

Wegenplan Amstelveen 2025

Afdeling Projecten & Advies
Team Beleid en Advies Buitenruimte
01 mei 2025



Inhoud

1. Aanleiding en doel Wegenplan	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel Wegenplan	3
1.3 Uitdagingen en strategische keuzes	3
2. Omvang en kwaliteit van het wegenareaal	4
2.1 Omvang areaal	4
2.2 Huidige kwaliteitsniveau areaal	4
3. Onderhoudsopgave 2025-2034	7
3.1 Groot onderhoud elementenverhardingen in de woonwijken	7
3.2 Groot onderhoud en reconstructies van de hoofdinfrastructuur	7
4. Beheerstrategie	9
4.1 Onderhoud elementenverhardingen	9
4.2 Onderhoud gesloten verharding (asfalt en beton)	9
4.3 Prognose kwaliteitsverbetering	10
5. Financiën	11
5.1 Huidig beschikbaar budget	11
5.2 Benodigd aanvullend budget	12
5.3 Totaal benodigd wegenbudget	13
Bijlage 1: Investeringschema Reconstructies hoofdinfrastructuur	14
Bijlage 2: Totaal benodigd budget onderhoud wegen (structureel en incidenteel)	15



1. Aanleiding en doel Wegenplan

1.1 Aanleiding

De gemeente Amstelveen is verantwoordelijk voor het beheer van en onderhoud aan de openbare ruimte in Amstelveen. Een goed onderhouden en aantrekkelijke openbare ruimte draagt bij aan de veiligheid, de algemene gezondheid van inwoners en de economische positie van de gemeente. De openbare ruimte heeft verschillende functies, en er zijn vele opgaven die gevolgen hebben voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Dit maakt dat de openbare ruimte aan een breed palet aan eisen moet voldoen. Onderdeel van deze openbare ruimte is het gemeentelijk wegennet in de gemeente Amstelveen. Het betreft de openbare wegen, fietspaden, trottoirs en ander verhardingen waar de gemeente onderhoudsplichtige is. Het totale wegennet bestaat uit open verharding, gesloten verharding, halfverharding en onverhard/overig. Opgeteld een oppervlakte van ca. 5,3 miljoen m².

1.2 Doel Wegenplan

In het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is vastgelegd, dat voor het beheer van kapitaalgoederen beheerplannen met een meerjarenonderhoudsprogramma nodig zijn. Dit Wegenplan geeft inzicht in de structurele budgetten die nodig zijn om het areaal wegen veilig en begaanbaar in stand te houden. Binnen de kaders van (landelijke) wetgeving, normeringen en gemeentelijke doelstellingen. Gebaseerd op de staat van onderhoud van de wegen.

1.3 Uitdagingen en strategische keuzes

Het Wegenplan Amstelveen bevat afspraken en keuzes over hoe om te gaan met de verschillende opgaven die de gemeente de komende jaren te wachten staan. Deze opgaven omvatten veranderend verkeerskundig gebruik, klimaatgerelateerde uitdagingen zoals boomwortelopdruk en veendijken, en de noodzaak voor grootschalig herstraten van open verhardingen in diverse wijken. Dit laatste is het gevolg van de sterke groei van Amstelveen in de afgelopen decennia, waarbij wijken uit de jaren '80 en '90 nu toe zijn aan groot onderhoud. Daarnaast is er een opgave voor reconstructies van de hoofdwegen.

Het budget voor wegenonderhoud staat onder druk door deze opgaven. Bovendien zijn de prijzen in de grond-, weg- en waterbouwsector de afgelopen jaren harder gestegen dan de gemiddelde inflatie. Dit betekent dat we keuzes moeten maken. In dit plan maken we deze keuzes inzichtelijk en werken we een onderhoudsstrategie uit om met deze opgaven om te gaan en de financiële consequenties hiervan te beheersen.



2. Omvang en kwaliteit van het wegenareaal

De gemeente Amstelveen beschikt over een uitgebreid areaal aan wegen, bestaande uit verschillende verhardingstypen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omvang en samenstelling van het areaal, het huidige kwaliteitsniveau op basis van inspectiegegevens en de verschillen in onderhoudstoestand tussen wijken. Deze informatie vormt de basis voor het bepalen van de onderhoudsopgave en prioritering.

2.1 Omvang areaal

De gemeente Amstelveen beschikt over circa 5.300.000 m² wegverhardingen, inclusief halfverharde en onverharde wegen. De verdeling van het areaal per verhardingstype is als volgt:

Omvang en verdeling wegenareaal		
Verhardingstype	Oppervlakte (m ²)	Percentage areaal
Asfalt	1.352.100	25,51%
Elementen	3.286.400	62,00%
Beton	46.400	0,88%
Overig (halfverharding en onverhard)	615.100	11,61%
Totaal	5.300.000	100,00%

2.2 Huidige kwaliteitsniveau areaal

Op basis van de in begin 2024 uitgevoerde wegininspectie is de kwaliteit van het wegennet in beeld gebracht. Dit betreft de cyclische inspectie, zoals de gemeente tweejaarlijks hanteert. Hiermee is op netwerkniveau inzicht gegeven in de onderhoudstoestand van de conditie van verhardingen, asfalt, beton en elementen. Op basis van zichtbare schades zijn alle verhardingen beoordeeld en vertaald naar de kwaliteitsklassen:

- **Voldoende:** Wegen en wegvakken die binnen de komende 10 jaar geen onderhoud behoeven. Dit houdt in dat er sprake kan zijn van geringe schade, maar niet zodanig dat er binnen 10 jaar onderhoud nodig is. Incidentele omstandigheden (bijv. een strenge winter, mechanische schade) kunnen echter leiden tot eerder onderhoud.
- **Matig:** Wegen en wegvakken die binnen de komende 4 jaar onderhoud behoeven. Hierbij gaat het om wegvakonderdelen met matige schade die binnen 4 jaar moeten worden verholpen. De richtlijn is bereikt, maar nog niet overschreden. Uitstellen van onderhoud is mogelijk, maar moet binnen de termijn van 4 jaar plaatsvinden.
- **Onvoldoende:** Wegen en wegvakken die binnen 1-2 jaar onderhoud behoeven. Bij deze kwaliteitsklasse is de richtlijn deels overschreden en is er sprake van achterstallig onderhoud. Uitstellen van onderhoud is niet gewenst en moet binnen 1-2 jaar worden weggevoerd om negatieve effecten zoals verkeersonveilige situaties, aansprakelijkheidsstellingen en kapitaalvernietiging te voorkomen.

Kwaliteitsverdeling areaal wegen Amstelveen			
Kwaliteitsklassen	Voldoende	Matig	Onvoldoende
Kwaliteit o.b.v. inspectie 2024	75%	3%	22%
Landelijk norm/ streefniveau	78-88%	9-13%	4-9%

Uit de analyse van de resultaten valt te constateren dat de gehele kwaliteit van verhardingen niet in lijn is met de ambitie van de gemeente en ook niet met het landelijke streefniveau. Van het gehele



5 Wegenplan Amstelveen 2025 - Samenvatting

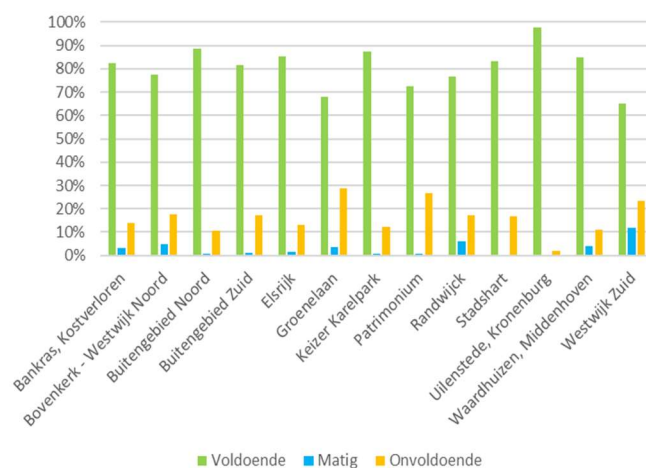
areaal scoort 22% onvoldoende volgens de wegbeheersystematiek, dat is relatief hoog vergeleken met de landelijke norm/streefniveau.

Het percentage 'onvoldoende' (22%) betekent dat 22% van het areaal wegen schade heeft die als 'onvoldoende' wordt geclassificeerd. Meestal betreft deze schade niet de hele weg, maar een kleiner deel. In werkelijkheid heeft dus niet 22% van het wegoppervlak schade, maar de systematiek classificeert wel 22% van de wegen als 'onvoldoende'. Anders gezegd, per wegvak gaat de systematiek uit van het gehele oppervlak van dit wegdeel en niet van de omvang van de schade.

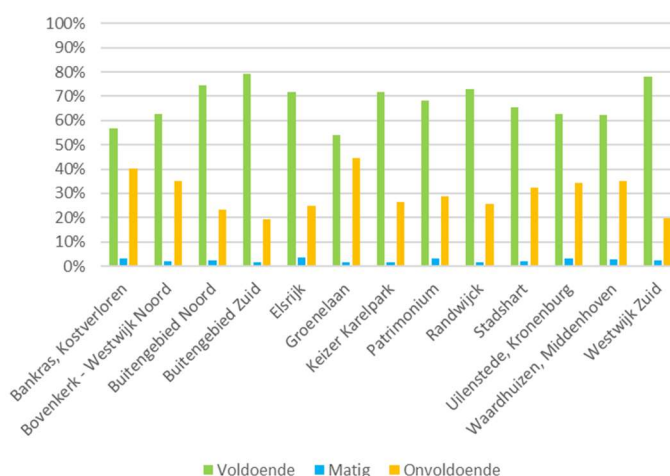
Kwaliteitsverdeling per wijk

Op basis van de verzamelde gegevens over de kwaliteit van het wegennet is hieronder per wijk de huidige staat van de verhardingen weergegeven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen gesloten verhardingen (asfalt en beton) en open verhardingen (elementenverharding). Voor beide typen verharding wordt per wijk aangegeven welk percentage valt in de kwaliteitsklassen *voldoende*, *matig* en *onvoldoende*. Deze percentages zijn gebaseerd op de oppervlakte van het areaal in de betreffende gebieden.

Kwaliteitsverdeling gesloten verharding			
Gebied	Vol-doende	Matig	Onvol-doende
Bankras, Kostverloren	83%	3%	14%
Bovenkerk - Westwijk Noord	78%	5%	18%
Buitengebied Noord	89%	1%	10%
Buitengebied Zuid	82%	1%	17%
Elsrijk	85%	2%	13%
Groenelaan	68%	4%	28%
Keizer Karelpark	87%	1%	12%
Patrimonium	73%	1%	26%
Randwijk	77%	6%	17%
Stadshart	83%	0%	17%
Uilenstede, Kronenburg	98%	0%	2%
Waardhuizen, Middenhoven	85%	4%	11%
Westwijk Zuid	65%	12%	23%



Kwaliteitsverdeling open verharding			
Gebied	Vol-doende	Matig	Onvol-doende
Bankras, Kostverloren	57%	3%	40%
Bovenkerk - Westwijk Noord	63%	2%	35%
Buitengebied Noord	74%	2%	23%
Buitengebied Zuid	79%	2%	19%
Elsrijk	72%	3%	25%
Groenelaan	54%	2%	44%
Keizer Karelpark	72%	2%	26%
Patrimonium	68%	3%	29%
Randwijk	73%	1%	25%
Stadshart	66%	2%	33%
Uilenstede, Kronenburg	63%	3%	34%
Waardhuizen, Middenhoven	62%	3%	35%
Westwijk Zuid	78%	2%	20%





Toelichting kwaliteitscijfers per wijk

De kwaliteit van de verhardingen verschilt per wijk. In het algemeen is de staat van de gesloten verhardingen beter dan die van de open verhardingen. Het totaalpercentage 'onvoldoende' voor het volledige Amstelveense wegennet bedraagt momenteel circa 22%.

In verschillende wijken valt op dat vooral de open verharding een relatief hoog aandeel 'onvoldoende' laat zien. Het gaat met name om:

- Waardhuizen en Middenhoven: Deze wijken bestaan grotendeels uit woonerven die in de jaren '80 en '90 zijn aangelegd. Inmiddels zijn deze verhardingen 30 tot 40 jaar oud en toe aan groot onderhoud of vervanging. Naast de leeftijd van het materiaal speelt ook de ondergrond een rol: klei en veen zorgen voor verzakkingen (zowel gelijkmatig als ongelijkmatig), en boomwortelopdruk veroorzaakt extra schade. De riolering is hier nog niet aan vervanging toe, maar de kwaliteit van de verharding vraagt wel om een bredere blik waarbij ook andere aspecten van de inrichting – zoals het groen – betrokken worden.
- Bankras, Kostverloren en Groenelaan: Deze wijken zijn aangelegd in de jaren '60 en '70. De kwaliteit van de open verharding staat hier onder druk door onder andere boomwortelopdruk. In het verleden is hier wel regulier en klein onderhoud uitgevoerd, maar dit is steeds minder toereikend om de kwaliteit op peil te houden. Doordat een structurele, grootschalige aanpak is uitgebleven, is het aandeel verharding met de kwaliteitsklasse 'onvoldoende' inmiddels relatief hoog. Waar mogelijk wordt gestreefd naar een gelijktijdige uitvoering van beide opgaven in een integrale aanpak.
- Buitengebied Noord, Elsrijk, Randwijck, Keizer Karelpark: Deze wijken zijn grotendeels gerealiseerd tussen 1930 en 1950. Het riool in een groot deel van deze wijken is verouderd en dient vervangen te worden. Vanwege koppelmansen met riool en andere disciplines is voor verhardingen gekozen om het grootschalige onderhoud uit te stellen tot het riool wordt vervangen.



3. Onderhoudsopgave 2025-2034

Op basis van de meest recente areaal- en inspectiegegevens is een raming gemaakt van het benodigde onderhoud voor de komende tien jaar. Deze analyse laat zien dat er extra inzet nodig is op twee onderdelen: het grootschalig onderhoud aan elementenverhardingen in woonwijken en de reconstructie van delen van de hoofdinfrastructuur (asfaltwegen). In de volgende paragrafen wordt per onderdeel een nadere toelichting gegeven.

3.1 Groot onderhoud elementenverhardingen in de woonwijken

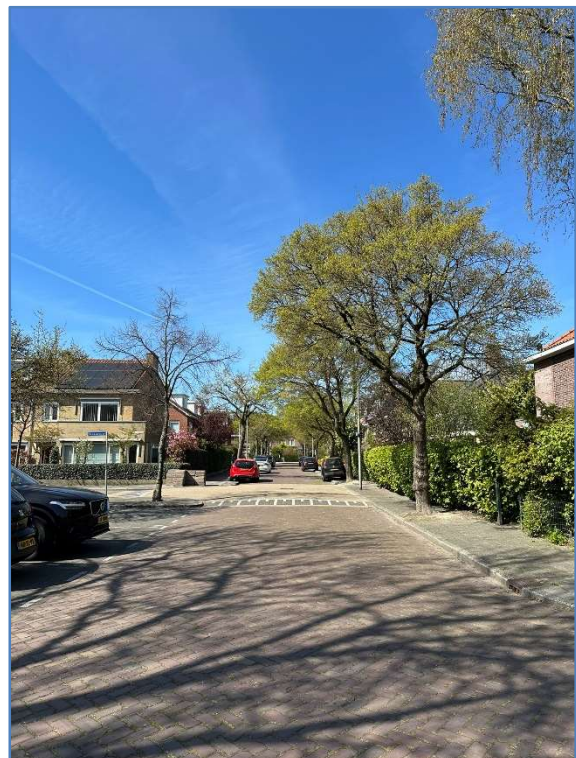
Het ophogen en volledig herstraten van elementenverhardingen is met name aan de orde in woonwijken die 25 tot 40 jaar geleden zijn aangelegd. In deze wijken is het riool nog niet aan vervanging toe, waardoor een integrale reconstructie (inclusief ondergrondse infrastructuur) op korte termijn nog niet aan de orde is.

Gezien de leeftijdsopbouw van de Amstelveense woonwijken ligt er in het komende decennium een forse onderhoudsopgave. Met name in de wijken Middenhoven, Waardhuizen, Groenelaan en Bankras-Kostverloren is grootschalig onderhoud aan elementenverhardingen noodzakelijk. De uitkomsten van de wegininspecties onderstrepen deze noodzaak.

Voor de periode tot en met 2028 zijn al concrete onderhoudsprojecten benoemd en geprogrammeerd in het Meerjarenprojectenplan 2025-2028 (MPP). Voor de jaren daarna is – op basis van de omvang en leeftijd van het areaal – een gemiddeld benodigd jaarbudget bepaald voor het grootschalige elementenonderhoud.



Elementenverharding - Boomwortelopdruk



Elementenverharding - Woonstraat

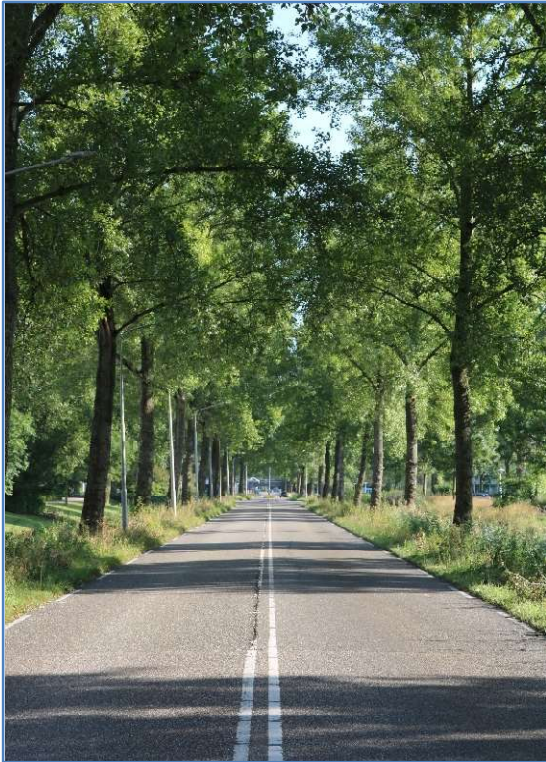
3.2 Groot onderhoud en reconstructies van de hoofdinfrastructuur

De komende tien jaar voorzien we een reeks noodzakelijke reconstructies van wegen binnen de hoofdinfrastructuur. Dit komt door de combinatie van ouderdom, huidige kwaliteit en intensieve verkeersbelasting. Tot op heden was in de beheerbegroting nog geen rekening gehouden met dergelijke omvangrijke reconstructies.



8 Wegenplan Amstelveen 2025 - Samenvatting

De verwachte reconstructies zijn in beeld gebracht op projectniveau. In totaal gaat het in de komende 10 jaar om 24 wegen/locaties. Voor zeven van deze locaties is de opgave beperkt van omvang en kan deze binnen het reguliere groot onderhoud asfalt worden opgepakt. Voor de overige 17 locaties zijn aanvullende middelen nodig om de reconstructies te realiseren. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.



Hoofdinfrastructuur - Noordammerweg



Hoofdinfrastructuur - Werk in uitvoering



4. Beheerstrategie

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we het wegennet in stand houden en hoe we met het wegbeheer invulling geven aan de opgaven, uitgangspunten en kaders. Door recente ontwikkelingen en veranderde opgaven is het nodig onze huidige werkwijze aan te passen. In deze beheerstrategie zetten we uiteen welke stappen we nemen om de gestelde doelen te bereiken en hoe we ons beheer toekomstbestendig maken.

4.1 Onderhoud elementenverhardingen

De onderhoudsbehoefte van elementenverhardingen stellen we vast op basis van globale visuele inspecties. Op basis hiervan bepalen we waar op korte termijn groot onderhoud wordt uitgevoerd en wat via klein onderhoud kan worden hersteld. Voetpaden en fietspaden krijgen hierbij prioriteit vanwege het gebruik door kwetsbare verkeersdeelnemers. Het grootschalig herstraten van elementenverhardingen in woonwijken pakken we als een aparte lijn op binnen het onderhoud, hierin gaan we meer doen dan voorheen.

Klein onderhoud

Klein onderhoud omvat het herstellen van kleine schades en het uitvoeren van deelreparaties aan open verhardingen. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door de gemeentelijke buitendienst, op basis van inspecties en meldingen van bewoners.

Groot onderhoud

Groot onderhoud bestaat uit het uitvoeren van grotere herstelwerkzaamheden, zoals het herbestraten van een trottoir, een parkeerstrook of een rijbaan tussen twee kruisingen. Dit type onderhoud wordt uitgevoerd door partijen via raamcontracten en wordt gepland op basis van de conditie van de verhardingen en de beschikbare middelen.

Grootschalig herstraten woonwijken

Bij grootschalig herstraten richten we ons op buurten waar de verharding zodanig is verslechterd dat gedeeltelijk onderhoud niet meer volstaat. Dit betreft voornamelijk buurten die aangelegd zijn in de jaren '80 en '90 en die nu 30-40 jaar later toe zijn aan groot onderhoud en gedeeltelijke vervanging van verhardingsmateriaal. In deze wijken is het riool nog niet aan vervanging toe, waardoor een integrale reconstructie nog niet aan de orde is.

Grootschalig herstraten betekent dat we in een gebiedsgerichte aanpak hele buurten planmatig aanpakken, inclusief afstemming met andere disciplines zoals groenvoorziening. In de eerstkomende jaren starten we met de aanpak van een aantal buurten in de wijk Middenhoven.

In deze buurtgerichte aanpak gaan we uit van een theoretische levenscyclus van 60 jaar voor wegen met een elementenverharding, waarbij tussentijds éénmaal grootschalig herstraten noodzakelijk is. Aan het einde van de levensduur volgt een integrale reconstructie, inclusief rioleringsvervanging. Op basis van ervaring en CROW-richtlijnen betekent dit dat het nodig is om in Amstelveen jaarlijks één tot anderhalve buurt grootschalig te herstraten.

Hoewel duidelijk is hoeveel buurten jaarlijks aangepakt zouden moeten worden, is ervoor gekozen om dit gefaseerd op te starten. In de praktijk betekent dit dat we gemiddeld één buurt per anderhalf jaar herstraten. Deze aanpak voorkomt een te grote belasting van de begroting in de komende jaren en sluit aan bij de beschikbare organisatorische capaciteit. Door stapsgewijs op te bouwen, kunnen de projecten worden geïntegreerd binnen het MPP en uitgevoerd met de huidige personele inzet.

4.2 Onderhoud gesloten verharding (asfalt en beton)

Voor asfalt- en betonverhardingen stellen we de onderhoudsbehoefte eveneens vast op basis van visuele inspecties. We onderscheiden drie categorieën: klein onderhoud, groot onderhoud en reconstructies. Elke categorie kent een eigen aanpak en bijbehorende middelen.



Klein onderhoud

Klein onderhoud omvat het vullen van scheuren en het uitvoeren van kleine reparaties aan asfalt- en betonverhardingen. Dit onderhoud wordt uitgevoerd door raamcontractpartijen tijdens reguliere onderhoudsrondes. In urgente situaties waarbij de verkeersveiligheid direct in het geding is, zoals bij een gat in de weg, komt onze eigen onderhoudsdienst in actie om de situatie snel te herstellen.

Groot onderhoud

Groot onderhoud betreft het vervangen van de deklagen en het uitvoeren van deelreparaties aan asfaltverhardingen. Daarnaast wordt dit budget ook ingezet om relatief kleine wegvakken volledig te reconstrueren (inclusief vervanging van de fundering), als groot onderhoud op deze locaties niet meer volstaat. De mogelijkheden voor dergelijke reconstructies binnen dit budget zijn echter zeer beperkt.

Voor de komende jaren is het budget op hetzelfde niveau gehouden als nu en wordt het op vergelijkbare wijze ingezet. Hiermee kunnen de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan asfaltverhardingen worden uitgevoerd, mits er aanvullend budget beschikbaar komt voor de grootschalige reconstructies die in het komende decennium voorzien zijn.

Reconstructies hoofdinfrastructuur

De komende tien jaar voorzien we een reeks onvermijdelijke reconstructies van hoofdwegen, vanwege hun leeftijd, belasting en conditie. In totaal zijn 24 wegen of locaties in beeld gebracht. Zeven daarvan zijn kleinschalig en kunnen binnen het reguliere groot onderhoud worden meegenomen. Voor de overige 17 locaties is extra financiering noodzakelijk.

Voor de grootste projecten – zoals de reconstructie van de Beneluxbaan – wordt incidenteel projectbudget aangevraagd. Voor de overige 13 locaties is een gemiddeld jaarbudget berekend tot 2034. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de planperiode van het Meerjarenprogramma (2025–2028) en de periode daarna, vanwege het verschil in benodigde investeringen.



Hoofdinfrastructuur - Werk in uitvoering

In bijlage 1 is het investeringsschema voor de reconstructies hoofdinfrastructuur opgenomen. Deze bijlage geeft per locatie inzicht in de verwachte kosten en fasering van de benodigde investering. In bijlage 2 is het totaaloverzicht van het benodigde budget voor het wegenonderhoud opgenomen. Hierin zijn zowel de incidentele investeringen voor reconstructies opgenomen als het gemiddeld benodigde budget voor de overige reconstructies.

4.3 Prognose kwaliteitsverbetering

Wanneer de beschikbare middelen gelijk blijven en er geen extra financiële ruimte beschikbaar komt, zal het aandeel wegvakken met de kwaliteitsklasse 'onvoldoende' geleidelijk toenemen. Ook is dan een verschuiving te verwachten van 'voldoende' naar 'matig' of 'onvoldoende'. Dit is vooral zorgwekkend voor de hoofdinfrastructuur, omdat het risico op kapitaalvernietiging daarmee aanzienlijk toeneemt.

Wanneer er wel aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld, kunnen we inzetten op kwaliteitsverbetering. De mate van verbetering hangt sterk af van de uitvoeringssnelheid. Hoewel het effect lastig exact te kwantificeren is, laten landelijke kengetallen zien dat een verbetering van 2 tot 5% per jaar haalbaar is, mits naast het reguliere onderhoud ook de reconstructies en grootschalige herstraatprojecten worden uitgevoerd.

Het is belangrijk te benoemen dat externe factoren, zoals werkzaamheden van nutsbedrijven, beleidsmatige opgaven (zoals klimaatadaptatie en hittebestrijding) en andere projecten met voorrang, invloed kunnen hebben op de uitvoering en daarmee op het tempo van kwaliteitsverbetering.



5. Financiën

De gemeente Amstelveen staat voor een aanzienlijke onderhoudsopgave om het wegennet op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen en te behouden. De huidige staat en leeftijd van het areaal vereisen structureel extra middelen. Weginspecties geven aan dat het areaal dat groot onderhoud nodig heeft, fors toeneemt. Dit betreft zowel de uitbreidingswijken die 30-40 jaar geleden zijn aangelegd als de hoofdinfrastructuur, die steeds zwaarder belast wordt.

Factoren die bijdragen aan de extra benodigde budgetten:

1. Oplopende onderhoudsachterstanden: Met name bij elementenverharding in woonwijken die 30-40 jaar geleden zijn aangelegd. 22% van het areaal scoort 'onvoldoende'.
2. Veranderende belasting van het wegennet: Door zwaardere voertuigen en toename van verkeersintensiteit, vooral op de hoofdwegen (asfalt).
3. Noodzaak tot grootschalige reconstructies: Van (asfalt)hoofdwegen, waarvoor incidenteel budget ontbreekt.
4. Stijgende kosten in de GWW-sector: De prijzen in de GWW-sector zijn de afgelopen jaren met tientallen procenten gestegen. Dit wordt bevestigd door de resultaten van recente aanbestedingen. Uit een recente aanbesteding blijkt dat inschrijvers tarieven hanteren die meer dan 25% hoger liggen dan de gemeentelijke raming en de ervaringscijfers op basis van het prijspeil 2023-2024.

5.1 Huidig beschikbaar budget

De reguliere jaarlijkse dotatie aan de reserve is € 4.601.900 miljoen euro. Daarnaast is er tot en met 2026 een jaarlijks extra budget beschikbaar voor het herstraten van woonstraten van €500.000 per jaar.

Huidig budget In MPP opgenomen budgetverdeling aan de hand waarvan de jaarlijkse dotatie aan de reserve wegen wordt besteed.	2025	2026	2027	2028
<u>Groot onderhoud</u>				
(Gedeeltelijk) groot onderhoud asfalt	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000
(Gedeeltelijk) groot onderhoud elementen	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
<u>Reconstructies (en levensduur verlengend onderhoud)</u>				
Reconstructie hoofdinfrastructuur	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Grootschalig herstraten woonwijken*	€ 500.000	€ 500.000	€ 0	€ 0
Bijdrage aan integrale projecten/reconstructies	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000
Vervangen wandelpaden	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Bijdrage verbeteren fietspaden	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
<u>Overige</u>				
Inspecties en onderzoeken	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000
Inkomsten leges en degeneratiekosten K&L	-€ 400.000	-€ 400.000	-€ 400.000	-€ 400.000
Totaal huidige dotatie t.b.v. onderhoud wegen	€ 5.475.000	€ 5.475.000	€ 4.975.000	€ 4.975.000

* Incidenteel jaarlijks budget tot en met 2026.



5.2 Benodigd aanvullend budget

Om invulling te kunnen geven aan de onderhoudsopgave, zijn er ten opzichte van de huidige situatie extra inspanningen nodig voor het groot onderhoud en reconstructies van de hoofdinfrastructuur (asfalt) en de elementenverhardingen in de woonwijken. Hiervoor is extra budget nodig, zowel voor grootschalig herstraten in woonwijken als voor reconstructies van hoofdinfrastructuur.

De financieringssystematiek voor grote reconstructies wordt ten opzichte van de huidige situatie aangepast. In plaats van de huidige systematiek, waarbij binnen de reserve wegen wordt gespaard, worden voor deze omvangrijke projecten incidentele budgetten aangevraagd. Dit geldt voor grootschalige projecten zoals de reconstructie van de Beneluxbaan, Van der Hooplaan en Keizer Karelweg, die aanzienlijke financiële impact hebben.

Door incidentele budgetten beschikbaar te stellen voor deze grote projecten, is het niet nodig om hiervoor binnen de reserve wegen te sparen. Dit betekent dat er in de jaarlijkse dotatie aan de reserve minder zal hoeven stijgen. Voor deze grote projecten is een investeringsschema opgesteld op basis van de verwachte uitvoeringsjaren. Deze aanpak biedt de flexibiliteit om de programmering en het investeringsprogramma tussentijds te herzien of aan te passen indien nodig. De investeringen waarvoor incidentele budgetten worden aangevraagd, worden jaarlijks opnieuw beoordeeld bij de actualisatie van het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte.

Voor het grootschalig herstraten is structureel extra budget nodig. Omdat er momenteel nog een buffer in de reserve wegen aanwezig is, kan dit programma al worden opgestart zonder dat er direct extra budget nodig is. Voor de voortzetting van dit programma in de toekomst is echter een groei van het structurele budget noodzakelijk. Hiervoor is een groeipad uitgewerkt.

Incidentele budgetten voor reconstructies hoofdinfrastructuur

Voor de grote reconstructieprojecten is een investeringsschema opgesteld op basis van de verwachte uitvoeringsjaren. Een gedetailleerd investeringsschema op projectniveau is als bijlage opgenomen.

Budget reconstructies hoofdinfrastructuur (incidenteel)									
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totaal per jaar	€ 0	€ 0	€930.000	€1.860.000	€1.930.000	€2.160.000	€2.900.000	€950.000	€950.000

Groeipad extra structureel budget

Om de intensivering van het onderhoud aan wegen financieel haalbaar te maken, zijn alle projecten (grootschalig herstraten en reconstructies die niet als incidenteel budget worden aangevraagd) ingevoerd in het MPP (2025-2028). Op basis van deze programmering blijkt dat de beschikbare ruimte in de reserve wegen in 2025 en 2026 voldoende is. Vanaf 2027 is echter een gefaseerde groei van het structurele budget noodzakelijk om een negatief saldo te voorkomen. Concreet betekent dit:

- In 2027 en 2028 is een aanvullend budget van € 500.000 per jaar nodig om het programma sluitend te maken.
- In 2029 stijgt dit naar € 1.000.000.
- Vanaf 2030 komen we dan uit op een structureel extra budget van € 1.500.000.

Groeipad extra wegenbudget (structureel)						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
Extra dotatie aan reserve wegen	€ 0	€ 0	€ 500.000	€ 500.000	€ 1.000.000	€ 1.500.000



5.3 Totaal benodigd wegenbudget

In bijlage 2 is een totaaloverzicht opgenomen van de benodigde budgetten per jaar. Dit overzicht geeft een gedetailleerd beeld van de financiële planning en de benodigde middelen voor de komende jaren. De tabel maakt onderscheid tussen verschillende onderdelen van het wegenbeheer, zoals dagelijks onderhoud, groot onderhoud, herstraten van woonwijken en reconstructies van hoofdwegen. Ook is zichtbaar welk deel structureel binnen het bestaande budget past en voor welke onderdelen aanvullend budget noodzakelijk is.

Bijlage 1: Investeringschema Reconstructies hoofdinfrastructuur

Incidentele budgetten voor reconstructies van de hoofdinfrastructuur

Reconstructies hoofdinfrastructuur (incidenteel budget)										
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Reconstructie van der Hooplaan zuid			€ 930.000							
Reconstructie Beneluxbaan				€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 950.000	€ 950.000	
Reconstructie Bovenkerkerweg noord (Beneluxbaan-Sportlaan)				€ 560.000						
Reconstructie Meander					€ 630.000					
Reconstructie Legmeerdijk-Noordammerlaan						€ 560.000	€ 560.000			
Reconstructie Keizer Karelweg (noordelijk deel)						€ 500.000	€ 500.000			
Reconstructie van der Hooplaan noord (Sportlaan-Keizer Kareplein)							€ 740.000			
Totaal per jaar	-	-	€ 930.000	€ 1.860.000	€ 1.930.000	€ 2.160.000	€ 2.900.000	€ 950.000	€ 950.000	-

Bijlage 2: Totaal benodigd budget onderhoud wegen (structureel en incidenteel)

Totaal benodigd budget onderhoud wegen (structureel en incidenteel)										
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Groot onderhoud										
1. (Gedeeltelijk) groot onderhoud asfalt	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000
2. (Gedeeltelijk) groot onderhoud elementen	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
Reconstructies (en levensduur verl. onderhoud)										
3. Reconstructies hoofdinfra (incidenteel budget)										
· Reconstructie van der Hooplaan zuid (Beneluxbaan-Sportlaan)			€ 930.000							
· Reconstructie Beneluxbaan				€ 1.300.000	€ 1.300.000	€ 1.100.000	€ 1.100.000	€ 950.000	€ 950.000	
· Reconstructie Bovenkerkerw eg noord (Beneluxbaan-Sportlaan)				€ 560.000						
· Reconstructie Meander					€ 630.000					
· Reconstructie Legmeerdijk-Noordammerlaan						€ 560.000	€ 560.000			
· Reconstructie Keizer Karelw eg (noordelijk deel)						€ 500.000	€ 500.000			
· Reconstructie van der Hooplaan noord (Sportlaan-Keizer Karelplein)							€ 740.000			
4. Reconstructies hoofdinfra overig (gem. benodigd budget)		€ 1.250.000	€ 1.250.000	€ 1.250.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
5. Grootschalig herstraten w oonw iken					€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000
· Veldlust e.o.		€ 500.000								
· De Nessermolen e.o.		€ 124.000	€ 1.116.000							
· De Eendracht e.o.			€ 146.000	€ 1.314.000						
6. Bijdrage aan integrale projecten/reconstructies*	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000	€ 1.050.000
7. Vervangen w andelpaden	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
8. Bijdrage verbeteren fietspaden	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
Overige										
Inspecties en onderzoeken	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000
Inkomsten leges en degeneratiekosten K&L	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000	€ -400.000
Totaal benodigd	€ 4.975.000	€ 6.849.000	€ 8.417.000	€ 9.399.000	€ 8.405.000	€ 8.635.000	€ 9.375.000	€ 7.425.000	€ 7.425.000	€ 6.475.000

Totaal aanmelding PN - Actualisatie Wegenplan			MJB 2026-2029					Doorkijk			
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Actualisatie Wegenplan (tbv grote reconstructies hoofdinfra)	Incidenteel	€ -	€ -	€ 930.000	€ 1.860.000	€ 1.930.000	€ 2.160.000	€ 2.900.000	€ 950.000	€ 950.000	€ -
Actualisatie Wegenplan	Structureel	€ -	€ -	€ 500.000	€ 500.000	€ 1.000.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000