvoeringsprogramma in 2022. In het nu voorliggende MPP is hier nog geen rekening mee gehouden. Bij toekenning wordt dit in de 2^e tijdvakrapportage 2022 en de begroting 2023 verwerkt.

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 asfaltonderhoud nodig is.

Er is op basis van recente weginspecties 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 recente weginspecties is gebleken dat



er voor vrijwel alle verhardingstypen een inhaalslag in het onderhoud gemaakt dient te worden. Hierbovenop zijn de recente prijsstijgingen gekomen. De verdere uitwerking van de maatregelen moet nog plaatsvinden. De verwachte prijsontwikkelingen van het asfalt zijn meegegeven aan de coalitiepartijen ten behoeve van de integrale meerjarenafweging voor het College Uitvoeringsprogramma 2022-2026, dan wel bij de Perspectiefnota 2024. In het MPP is hier nu nog geen rekening mee gehouden. Wel is binnen de financiële ruimte die er is het asfaltbudget licht opgehoogd.

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 plannen of lopen vertraging op in hun voorbereidingen). Ook kan een slechte winter opeens de noodzaak doen ontstaan om bepaalde wegvakken naar voren te halen in de planning en andere door te schuiven.

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 concept 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 zal in de loop van 2022 aan de nieuwe raad worden aangeboden. Besluitvorming over het structureel beschikbaar stellen van budget voor kunstwerken wordt integraal afgewogen bij het opstellen van een nieuw College Uitvoeringsprogramma 2022-2026, dan wel bij de Perspectiefnota 2024. In het nu voorliggende MPP is hier nog geen rekening mee gehouden. Bij toekenning wordt dit na een eerstvolgende actualisatie van het MPP in de begroting verwerkt.

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

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

- groot onderhoud asfalt
- onderhoud kunstwerken
- herstel van kabelsleuven
- dagelijks onderhoud elementenverharding



- wegmarkeringen
- schoonhouden openbare ruimte
- onderzoeken, inspecties en contracten
- kleine projecten wegbeheer
- vernieuwing wandelpaden
- verbeteren fietspaden Mobiliteitsvisie

De volgende wegenprojecten zijn in het MPP opgenomen:

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

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

- bijdrage aan dijkverbetering Amsteldijk Zuid (basisbijdrage, zie § 8)
- verdubbeling Bovenkerkerweg
- verkeersmaatregelen Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg (asfaltonderhoud)
- onderhoud speelplaatsen
- reconstructie van de diverse woonbuurten, zoals de Frans Halslaan e.o., de Cleopatralaan e.o., de Govert Flincklaan e.o., de Vliegeniersbuurt, Rozenoord e.o. en nog enkele buurten
- opwaarderen fietsroutes (museumspoorlijn, Handweg-noord, Oranjebaan, en nader te bepalen andere routes)
- verkeersmaatregelen op de route Noorddammerlaan-Legmeerdijk in Bovenkerk
- herinrichting van de Groenelaan

Voor het herstel van kabelsleuven is sinds 2022 een nieuwe systematiek van kosten-doorbelasting van kracht. Nutsbedrijven gaan zelf hun sleuven in elementenverhardingen dichtstraten, waar de gemeente dit voorheen zelf deed. Dat leidt tot een andere verdeling voor de budgetten voor inkomsten en herstel van kabelsleuven. In ieder geval is door deze nieuwe werkwijze een extra toezichthouder nodig om het herstraatwerk van de nutsbedrijven te controleren. Het gaat om veel werkzaamheden. Daar staat tegenover dat de gemeente zelf minder uitgaven hoeft te doen voor het herstraten. Daardoor worden de structurele kosten voor de toezichthouder (€ 78.000) in mindering gebracht op de dotatie aan de reserve wegen en toegevoegd aan het formatiebudget van de afdeling. Het budget voor herstraten van elementenverhardingen wordt navenant verlaagd. Het uiteindelijke effect van de nieuwe werkwijze voor de prognose van inkomsten en herstraatkosten op het MPP is nu nog niet geheel duidelijk, maar zal te zijner tijd in de projectbudgetten verwerkt worden.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor wegen en kunstwerken in 2022-2025 bedragen afgerond € 22,2 miljoen bij een budget (inclusief egaliseringsreserve) van afgerond € 23,0 miljoen. De jaarlijkse uitgaven liggen hoger dan de jaarlijkse dotatie, met het oog op de te realiseren inhaalslag die noodzakelijk blijkt vanuit recente weginspecties. Dit wordt



opgevangen door de egalisatiereserve. Deze heeft een beginstand op 1 januari 2022 van € 4,7 miljoen.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan wegen:					
* via exploitatie	11.079	2.914	2.735	2.715	2.715
* via kredietvotering	11.080	2.184	4.894	3.067	935
Totaal geraamde uitgaven	22.159	5.097	7.629	5.782	3.650
Budget wegen	18.338	4.938	4.437	4.482	4.482
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	- 3.820	- 159	- 3.192	-1300	832
Stand egalisatiereserve per 1-1-2022	4.691				
Reservemutatie 2022-2025*	- 3.820				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2025	871				

*-/ is een onttrekking

In dit financiële overzicht (budget wegen) is rekening gehouden met de via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie aangevraagde eenmalige dotatie van € 500.000 voor de eerste tranche van het versneld verbeteren van fietspaden in 2022. De dotatie aan de reserve wordt met ingang van 2022 structureel verlaagd met € 78.000 ten behoeve van extra formatie voor toezicht kabels en leidingen, en met € 32.200 omdat de kosten voor de software voor kabels en leidingen via een ICT-exploitatiebudget gaan lopen.

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 € 471.200. 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 2022 staat onder andere op het programma: het vervangen van een aantal voedingskasten, verlichtingsarmaturen in o.a. de Kastelen- en Kruidenbuurt, masten in o.a. de Betsy Perkbuur, Theaterbuurt en Molenbuurt. Tenslotte worden gehele lichtmasten vervangen langs o.a. de Legmeerdijk en Noorddammerlaan. In 2022 en 2023 wordt daarnaast de verlichting aangepast of vervangen langs de fietspaden 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 2022-2025 bedragen afgerond € 2,2 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 2,6 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 682.000.



bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan openbare verlichting:					
* via exploitatie	2.168	567	667	467	467
* via kredietvotering	0	0	0	0	0
Totaal geraamde uitgaven	2.168	567	667	467	467
Budget ov	1.885	471	471	471	471
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-283	- 96	- 196	4	4
Stand egalisatiereserve per 1-1-2022	682				
Reservemutatie 2022-2025*	-283				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2025	399				

*-/ 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 € 912.200.

Voor renovatie van bomen, beplantingsvakken, gazons, oevers en speelplaatsen is jaarlijks € 788.000 gereserveerd.

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 de recente storm Eunice in februari 2022. De gevolgen van deze storm zijn nog zichtbaar in het straatbeeld en zijn dermate groot dat aanvullend budget nodig is om de situatie te herstellen. De calamiteiten zijn inmiddels allemaal opgelost, al moeten er nog snoeiwerkzaamheden als gevolg van de storm plaatsvinden. Daarnaast moeten de boomstronken van de gesneuvelde bomen worden verwijderd en nieuwe bomen worden aangeplant. Bij het actualiseren van het MPP is uitgegaan van toekenning van deze budgetaanvraag. Van de benodigde € 300.000 wordt € 150.000 ingezet voor veiligheidsmaatregelen en opruimwerkzaamheden. Dit verloopt niet via het MPP. De overige € 150.000 is bedoeld voor herplant, die in het najaar van 2022 en het voorjaar van 2023 zullen plaatsvinden. Deze € 150.000 wordt gestort in de reserve groen-water-spelen en wordt ingezet op het project Bomenrenovatie in de jaarschijven 2022 en 2023. In de budgettenlijst is te zien dat op het project Bomenrenovatie een inhaalslag geprogrammeerd is in de komende jaren.



Welke bomen noodzakelijkerwijs gekapt moeten worden, blijkt uit de reguliere 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 € 100.000 gereserveerd voor een renovatiebijdrage aan het park Kronenburg in 2025.

Op het gebied van de oeverrenovaties wordt er in 2022 gewerkt aan het renoveren of vervangen van beschoeiingen langs de Beneluxbaan, Mont Blanc, Graaf Aelbrechtlaan, Charlotte van Montpensierlaan en Lucas van Leydenweg.

In 2022 worden binnen het programma spelen - naast het reguliere onderhoud (schoonhouden en reparaties) - onder andere aan de volgende speelplaatsen werkzaamheden verricht:

- De Ruwiellaan
- Willem Dreesweg-Overmijn
- Eline Verestraat
- Wim Meilinkhof
- Bakboord
- Augusta de Witlaan
- Pallas
- Eline Verestraat
- Eleanor Rooseveltlaan (aanleg nieuwe speelvoorziening)
- Michiel de Ruyterschool
- Wilhelminaplein

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

In november 2021 is de motie 'Fase 2 Groenblauwe school- en speelpleinen' aangenomen tijdens de raadsvergadering. Met deze motie is verzocht om in de komende jaren zo veel mogelijk speel- en schoolpleinen groenblauw in te richten. Momenteel wordt hiervoor een plan opgesteld dat mogelijk tot extra projecten gaat leiden. Dit plan wordt inclusief planning en raming bij de behandeling van de begroting 2023 aan de gemeenteraad voorgelegd.

In 2023 staan er inmiddels ook andere speelplaatsen op de planning: Graaf Janlaan en Cannenburgh.

In de komende twee jaar wordt het areaal uitgebreid geïnspecteerd, wordt het assetmanagement verder opgetuigd en worden beheerplannen opgesteld. Daarbij is het ook van belang dat er financiële ruimte is voor kwaliteitsverbetering van het groen en voor compensatie van groen dat voor projecten moet of moest wijken. De bodem van de reserve komt inmiddels in zicht, terwijl er nog een inhaalslag nodig is op het gebied van bomen- en heesterrenovaties. Naar verwachting zal bij de Perspectiefnota 2024 (in het



voorjaar van 2023) op basis van de hierboven genoemde inspecties een aanvullend structureel budget worden gevraagd.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor groen, water en spelen in 2022-2025 bedragen afgerond € 5,1 miljoen bij een budget (inclusief egaliseriereserve) van afgerond € 5,2 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2021 van € 1,4 miljoen.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan groen/water/spelen:					
* via exploitatie	4.280	1.271	1.283	838	888
* via kredietvoting	842	249	422	171	0
Totaal geraamde uitgaven	5.122	1.520	1.705	1.009	888
Budget groen/water/spelen :	3.849	1.112	912	912	912
Saldo (verrekenen met egaliseriereserve)	- 1.273	- 408	- 793	- 96	24
Stand egaliseriereserve per 1-1-2022	1.401				
Reservemutatie 2022-2025*	- 1.273				
Stand egaliseriereserve per 31-12-2025	128				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In dit financiële overzicht is rekening gehouden met de via de Perspectiefnota 2023 aangevraagde € 150.000 voor herplant van bomen na de storm Eunice. De storting in de reserve vindt plaats in 2022, de realisatie van de herplant in 2022 en 2023.

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 € 655.300.

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

- verkeersvoorzieningen en maatregelen (waaronder fietsenstallingen en educatie)
- verkeersborden, straatnaamborden en bewegwijzering
- verkeersonderzoek

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

De volgende losse verkeersprojecten zijn nu in het MPP opgenomen:

- verkeersmaatregelen Laan Walcheren
- aanleg fietsstraat De Savornin Lohmanlaan

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

- verdubbeling Bovenkerkerweg
- verkeersmaatregelen Noorddammerlaan-Legmeerdijk
- verkeersveiligheid Willem Dreesweg-Melkweg-Jupiter
- opwaarderen fietsroutes (Sportasroute, Handweg-noord)
- rotondes en fietspad Oranjebaan
- reconstructie Frans Halsbuurt
- herinrichting van de Groenelaan
- aanleg van een vrijliggend fietspad langs Laan Nieuwer-Amstel en de Burg. Colijnweg (in combinatie met de nieuwe rotonde)



Bij het onderdeel verkeer is met het huidige structurele budget van zo'n 6,5 ton alleen ruimte voor regulier werk en voor kleine en enkele middelgrote verkeersprojecten. Als er tussentijds ruimte is voor (cofinanciering van) een belangrijk groot project, dan wordt zo'n project ook meegenomen in de programmering, zoals recent gebeurd is met de reconstructie van het Keizer Karelplein en de Keizer Karelweg. Reconstructie van de Groenelaan, waarbij diverse gevaarlijke kruispunten onder handen worden genomen, wordt ook met bestaande middelen gefinancierd. Daarnaast wordt aan de verdubbeling van de Bovenkerkerweg deels bijgedragen vanuit de reserve verkeer. Voor dit project is aanvullend budget beschikbaar gesteld via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie.

Andere grote infrastructurele maatregelen zijn geen onderdeel van het meerjarenprojectenplan. Als deze grote projecten wenselijk of noodzakelijk zijn, dan zijn aanvullende kredieten nodig. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het maken van ongelijkvloerse kruispunten. De grote projecten A9, Amstelveenlijn en knoop Ouderkerkerlaan vielen/vallen niet onder het programma Buitenruimte. Ook voor grote projecten als gevolg van de Mobiliteitsvisie en grote regionale opgaven is zoals gezegd nog geen budget voorhanden. Hier wordt onder andere met verschillende andere overheden aan gewerkt in de Zuidlob-studie.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersmaatregelen in 2022-2025 bedragen afgerond € 6,3 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 7,6 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2022 van € 4,0 miljoen. Het programma past daarmee binnen de financiële ruimte die er is. In 2023 en 2024 liggen de uitgaven fors hoger dan het jaarlijkse budget. Dit wordt opgevangen door de egalisatiereserve en door de extra dotatie van 2022 ten behoeve van de verdubbeling van de Bovenkerkerweg in 2023.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan verkeer:					
* via exploitatie	1.409	389	340	340	340
* via kredietvoting	4.939	325	2.534	2.080	0
Totaal geraamde uitgaven	6.348	714	2.874	2.420	340
Budget verkeer	3.621	1.655	655	655	655
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-2.726	942	- 2.219	-1.765	315
Stand egalisatiereserve per 1-1-2022	4.028				
Reservemutatie 2022-2025*	-2.726				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2025	1.302				

*-/ is een onttrekking

* ogenschijnlijke rekenfouten hebben met afrondingsverschillen te maken

In dit financiële overzicht is rekening gehouden met de via het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie toegekende bijdrage van € 1.000.000 voor verdubbeling van de Bovenkerkerweg. De storting in de reserve vindt plaats in 2022, de realisatie van het project in 2023.



6. Verkeersregelininstallaties

Voor de vervanging en verbetering van VRI's wordt jaarlijks € 473.600 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 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 de kruising Dr. Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg, met als doel de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor schoolgaande kinderen te verbeteren en de doorstroming op de kruising Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg te waarborgen, door ervoor te zorgen dat rechtdoorgaand verkeer niet meer hoeft te wachten als een tram parallel passeert

Daarnaast is 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, aanpassen/verlengen van opstelvakken en het instellen van groene golven en netwerkregelingen.

Vanuit het programma wordt ook geïnvesteerd in dynamische reisinformatie. Dit zijn immers ook verkeersinstallaties. De kosten hiervoor zijn beperkt, omdat de Vervoerregio in de regel 95% van de kosten vergoedt. Het systeem op het busstation is de komende jaren ook aan vervanging toe. De kosten hiervoor zijn nog niet bekend en nog niet in het programma opgenomen.

Financieel overzicht

De geplande uitgaven voor verkeersinstallaties in 2022-2025 bedragen afgerond € 4,0 miljoen bij een budget (inclusief egalisatiereserve) van afgerond € 4,7 miljoen. De reserve heeft een beginstand op 1 januari 2022 van € 2,3 miljoen. In de periode 2025-2027 wordt een piek voorzien in vervangingen op basis van technische ouderdom. Onder andere vrijwel alle (overblijvende) VRI's op de Amstelveenlijn zijn dan aan vervanging toe. Daarnaast is nog een aantal 'losse' VRI's aan vervanging toe. In de jaren daarna zijn er echter weer weinig tot geen vervangingen nodig. Volgens de huidige planning resteert er eind 2025 nog ongeveer € 700.000 in de reserve om de piek in 2025-2027 op te vangen. Indien bepaalde VRI's iets langer meegaan dan hun technische ouderdom is deze piek wellicht op te vangen met deze 7 ton en de jaarlijkse standaarddotatie via de egalisatiereserve. We bekijken deze prognose jaarlijks en indien nodig volgt een advies voor financiële bijstelling.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan verkeersregelininstallaties:					
* via exploitatie	200	50	50	50	50
* via kredietvotering	3.757	531	1.456	1.070	700
Totaal geraamde uitgaven	3.957	581	1.506	1.120	750
Budget VRI	2.394	974	474	474	474
Saldo (verrekenen met egalisatiereserve)	-1.562	393	-1.032	-646	-276
Stand egalisatiereserve per 1-1-2022	2.266				
Reservemutatie 2022-2025*	-1.562				
Stand egalisatiereserve per 31-12-2025	704				

*-/ 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 reconstructies van de Frans Halslaan e.o. en de Govert Flincklaan e.o. zijn gestart. De reconstructie van de Cleopatralaan e.o. wordt in 2022 afgerond. In 2023 gaan de Vliegeniersbuurt, Rozenoord 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.

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.

Financieel overzicht

Het GRP 2021-2026 kent een totale geraamde investeringsbehoefte van € 24,7 miljoen. Hiervan is € 21,0 miljoen beschikbaar voor het MPP en € 3,7 miljoen voor investeringen in gemalen, bergbezinkbassins, drukrioleringen en persleidingen. In 2021 is binnen het MPP € 1,8 miljoen besteed. Via dit meerjarenprojectenplan wordt € 16,4 miljoen concreet ingevuld voor de periode 2022-2025. Het restant van € 2,8 miljoen is voor de periode vanaf 2026 gereserveerd. De uit de investeringen voortvloeiende lasten worden gedekt via het rioolrecht. Het geringe negatieve saldo in de onderstaande tabel is niet problematisch vanwege de investeringsruimte die nog beschikbaar is vanaf 2026.

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving	Totaal	2022	2023	2024	2025
Meerjarenprojectenplan riolering:					
* via exploitatie	0	0	0	0	0
* via kredietvoting	16.363	1.993	5.462	6.893	2.015
Totaal	16.363	1.993	5.462	6.893	2.015
* fasering vanuit 2021 cf jaarrekening	153	153	0	0	0
* GRP 2021-2026	11.936	3.184	4.262	1.760	2.730
* bijdrage uit spaarvoorziening riolen	4.100	1.200	1.200	1.200	500
Saldo *	-173				

* Het negatieve saldo onderaan de streep is geen probleem. Dit heeft ermee te maken dat een deel van de beschikbare investeringsruimte buiten de planhorizon geparkeerd staat.



8. Totaaloverzicht budgetten en projecten

Het bovenstaande programma leidt tot het volgende financiële totaalplaatje:

RECAPITULATIE MEERJARENPROJECTENPLAN BUITENRUIMTE AMSTELVEEN 2022-2025

bedragen x 1.000 euro					
Omschrijving onderdeel meerjarenprojectenplan	Totaal	2022	2023	2024	2025
-wegen	22.159	5.097	7.629	5.782	3.650
-verkeer	6.348	714	2.874	2.420	340
-verkeersregelinstallaties	3.957	581	1.506	1.120	750
-openbare verlichting	2.168	567	667	467	467
-groen, water en spelen	5.122	1.520	1.705	1.009	888
-riolering	16.363	1.993	5.462	6.893	2.015
Totaal	56.115	10.471	19.843	17.690	8.110

In totaliteit omvat het nu voorgelegde plan een omzetvolume van netto € 56 miljoen in de periode 2022-2025, waarvan € 10,5 miljoen in 2022.

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

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

De projecten staan op thema/discipline ingedeeld. De combinatieprojecten staan apart benoemd, maar de bijdragen per discipline zijn verwerkt bij de thema's. Per thema wordt een indicatie gegeven van de totale kosten in de periode 2022-2025. Deze berust op een grove kostenraming per deelproject, maar de kosteninschatting per deelproject is vanwege toekomstige aanbestedingen vertrouwelijk. Bovendien is deze doorgaans zeer indicatief. Vaak moeten projecten nog worden opgestart, zijn er meerdere varianten denkbaar en zijn er nog geen technische onderzoeken gedaan.

In 2022 is – net als in 2021 – een actueel probleem dat veel producten niet leverbaar zijn of tegen extreem lange levertijden of hoge kosten. Daar is bij gekomen dat de energie- en grondstofprijzen in 2022 enorm gestegen zijn. Het risico op aanzienlijke inflatie is groot. Ook kan de aanleg van een glasvezelnetwerk in Amstelveen in de komende jaren invloed hebben op de planning. Het is immers zonde om een nieuw aangelegd werk direct weer op te breken voor de aanleg van veel nieuwe kabels. Een laatste risico zit in de extreme onderbezetting bij Liander, terwijl Liander wel een grote uitbreidings- en vervangingsopgave heeft te volbrengen. Dat 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 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	22.158.557	23.029.176
Openbare verlichting	2.168.000	2.566.709
Groen, water, spelen	5.121.664	5.249.318
Verkeer	6.347.675	7.649.220
Verkeersregelinstallaties	3.956.857	4.660.672
Riolering investeringsprojecten (**)	16.361.943	19.189.346
Totaal	56.114.695	62.344.440

- * Stand reserve per 1-1-2022 plus 4 jaar structurele dotaties plus eenmalige dotaties, oftewel tot en met eind 2025.
- ** Dit zijn de beschikbare middelen voor riolering in de periode 2022 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 aangevraagde € 300.000 (waarvan € 150.000 ten behoeve van het MPP) via de Perspectiefnota 2023 beschikbaar worden gesteld. De overige aanvragen voor extra middelen worden integraal afgewogen bij het opstellen van het nieuwe collegeuitvoeringsprogramma in 2022 en verwerkt in de 2^e tijdvakrapportage 2022 en de begroting 2023.

Het gaat hierbij om:

- Nota Civieltechnische Kunstwerken: € 500.000 per jaar vanaf 2023 (structureel)
- Verbeteren fietspadennetwerk: € 500.000 per jaar 2023-2031 (9x)
- Kostenontwikkeling asfalt: € 100.000 (2022), € 200.000 (2023), € 300.000 (2024), € 400.000 (2025+)
- Bijdrage verbetering waterkering Amsteldijk Zuid: € 900.000 in 2024
- Uitwerken motie groen-blauwe speelpleinen: € P.M.
- Uitwerken motie The Leaf groene pergola's: € P.M.

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

Ontwikkeling reserve wegen en kunstwerken

Stand reserve 1-1-2022	4.690.776
Dotatie 2022	4.938.000
Verrekening projecten 2022	5.097.422
Verwachte stand 1-1-2023	4.531.353
Dotatie 2023	4.436.800
Verrekening projecten 2023	7.629.134
Verwachte stand 1-1-2024	1.339.019
Dotatie 2024	4.481.800



Verrekening projecten 2024	5.782.000
Verwachte stand 1-1-2025	38.819
Dotatie 2025	4.481.800
Verrekening projecten 2025	3.650.000
Verwachte stand 1-1-2026	870.619

Ontwikkeling reserve groen-water-spelen

Stand reserve 1-1-2022	1.400.518
Dotatie 2022	1.112.200
Verrekening projecten 2022	1.519.851
Verwachte stand 1-1-2023	992.867
Dotatie 2023	912.200
Verrekening projecten 2023	1.705.313
Verwachte stand 1-1-2024	199.754
Dotatie 2024	912.200
Verrekening projecten 2024	1.008.500
Verwachte stand 1-1-2025	103.454
Dotatie 2025	912.200
Verrekening projecten 2025	888.000
Verwachte stand 1-1-2026	127.654

Ontwikkeling reserve openbare verlichting

Stand reserve 1-1-2022	681.909
Dotatie 2022	471.200
Verrekening projecten 2022	567.000
Verwachte stand 1-1-2023	586.109
Dotatie 2023	471.200
Verrekening projecten 2023	667.000
Verwachte stand 1-1-2024	390.309
Dotatie 2024	471.200
Verrekening projecten 2024	467.000
Verwachte stand 1-1-2025	394.509
Dotatie 2025	471.200
Verrekening projecten 2025	467.000
Verwachte stand 1-1-2026	398.709

Ontwikkeling reserve verkeer

Stand reserve 1-1-2022	4.028.020
Dotatie 2022	1.655.300
Verrekening projecten 2022	713.661
Verwachte stand 1-1-2023	4.969.659
Dotatie 2023	655.300
Verrekening projecten 2023	2.874.013
Verwachte stand 1-1-2024	2.750.946
Dotatie 2024	655.300
Verrekening projecten 2024	2.420.000
Verwachte stand 1-1-2025	986.246
Dotatie 2025	655.300



Verrekening projecten 2025	340.000
Verwachte stand 1-1-2026	1.301.546

Ontwikkeling reserve VRI's

Stand reserve 1-1-2022	2.266.272
Dotatie 2022	973.600
Verrekening projecten 2022	580.857
Verwachte stand 1-1-2023	2.659.015
Dotatie 2023	473.600
Verrekening projecten 2023	1.506.000
Verwachte stand 1-1-2024	1.626.615
Dotatie 2024	473.600
Verrekening projecten 2024	1.120.000
Verwachte stand 1-1-2025	980.215
Dotatie 2025	473.600
Verrekening projecten 2025	750.000
Verwachte stand 1-1-2026	703.815

Ontwikkeling investeringsruimte riolering

Investeringsruimte per 1-1-2022	19.189.346
Verrekening projecten 2022	1.992.500
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2022	17.196.846
Verrekening projecten 2023	5.461.943
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2023	11.734.903
Verrekening projecten 2024	6.892.500
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2024	4.842.403
Verrekening projecten 2025	2.015.000
Verwachte investeringsruimte per 31-12-2025	2.827.403

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 en energie en door het groeiende spanningsveld tussen bomen en verhardingen komt de bodem van de reserve wegen in zicht.
- 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 terwijl daar ook het groen onderhanden genomen wordt. Doordat aan deze reconstructieprojecten moet worden bijgedragen (kostentoerekening per discipline), blijft er te weinig ruimte over om achterstanden in reguliere vervangingen in te lopen. Ook is er weinig budgettaire ruimte voor nieuwe groeninitiatieven.
- 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.



- Door vaststelling van het nieuwe GRP is er voldoende financiële ruimte beschikbaar om de komende jaren te kunnen investeren in rioolvervangingen en klimaatadaptieve maatregelen.
- Voor grootschalige investeringen in kunstwerken is nog geen financiële dekking aanwezig. Hiertoe wordt in 2022 een nieuwe Nota Civieltechnische Kunstwerken aan de raad voorgelegd, inclusief de bijbehorende financiële consequenties.
- Wat betreft de vervanging van verkeersregelinstallaties ontstaat er in de periode 2025-2027 een piek aan vervangingsinvesteringen. Er lijkt nu een klein faseringsprobleem te ontstaan, die in de jaren daarna weer wordt rechtgetrokken. We houden dit jaarlijks in de gaten. Er is nu nog geen aanleiding tot maatregelen.

9. Financieringssystematiek

Het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte kent ten minste vier financieringsbronnen:

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

De structurele dotaties worden jaarlijks bij de programmabegroting door de raad vastgesteld en behoeven geen nadere besluitvorming. De dotaties worden periodiek geïndexeerd. Op basis van een raadsvoorstel is het mogelijk de structurele dotatie te laten bijstellen.

Soms wordt (meerjarig) incidenteel budget toegevoegd of onttrokken aan de reserves. Dit 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 egalisatiereserves te laten verlopen, omdat dan alle kosten voor de buitenruimte goed inzichtelijk blijven en omdat ook deze projecten doorgaans over de jaargrenzen heen lopen.

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

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

- toegankelijke bushaltes en andere openbaarvervoervoorzieningen
- verbeteringen van het regionale hoofdwegennet
- verkeerseducatie en campagnes



- verkeersveiligheidsmaatregelen (30 km/uur- of 60 km/uur-maatregelen, schoolthuisroutes, aanpak van onveilige kruispunten)
- fietsenstallingen (belangrijke OV-haltes, regionale bestemmingen)
- regionale hoofd fietsroutes (wezenlijke verbetering van zwakke schakels, aanleggen van ontbrekende schakels)

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

De Vervoerregio financiert mee vanuit de Brede Doeluitkering die regionale overheden van het Rijk krijgen. De Vervoerregio heeft hiervoor eigen beleid opgesteld. Maatregelen worden getoetst aan het regionale belang dat de Vervoerregio aan de maatregelen hecht.

Een van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een bijdrage van de Vervoerregio is dat de gemeente zelf voldoende dekking heeft voor het project. Daarom is het van belang dat de reserves waaruit deze projecten gefinancierd worden altijd voldoende gevuld zijn. De afgelopen jaren is dit geen probleem geweest, 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 B opgenomen, omdat het niet wenselijk is deze budgetten openbaar te maken. De werken moeten immers nog aanbesteed worden en de budgetten zijn slechts grof en indicatief bepaald. Het is vooral van belang om de bijbehorende ingeschatte kapitaallasten af te zetten tegen de beschikbare middelen.

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 2022-2023.

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.

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. Een aanvullend meerjarig budget om meer meters te kunnen maken wordt integraal afgewogen bij het opstellen van een nieuw collegeuitvoeringsprogramma. 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 de verwachting is dat daarbij ook delen van de weg vernieuwd worden. 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 bekend.

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 gesloten verharding.

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.

VRI Bovenkerkerweg-Spinnerij

De verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising Bovenkerkerweg-Spinnerij was verouderd en moest worden vervangen. Dit is in de eerste helft van 2022 uitgevoerd. Daarbij is ook een extra linksafvak op de Spinnerij aangelegd om de doorstroming te verbeteren.

VRI Beneluxbaan-Hammarskjöldsingel

De verkeersregelinstallatie op de kruising Beneluxbaan-Hammarskjöldsingel is aan vervanging toe. De kruising maakt onderdeel uit van de studie verbeteren verkeersafwikkeling Amstelveen-zuid. Het is wenselijk de doorstroming hier te verbeteren. Vooralsnog blijft de bovengrondse langzaamverkeersoversteek aanwezig. Het verkeerslicht op de aansluiting met Canon verdwijnt, het weefvak wordt verlengd en de opstelvakindeling op de Hammarskjöldsingel wijzigt naar twee rechtsafvakken en één linksafvak). Het werk wordt in de tweede helft van 2022 uitgevoerd.

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 is in 2023 aan vervanging toe.

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 in 2025 aan vervanging toe. De VRI staat op een 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 2023/2024.

VRI Beneluxbaan-Handelsweg

De verkeersregelautomaat op het kruispunt Beneluxbaan-Handelsweg is in 2024 aan vervanging toe.

Verkeersmaatregelen Amstelbrug

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

Brug NTC-Bouwerij

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

Actieplan Groen moet je doen

Er is budget beschikbaar voor het uitvoeren van allerlei kleine groeninitiatieven vanuit bewoners. Het plan voor de besteding van het budget is inmiddels gemaakt.

Groenrenovatie Kronenburg

Een deel van de wijk Kronenburg wordt ontwikkeld. Ook het park krijgt hierbij een opknapbeurt. Vanuit de reserve groen-water-spelen wordt bijgedragen aan dit project.

Vergroenen schoolpleinen

De gemeenteraad heeft in 2019 besloten budget beschikbaar te stellen voor het vergroenen van twee schoolpleinen. Er is o.a. een minibos voor geplant op het schoolplein bij De Westwijzer. De rest van het budget wordt besteed aan het schoolplein bij de Omnibus aan de Pandora. Om meer schoolpleinen te kunnen vergroenen is eerst aanvullend budget nodig.

Speelplaatsen De Ruwiellaan en Overmijn

De speeltuin en het trapveld aan de De Ruwiellaan en de speelplaats aan de Overmijn bij de Willem Dreesweg worden gerenoveerd.

Skatebaan Amstelveen-zuid

In Amstelveen-zuid wordt een skatebaan aangelegd in de groenzone tussen Schweitzerlaan en Legmeerdijk.

Relinen Amstelveen-noord fase 2

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.

**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.

VRI Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg

Op het kruispunt Willem Dreesweg-Jupiter-Melkweg komt een aparte vrijliggende oversteek voor fietsers. De zuidelijke aansluiting met de Jupiter vervalt voor autoverkeer. Er komt een apart rechtsafvak vanaf de Willem Dreesweg naar de Melkweg. Linksafverkeer richting Melkweg moet één afslag eerder gaan nemen en parallel rijden of keren bij de rotonde Gondel-Praam. De verkeersregelininstallatie wordt tijdens het werk ook vervangen en er wordt asfaltonderhoud op de Willem Dreesweg uitgevoerd. Uitvoering vindt plaats in de tweede helft van 2022.

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.

Reconstructie Cleopatralaan 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. Het werk is in uitvoering.

Reconstructie Vlielandstraat 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.

Reconstructie Rozenoord e.o.

In de Rozenoord en de Prof. Scholtenlaan wordt het riool vervangen, wordt hemelwater zo veel mogelijk afgekoppeld en wordt de buitenruimte opnieuw ingericht. In de Burg. Haspelslaan worden ook nader te bepalen rioleringswerkzaamheden uitgevoerd. In het project wordt ook herinrichting van de delen van de openbare ruimte overwogen.

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 en fietspaden Oranjebaan

Het fietspad langs de Oranjebaan maakt onderdeel uit van de regionale hoofdfietsroute tussen Badhoevedorp/Schiphol en Amsterdam-Zuidoost. Het gedeelte tussen Beneluxbaan en Pandora is in zeer slechte staat. Dit pad wordt opgeknapt, uitgevoerd in gesloten verharding (deels beton, deels asfalt) en 4 meter breed. De grote bomen kunnen hierbij worden gespaard. De verkeersregelinstanties op de kruisingen van de Oranjebaan met de Camera Obscuraalaa en De Parelvisserlaan zijn verouderd en worden vervangen door rotondes. 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), met behoud van zo veel mogelijk waardevol groen. 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 verkeersregelinstantie op de kruising Burgemeester Colijnweg-Laan Nieuwer-Amstel wordt vervangen door een rotonde. Ook wordt een nieuw vrijliggend fietspad aangelegd langs beide wegen om de Doorweg met de Amsterdamseweg te verbinden. De verkeerslichten op de kruising Burgemeester Colijnweg-Dorpsstraat zijn verwijderd. De aannemer van de A9 heeft aan de oostzijde van de Amsterdamseweg een tweerichtingsfietspad aangelegd waarop dit project zal aansluiten. 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

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 (gesloten verharding)

Dit fietspad is onderdeel van de regionale hoofdfietsroute Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn. Het pad verkeerde in slechte staat en er was regelmatig onderhoud nodig. Het pad wordt uitgevoerd in beton door middel van zogenaamde Easypath-platen. Daarmee kunnen de bomen gespaard worden. In hetzelfde project is de verkeersregelinstantie op de kruising Keizer Karelweg-Handweg vervangen. Hierbij wordt een fietsoversteek richting Oostelijke Poeloever en de museumspoorlijn gerealiseerd en er wordt een opstelvak op de Handweg 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.

Reconstructie De Eendracht e.o.

De bestrating op De Eendracht is aan een opknapbeurt toe. Naar verwachting wordt de riolering voor vuil water en hemelwater gescheiden.

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.

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 Käthe Kollwitzstraat 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.

Reconstructie Veldlust e.o.

De Veldlust en omgeving zijn aan een opknapbeurt toe en de verharding rond het speelveld bij de Eindhoeve dient vervangen te worden. Daarnaast wordt gezien of de riolering voor vuil water en hemelwater gescheiden kan worden. Het exacte werkgebied moet nog worden vastgesteld.