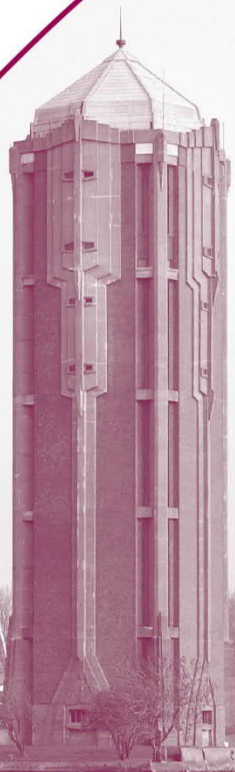


Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2022-2025

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

**Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Proceseigenaar: Maarten Wilschut
Procesbeheerder: Bas van Viegen
mei 2022
Z22-029049**





Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

1. Inleiding

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 Aalsmeer wordt ingepland via het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte. 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. Het MPP is consistent ingebed in de reguliere planning & control-cyclus. Dit betekent concreet dat op basis van de rekeningcijfers jaarlijks een geactualiseerd meerjarenprogramma wordt voorgelegd bij de daaropvolgende Kadernota, dat het programma wordt geactualiseerd bij de 2^e bestuursrapportage in het najaar en dat verantwoording wordt afgelegd bij de jaarrekening.

Onder technisch beheer wordt verstaan het duurzaam instandhouden en vernieuwen 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 kenschets van de scope en vormgeving van het programma

In 2019 is het voormalige Uitvoeringsprogramma werken buitenruimte verder gegaan als Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte. Het MPP omvat zowel projectbudgetten als beheerbudgetten. De beheerbudgetten zien op middelgroot en groot onderhoud en daarmee samenhangende onderzoeken, maatregelen en voorbereidingsbudgetten. Ook zijn er beheerbudgetten voor kleine maatregelen die geen investering of onderhoud betreffen, zoals verkeersmaatregelen.

Buiten het programma worden er allerhande werkzaamheden verricht voor klein dagelijks beheer en onderhoud. Deze behoren niet onder het MPP te vallen, maar zijn uitbesteed aan de Meerlanden, worden door de kernorganisatie Aalsmeer uitgevoerd of verlopen via exploitatiebudgetten op de gemeentewerf. Deze werkzaamheden zijn in het algemeen niet planmatig van aard.

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. Het is wel zo, dat naarmate een project dichterbij komt in de tijd, de benodigde maatregelen, kosten en planning beter kunnen worden ingeschat.



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

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. Ook externe factoren zijn van invloed op de planning, zoals werkzaamheden van nutsbedrijven, de aannemersmarkt en de grondstof- en energiemarkt.

Via de motie RAP-Raad heeft de raad het college op 25 juni 2020 opgeroepen om een actieplan uit te werken voor het toewerken naar een structureel gezonde financiële positie van de gemeente Aalsmeer. Daarbij wordt erkend dat Aalsmeer stevige ambities heeft en vraagt de raad naast de verplichte vierjarendoorkijk tevens om een visie op de lange termijn. Er wordt in de motie gevraagd om nut en noodzaak van de reserves en de beheerplannen voor de openbare ruimte smarter te maken en hierbij aan te sluiten op het door de raad vastgestelde beleids- en beeldkwaliteitsniveau.

De uitgangspositie bij het oppakken van deze actie door het college was dat er in de huidige beheer- en projectenbegroting voor de buitenruimte – met de vastgestelde beleidsplannen en de huidige onderhoudsstaat van het areaal als basis – reeds een structureel tekort aan middelen voor de buitenruimte beschikbaar was. Immers, de Nota Wegen geeft aan dat met ingang van 2023 structureel ongeveer 4 miljoen per jaar nodig is om het areaal op orde te houden, waar gemiddeld ongeveer 2 miljoen per jaar beschikbaar is. Op ruim € 100.000 per jaar na is er überhaupt geen budget voor onderhoud aan en vervanging van kunstwerken. Daarnaast ging de kwaliteit van het groen en van de speeltuinen zienderogen achteruit.

Inmiddels heeft het college inspecties laten verrichten aan het wegennet, aan alle civieltechnische kunstwerken, aan het bomenareaal en aan zo'n 80% van het rioleringsstelsel. Ook is een aanvang gemaakt met het optuigen van assetmanagement en concreter risicogestuurd beheer. Daarbij dient aangetekend te worden dat het beheer bij gebrek aan structureel voldoende budget reeds langere tijd risicogestuurd plaatsvindt. Vervanging van assets wordt zo lang mogelijk uitgesteld en indien de veiligheidsrisico's te groot worden, worden maatregelen ingepland en uitgevoerd, in het algemeen binnen de bestaande financiële kaders. Dat leidde er onder andere toe dat de vervanging van de Aardbeienbrug, de Barendse Brug en de Brug Kerkweg 2 noodgedwongen via de Reserve Buitenruimte zijn gefinancierd. Met het uitvoeren van de inspecties, het combineren van assetmanagement met risicogestuurd beheer en het tijdiger in beeld hebben van welke noodzakelijke beheermaatregelen moeten worden ingepland en hiervoor een meerjarig financieringsvoorstel neer te leggen, wordt hierop meer grip gekregen.

Het college is voortvarend aan de slag gegaan met de motie RAP-Raad. Met dit integraal herziene MPP Buitenruimte zijn belangrijke stappen gezet in de uitvoering van de motie. Zo ligt achter het nieuwe MPP een rekenmodel dat dertig in plaats van vier jaar vooruit kijkt. Verder is op hoofdlijnen voor alle disciplines goed in beeld hoeveel onderhouds- en vervangingsbudget per jaar gemiddeld nodig is, is de werking van de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen geëvalueerd en wordt een nieuw beheersysteem ingericht. Daarnaast zijn in 2021 diverse belangrijke financiële besluiten genomen die zorgen voor een totale herziening van de financieringssystematiek voor de buitenruimte. In dit nieuwe MPP zijn deze besluiten verwerkt. Binnen de nieuwe financiële kaders is het mogelijk een duurzaam meerjarenprogramma voor de buitenruimte vast te stellen dat recht doet aan alle beheer- en beleidsplannen die er inmiddels liggen, aan de staat van het areaal en de opdracht van de raad, en dat alles zonder dat er structureel extra budget nodig is, en waarbij er ook ruimte is voor nieuwe projecten.



Daarbij wordt voorgesteld om het programma bovenwijkse voorzieningen vanaf 2022 te integreren in het MPP. Vanuit de voormalige Reserve Bovenwijkse Voorzieningen werden projecten geprogrammeerd voor bovenwijkse infrastructuur waaraan projectontwikkelaars bijdragen ten behoeve van de bereikbaarheid van hun plangebied. In wezen gaat het om hetzelfde type projecten (namelijk buitenruimteprojecten zonder achterliggende grondexploitatie) met een extra financieringsbron. Omdat deze financieringsbron nooit toereikend is voor de te realiseren infrastructuur, moesten er altijd via andere bronnen aanvullende financiële middelen gezocht worden. Nu in 2022 de financieringssystematiek voor de buitenruimte herzien is, is dat een logisch moment om deze programma's samen te voegen. Een bijkomend voordeel is dat dan alle buitenruimteprojecten integraal via één programma bewaakt worden en reeds ingebed zijn in de financiële cyclus.

Leeswijzer

In paragraaf 2 wordt de opbouw en financieringswijze van het nieuwe MPP toegelicht. In de paragrafen 3 tot en met 8 wordt het beleid per vakdiscipline samengevat en worden de benodigde meerjarige budgetten toegelicht. In paragraaf 9 volgt een projectbeschrijving per (incidenteel) project. 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, beschoeiingen, kademuren, aquaducten, steigers en duikers.

2. Opbouw en financieringswijze van het nieuwe MPP Buitenruimte

Het MPP bestaat uit werkzaamheden voor de vakdisciplines wegen, kunstwerken, openbare verlichting, verkeer, groen, water, spelen en riolering. Deze disciplines zijn financieel-technisch verdeeld over drie taakvelden, waarbij binnen het taakveld openbaar groen en spelrecreatie de assets voor de discipline 'water' apart bewaakt en verantwoord moeten worden. Binnen het programma 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 € 20.000 kosten. De kosten worden dan over meerdere jaren afgeschreven. Alle investeringen worden apart geboekt. De overige projecten en maatregelen komen rechtstreeks ten laste van de exploitatie.

Als projecten worden voorbereid of uitgevoerd waaraan vanuit verschillende taakvelden moet worden bijgedragen, 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, waar de kosten verdeeld worden over taakveld verkeer en vervoer (vervangen van de verhardingen) en taakveld riolering. Soms wordt ook vanuit taakveld groen bijgedragen aan een combinatieproject.

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

- (middel)groot onderhoud aan en vervanging van asfalt- en elementenverhardingen en civieltechnische kunstwerken
- reconstructie van woonwijken of straten 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
- renovatie van beplantingsvakken, bomen en speelvoorzieningen
- projecten op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid
- verbeteren van fietsroutes
- onderzoeken, inspecties en voorlichting



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

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:

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

Financiële kaders voor het nieuwe MPP

Hoewel het voorbereiden van het assetmanagement en het uitgebreid inspecteren van het areaal in volle gang is, zijn in de tussentijd al besluiten genomen in de gemeenteraad om te komen tot een gezonde meerjarige financiële situatie voor Aalsmeer. Deze besluiten leiden ertoe dat de financieringssystematiek voor de buitenruimte in stappen aangepast wordt. Allereerst worden deze besluiten nu vertaald in het nieuwe MPP. Vervolgens, als er meer stappen gezet zijn op het gebied van assetmanagement, wordt de reserve buitenruimte naar verwachting omgebouwd naar een voorziening onderhoud buitenruimte.

Met inachtneming van de structurele tekorten op de beheerbegroting voor wegen, kunstwerken en groen en van de grote investeringsbehoefte die er in Aalsmeer is voor nieuwe infrastructuur, maar zich ook bewust van de onder druk staande meerjarige gemeentebegroting, heeft de raad in 2021 de volgende besluiten genomen, die van belang zijn voor de herziening van het MPP Buitenruimte:

- De huidige dotatie aan de Reserve Buitenruimte van € 1.990.000 per jaar wordt met ingang van 2022 gekort met € 425.000 per jaar, en met ingang van 2024 weer verhoogd met € 1.200.000. Per saldo komt er dus vanaf 2024 € 775.000 per jaar bij.
- De investeringsystematiek wijzigt van 'sparen vooraf en afschrijven via een storting vanuit de reserve buitenruimte in de reserve dekking kapitaallasten' naar 'lenen, kapitaliseren en op termijn toewerken naar structurele dekking van kapitaallasten in de begroting'. Voor de dekking van deze kapitaallasten voor komende leningen is een jaarlijks budget van € 712.000 in de begroting opgenomen. Deze € 712.000 is niet per definitie geheel in te zetten voor investeringen in de openbare ruimte. Niet uitgesloten is dat deze ook gebruikt wordt voor investeringen in bijvoorbeeld maatschappelijk vastgoed. Vooralsnog is er bij het MPP-rekenmodel wel van uitgegaan dat deze volledig inzetbaar is. Daarentegen zijn ook de mogelijke longlist-investeringsprojecten hiermee doorgerekend, waarin nog politieke keuzes gemaakt kunnen worden.
- Op basis van het Bomenplan Aalsmeer wordt de dotatie aan de Reserve Buitenruimte verhoogd met € 67.000 per jaar en zijn enkele eenmalige budgetten beschikbaar gesteld.



Deze besluiten hebben samen met de motie RAP-Raad uit 2020 het belangrijkste financiële kader gevormd voor herziening van het MPP Buitenruimte en voor het bieden van een langetermijnperspectief op middelgroot en groot onderhoud en nieuwe investeringen. Daarnaast geldt als uitgangspunt dat budgetten voor klein onderhoud zo veel mogelijk via de dienstverleningsovereenkomst met de Meerlanden, via de kernorganisatie van Aalsmeer, en via de exploitatiebegroting buiten het MPP worden weggezet. Het nieuwe MPP bevat met ingang van 2023 geen budgetten voor klein onderhoud meer.

Tot nu toe verloopt de financiering van projecten in de openbare ruimte via twee programma's: het MPP Buitenruimte en Bovenwijkse voorzieningen.

Via het **Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte** worden werken in de buitenruimte voorbereid en uitgevoerd. Het gaat daarbij om werkzaamheden op het gebied van wegen, openbare verlichting, verkeer, verkeersinstallaties, groen, water, spelen en riolering.

Voor het MPP zijn meerdere financieringsbronnen beschikbaar:

- Een investeringsruimte voor zes jaar vervanging van rioleringen, gebaseerd op het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026. Iedere zes jaar wordt het GRP herzien en wordt op basis van actuele inspecties, inzichten en beleid bepaald wat er nodig is. Hierop wordt de rioolheffing en het verdelen van de inkomsten over vervanging en exploitatie gebaseerd. Voor de beschikbaar gestelde investeringsruimte kunnen rioleringsprojecten worden geprogrammeerd. Deze investeringsruimte voor het MPP voor de periode 2021-2026 was bepaald op € 10.979.000.
- Een investeringsruimte voor vervanging van wegen. Jaarlijks is een investeringsruimte van € 1.207.000 beschikbaar, die vertaald wordt naar kapitaallasten op de begroting. Dit is feitelijk al volgens de nieuwe investeringssystematiek. De jaarlijkse kapitaallasten zijn nu nog beperkt, maar zullen op termijn opbouwen naar structureel € 1.207.000.
- De Reserve Buitenruimte. De jaarlijkse dotatie aan deze reserve is bedoeld voor onderhoud en investeringen in de buitenruimte voor alle disciplines, met uitzondering van vervanging van wegen en rioleringen. De dotatie wordt (theoretisch gezien) gebaseerd op of bijgesteld aan de hand van beleids- en beheerplannen per vakdiscipline.
- Bijdragen van andere overheden, zoals de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en het Rijk, die subsidieregelingen hebben voor buitenruimteprojecten. Ook de Stichting Leefomgeving Schiphol draagt bij aan gemeentelijke projecten. De bijdragen van de Vervoerregio vanuit de Brede Doeluitkering zijn bedoeld voor verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid, hoofdfietsinfrastructuur, openbaarvervoervoorzieningen, fietsenstallingen en bereikbaarheid regionaal wegennet.
- Incidentele bijdragen vanuit andere gemeentelijke reserves (zoals de algemene reserve) of vanuit budgetten van andere afdelingen zoals stedelijke ontwikkeling. Bijdragen vanuit de algemene reserve worden voor specifieke projecten gedaan, die bijvoorbeeld via een extra kredietaanvraag bij de Kadernota of een bestuursrapportage worden toegekend. Het gaat hierbij in de regel om grote projecten, waarvoor binnen het MPP onvoldoende financiële ruimte is, maar waarvoor de afwikkeling via het MPP wel nuttig is.

Via de **Reserve Bovenwijkse Voorzieningen** wordt bovenwijkse infrastructuur gerealiseerd. De reserve wordt gevoed door opdrachten van projectontwikkelaars ten behoeve van de bovenwijkse infrastructuur die nodig is om hun projectgebied veilig te bereiken en in de toekomst veilig bereikbaar te houden. Die opdrachten zijn verre van voldoende om de bovenwijkse infrastructuur aan te leggen, omdat de meeste infrastructuur slechts ten dele aan een project kan worden toegerekend. In de praktijk moet de reserve regelmatig aangevuld worden vanuit de algemene



middelen. Dit komt ook omdat het in de regel om grote dure projecten gaat, zoals de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg en de aanleg van de Burgemeester Hoffscholteweg. In wezen gaat het echter om vergelijkbare projecten met de projecten die via het MPP lopen, omdat er geen sprake is van gebiedsontwikkeling/grondexploitaties, maar alleen van de aanleg of aanpassing van infrastructuur.

De systematiek voor de financiering van buitenruimteprojecten kan voor beide programma's (buitenruimte en bovenwijkse voorzieningen) worden gelijkgetrokken en geïntegreerd. Doordat de meerjarenplanning en financiering voor de buitenruimte programmatisch en gestructureerd is opgebouwd, wordt bewaakt en wordt gerapporteerd aan de raad, wordt geadviseerd de beide programma's samen te voegen en de financiering van bovenwijkse infrastructuur te integreren in het programma buitenruimte.

In de praktijk gaat het momenteel nog om drie lopende projecten: afronding van de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg en de aanleg van de verlengde Molenvlietweg en de Burgemeester Hoffscholteweg.

Door samenvoegen van beide programma's kan de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen worden opgeheven.

Van vier naar dertig jaar vooruit kijken

De nieuwe systematiek noopt ertoe langer vooruit te kijken dan vier jaar en dat is ook precies waar de raad in de motie RAP-Raad om gevraagd heeft. Het MPP is nu voor een periode van 30 jaar doorgerekend. Uiteraard zijn voor die periode nog niet alle projecten bekend en daarom is gekozen voor het op basis van beleid- en beheerplannen rekenen met een structureel benodigde investeringsruimte voor nog niet bekende projecten en incidentele kredieten voor de wel bekende projecten. De bijbehorende kapitaallasten zijn voor een periode van 30 jaar doorgerekend en het nu voorliggende programma past de komende 30 jaar. Naarmate het assetmanagement meer vorm krijgt en er meer inzicht komt in de staat van het areaal als gevolg van inspecties en onderzoeken, kunnen ook nieuwe projecten worden ingepland ten laste van de nu gereserveerde investeringsruimtes per discipline. Denk hierbij aan de reconstructie van woonwijken waar riolering en verharding worden vervangen. Per vakgebied is er met de huidige inspecties en beleids- en beheerplannen op hoofdlijnen een goed beeld van de jaarlijks benodigde budgetten voor onderhoud en vervanging.

Typen budgetten in het MPP

Door de hierboven genoemde besluiten en de integratie van bovenwijkse infrastructuur in het MPP is het herziene MPP nu opgebouwd uit de volgende typen budgetten:

- beheerbudgetten: structurele beheerbudgetten voor middelgroot en groot onderhoud en voor onderzoeken en kleine maatregelen
- incidentele budgetten voor maatregelen die niet als investering kunnen worden gezien
- structurele investeringsbudgetten voor de vervanging van verschillende assets, waarvan de te vervangen assets nader bepaald moeten worden
- incidentele investeringsbudgetten voor specifieke projecten

De incidentele investeringsbudgetten zijn nader in te delen:

- twee investeringsbudgetten die volgens de oude systematiek nog direct worden afgerekend met de reserves dekking kapitaallasten (t.b.v. afronding Waterfront en afronding Burgemeester Kasteleinweg)
- investeringsbudgetten voor de periode 2022-2025 volgens de nieuwe investeringssystematiek



- investeringsbudgetten die voor 100% ten laste komen van het GRP

De beheerbudgetten worden ten laste gebracht van de Reserve Buitenruimte. Voor de kapitaal-lasten voor investeringsprojecten nieuwe systematiek komt een aparte begrotingspost op de gemeentebegroting. Meer hierover staat in de paragraaf Financiën.

Rekenmodel

Achter het MPP gaat een rekenmodel schuil, dat het programma voor een periode van 30 jaar financieel doorrekent qua kapitaallasten en gevoed wordt met structurele en incidentele dotaties, verwachte afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen en investeringsruimte op basis van begrote kapitaallasten. Daarbij is ook een aanzienlijke ruimte gereserveerd voor nog niet geprogrammeerde projecten waarvoor op termijn naar verwachting financiële ruimte moet worden gezocht, bijvoorbeeld omdat ze verder weg in de tijd liggen, of omdat ze nadere politieke afweging vergen. Zo zijn enkele grote investeringsprojecten voor de doorrekening toegevoegd, waaronder een flinke investering in de Uiterweg, het project Van Cleeffkade-Raadhuisplein-Stationsweg, investeringen in het MRA-hoofd fietsnet en het verbeteren van de bereikbaarheid van Kudelstaart. In totaal gaat het in deze doorrekening om meer dan 20 miljoen euro.

Structurele beheerbudgetten

Voor het middelgroot en groot onderhoud aan de openbare ruimte en daarmee samenhangende onderzoeken en voorbereidingskosten is jaarlijks een budget van € 2.775.000 nodig:

- Onderhoud en onderhoudsprojecten elementenverhardingen	€ 500.000
- Onderhoud en onderhoudsprojecten asfalt	€ 1.400.000
- Onderhoud kunstwerken	€ 310.000
- Onderzoeken, inspecties en voorbereidingskosten	€ 75.000
- Verkeersvoorzieningen (incl. kleine projecten verlichting)	€ 100.000
- Verkeersonderzoek Aalsmeer	€ 40.000
- Renovatie plantvakken	€ 200.000
- Vervangen bomen	€ 125.000
- Onderhoud speelplaatsen	€ 50.000
- Kleine maatregelen water	€ 25.000
- Baggeren stedelijk water	€ 100.000

Daartegenover staan begrote inkomsten vanuit nutsbedrijven voor het herstel van kabelsleuven. Deze worden begroot op gemiddeld € 150.000 per jaar. De structurele beheerbudgetten wijken in de eerste planjaren soms licht af van het jaarlijks gemiddelde.

Incidentele beheerbudgetten

De aparte beheerbudgetten die in het MPP zijn opgenomen zijn:

- Voorbereiding Van Cleeffkade-Raadhuisplein	€ 200.000
- Beheer- en verbeterplan Uiterweg	€ 80.000
- Boomveiligheidscontrole en snoeien	€ 112.000
- Vergroening op basis van bewonersinitiatieven (bomenplan)	€ 95.000
- Inlopen snoeiachterstanden (bomenplan)	€ 192.000

De budgetten voor boomveiligheidscontrole en snoeien verdwijnen vanaf 2023 uit het MPP. Vanaf dan worden deze werkzaamheden uitgevoerd via een apart exploitatiebudget bij de buitendienst. De eventuele restanten van 2022 worden dan overgeheveld naar het budget van 2023.



Investeringsprojecten af te ronden volgens de oude systematiek

De projecten Waterfront en Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg zijn grotendeels klaar. Omdat verreweg de meeste kosten in 2021 of eerder gemaakt zijn en al volgens de oude systematiek zijn afgewikkeld, passen wij voor de afronding voor deze projecten ook nog de oude systematiek toe. De kosten worden dan rechtstreeks ten laste van de Reserve Buitenruimte gebracht en afgeschreven via de Reserve Dekking Kapitaallasten. Voor het Waterfront gaat het naar verwachting om ruim € 500.000, voor de Kasteleinweg om ongeveer € 200.000.

Structurele investeringsbudgetten vervanging nader te bepalen assets

Om een langetermijnplanning voor investeringen in vervanging van objecten/assets te kunnen maken, is op basis van de beleids- en beheerplannen per jaar bepaald hoeveel investeringsruimte nodig is om het areaal in goede staat en functioneel te houden en te verbeteren. Het gaat hierbij niet om levensduurverlengend onderhoud, maar om vervangingsinvesteringen met een vervangingswaarde van meer dan € 20.000 per object/asset, zoals een oude brug slopen en een compleet nieuwe brug aanbrengen. Het vervangen van bomen en plantvakken valt hier bijvoorbeeld niet onder, omdat de kosten per boom of plantvak onder de € 20.000 liggen en het doorgaans om locaties gaat die verspreid in de gemeente liggen. Vervangen van lichtmasten daarentegen wordt wel meegenomen bij de vervangingsinvesteringen, omdat het in het algemeen om strengen lichtmasten gaat, vaak ook met bekabeling.

De volgende structurele jaarlijkse investeringsruimtes per discipline zijn nodig:

	Nu:	Wordt:
Wegen - geen specificatie - wegen op veengrond - wegen overig (incl. fundering)	€ 1.207.000	€ 500.000 € 1.100.000
Openbare verlichting	€ 100.000	€ 150.000
Beschoeiingen	€ 0	€ 75.000
Betonnen/composiet bruggen	€ 0	€ 160.000
Houten bruggen	€ 0	€ 75.000
Speeltuinen	€ 130.000	€ 230.000 *

* Voor speeltuinen is in eerste instantie niet gekozen voor een structurele ophoging van de investeringsruimte met € 100.000, maar voor een horizon tot en met 2025. In 2025 wordt de balans opnieuw opgemaakt en wordt aan de raad geadviseerd wat er op de lange termijn nodig is. In het rekenmodel is wel met een structurele verhoging voor een periode van 30 jaar gerekend.

Deze investeringsruimte is dus bedoeld voor vervangingsinvesteringen. Daarnaast zijn bij de structurele beheerbudgetten budgetten voor onderhoud van deze assets opgenomen. Een nadere toelichting per discipline is opgenomen in de paragrafen 3 tot en met 8.

Incidentele investeringsbudgetten (projecten)

Net zoals in het huidige MPP bevat het nieuwe MPP een lijst projecten met investeringskredieten. De gereserveerde budgetten voor deze projecten zijn veelal indicatief. Tijdens de voorbereiding van een project worden onderzoeken uitgevoerd, varianten uitgewerkt, en gedurende de voorbereiding ontstaat steeds meer zicht op de te verwachten kosten. Ook tijdens de uitvoering kunnen nog



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

onvoorziene omstandigheden optreden, risico's manifesteren zich wel of niet, en de ontwikkeling van de grondstof- en energieprijzen en van de aannemersmarkt is onzeker. Het MPP zorgt voor een meerjarenoverzicht van de projecten die technisch noodzakelijk zijn en van projecten die om beleidsmatige redenen wenselijk zijn. Door deze projecten meerjarig door te rekenen, ontstaat een beeld of deze projecten financierbaar zijn. De praktijk is echter altijd weerbarstig en het programma wordt dan ook regelmatig geactualiseerd, waarbij de afwijkingen via de P&C-cyclus worden toegelicht aan de gemeenteraad. Dat wijzigt niet. De nieuwe financieringsystematiek zorgt er wel voor dat er op korte termijn meer investeringsruimte beschikbaar komt, omdat de kosten van de projecten over de afschrijvingsduur worden gespreid en niet allemaal bij de start beschikbaar hoeven te zijn. Dat zorgt ervoor dat er meer mogelijk is dan in de huidige situatie. Dat is goed nieuws, want op het gebied van op orde brengen van de openbare ruimte is nog veel werk te verrichten en daarnaast heeft Aalsmeer grote ambities voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en de herinrichting van bestaande infrastructuur.

3. Wegen

Dagelijks beheer en onderhoud aan wegen in Aalsmeer wordt uitgevoerd door de Meerlanden. Groot en middelgroot onderhoud, vervanging, vernieuwing, herinrichting en nieuwe aanleg vindt planmatig plaats door de gemeente zelf via het programma buitenruimte, op basis van de uitgangspunten en het beleid uit de Nota Wegen die in 2019 is vastgesteld. Dit geldt ook voor functionele aanpassingen aan het wegennet. In de Nota Wegen wordt inzicht gegeven in de kwantiteit, kwaliteit en investeringsbehoefte van het Aalsmeerse 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. Voor investeringen in het wegennet (volledige vervanging en vernieuwing van wegen) worden jaarlijks investeringskredieten beschikbaar gesteld op basis van een jaarlijks beschikbaar gestelde investeringsruimte van gemiddeld € 1.207.000 per jaar. Groot en middelgroot onderhoud wordt gefinancierd via structurele en incidentele budgetten ten laste van de (egalisatie)reserve buitenruimte.

Regulier onderhoud betreft gerichte werkzaamheden om de verharding tot het einde van de levensduur (circa 50 tot 60 jaar) in stand te houden. Daaronder valt:

- uitvoering klein of dagelijks onderhoud: service, reparaties en calamiteiten, klachten en meldingen; dit verloopt via de Meerlanden en valt buiten het programma buitenruimte;
- meerjarig terugkerend onderhoud; middelgroot tot groot herstraatwerk van elementverharding, het overlagen van asfalt en aanbrengen van belijning;
- periodieke inspecties en onderzoeken.

Het uitgangspunt hierbij is dat halverwege de levenscyclus groot onderhoud nodig is, en op een kwart en op driekwart middelgroot onderhoud. Bij asfalt kan men dan denken aan de cyclus aanleg – deklaag vervangen (na 12,5 jaar) – volledige asfaltpakket vervangen (na 25 jaar) – deklaag vervangen (na 37,5 jaar) – volledige reconstructie inclusief fundering (na 50 jaar). Bij reconstructies gaat het om gehele of gedeeltelijke renovatie van de weg inclusief (delen van de) fundering en bermen. Bij voorkeur wordt een reconstructie uitgevoerd in combinatie met rioolvervanging.

De levensduur van wegen op veengrond is overigens korter. Door inklinking van het veen zakken en verzakken deze wegen sneller en ontstaat er ook eerder schade in de fundering en verhardingsconstructie.



Bij verhardingen gaat het om asfaltbeton- en cementbetonverhardingen, elementverhardingen (zoals klinkers, straatstenen, tegels) en halfverharding (in parken). Voor een nadere toelichting op het beleid wordt verwezen naar de Nota Wegen.

Financieel

In de Nota Wegen is aangegeven dat voor het op orde houden van het Aalsmeerse areaal gemiddeld 4 miljoen per jaar nodig is. In 2019 was deze financiële ruimte niet structureel beschikbaar. Bovenop de structurele middelen van ongeveer 2 miljoen per jaar (bestaande uit 1,2 miljoen investeringsruimte per jaar, en een deel van de dotatie aan de Reserve Buitenruimte) is destijds wel een eenmalig budget beschikbaar gesteld. In de afgelopen jaren zijn veel werkzaamheden uitgevoerd, maar uit de recente weginspecties blijkt dat er nog een lange weg te gaan is en dat de Nota Wegen financieel gezien nog actueel is. Met de nu voorliggende integrale herziening van de financiering van de buitenruimte is meerjarig financieel ruimte gevonden om de Nota Wegen te volgen.

Op het gebied van wegen zijn er structurele beheerbudgetten, kleine beheerprojecten en investeringsprojecten ingepland. Daarnaast wordt via het wegenbudget bijgedragen aan 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 plannings- 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. Er is wel een groslijst aanwezig van wegen die de komende jaren aan onderhoud toe zijn. Per jaar wordt bepaald welke wegen in dat jaar en in het jaar daarop worden aangepakt.

Regulier onderhoud aan en het vervangen van kunstwerken (bruggen, viaducten, damwanden) is tot nu toe ook gefinancierd via het budget voor wegen. Grote kunstwerken hebben in het algemeen een lange levensduur (> 50 jaar). De kosten voor renovatie/vervanging zijn dermate ongelijkmatig dat een structureel budget hiervoor niet was voorzien. Het huidige jaarlijkse wegenbudget bood en biedt hiervoor geen ruimte. Nu de financieringssystematiek voor de buitenruimte integraal herzien wordt, worden de benodigde budgetten voor kunstwerken apart geprogrammeerd. Binnen het totale programma is hier gelukkig ruimte voor gevonden.

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

De volgende structurele (jaarlijkse) beheerbudgetten zijn in het MPP opgenomen:

- Onderhoud en onderhoudsprojecten elementenverhardingen	€ 500.000
- Onderhoud en onderhoudsprojecten asfalt	€ 1.400.000
- Onderzoeken, inspecties en voorbereidingskosten	€ 75.000

Voor de vervanging van wegen is structureel ongeveer € 1.600.000 aan investeringsruimte benodigd. Op dit moment wordt voor wegen een generieke afschrijvingstermijn van 25 jaar ('verhardingen') gehanteerd. Voor wegen op veengrond is dat realistisch. Een beperkt deel van Aalsmeer ligt op het zogenaamde 'bovenland'. Deze wegen klinken sneller in en verzakken/zakken ongelijkmatig. Voor 'overige' wegen is het in Nederland (ook in het westen) gebruikelijk om wegen inclusief fundering af te schrijven in 45 tot 60 jaar. Tussentijds moet dan twee keer de deklaag (bij



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

asfalt) vervangen worden, en halverwege de levensduur wordt groot onderhoud gepleegd (het hele asfaltpakket vervangen, of de verharding bij elementenverhardingen herstraten met behoud van de fundering). Door de afschrijftermijn voor wegen op 50 jaar te zetten, sluit de afschrijftermijn aan bij die van de riolering (ook 50 jaar) en wordt het hele pakket idealiter gelijktijdig vervangen bij een reconstructie. Met deze onderhouds- en vervangingsbudgetten wordt de 4 miljoen euro per jaar nog niet bereikt. Dat komt omdat er ook bij de Meerlanden werk wordt weggezet: het uitvoeren van klein dagelijks onderhoud.

De benodigde investeringsruimte voor vervanging van wegen wordt pas vanaf 2025 meerjarig geprogrammeerd. Het is de bedoeling van deze investeringsruimte projecten 'af te splitsen' en concreet te gaan programmeren. Voor het doorrekenen van de kapitaallasten voor de komende 30 jaar is echter rekening gehouden met deze gemiddeld benodigde ruimte. Tot en met 2025 staan reeds diverse concrete vervangingsprojecten op het programma. Voor de bovenstaande budgetten is meerjarig ruimte gevonden binnen de financiële kaders van het nieuwe MPP Buitenruimte, waardoor geen aanvullend budget meer nodig is. Hierbij is rekening gehouden met ongeveer 30% afschrijving in 25 jaar en 70% afschrijving in 50 jaar. Hierdoor kan de komende 30 jaar gewerkt worden aan het veilig houden van het areaal. Voor het aanpassen van de afschrijvingstermijn voor een deel van de wegen naar 50 jaar wordt een apart beslispunt aan de raad voorgelegd.

4. Kunstwerken

Tot 2021 was er geen beleids- en beheerplan voor civieltechnische kunstwerken en waren er ook geen inspecties verricht om de staat van het areaal in beeld te krijgen. Er was slechts een beperkt jaarlijks budget van € 37.500 opgenomen in het MPP om hoogstnoodzakelijk klein onderhoud te kunnen plegen. Ook was een jaarlijks budget van € 95.000 opgenomen voor onderhoud aan beschoeiingen. Omdat tussentijds bleek dat drie bruggen in slechte staat verkeerden en een gevaar voor de verkeersveiligheid begonnen te vormen, is de vervanging van deze bruggen noodgedwongen uit de Reserve Buitenruimte betaald.

In 2020 is het areaal uitgebreid geïnspecteerd. Op basis van de uitkomsten van deze inspecties en een visie op het langetermijnbeleid voor kunstwerken is daarna een Nota Civieltechnische Kunstwerken opgesteld. In de nota zijn – in de geest van de motie RAP-Raad – drie scenario's uitgewerkt voor het langetermijnbeheer: versoberen, verbetering en versnellen. De nota is in april 2021 vastgesteld door het college van B&W, met een keuze voor voorkeursscenario 2. Het college heeft daarbij bepaald dat de nota alleen gelijktijdig met een integraal financieel perspectief op de buitenruimte aan de raad kon worden aangeboden. Daarom wordt de nota nu als bijlage bij het herziene MPP aan de raad aangeboden.

De afgelopen jaren zijn Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten door heel Nederland gestart met het in beeld brengen en op orde brengen van het areaal aan civieltechnische kunstwerken. Het gaat hierbij om de objecten bruggen, duikers, tunnels/viaducten, kademuren, damwanden, beschoeiingen, steigers en geluidsschermen. Kunstwerken die zijn gebouwd met een levensduur van 50 tot 100 jaar hebben sinds hun oplevering een steeds grotere belasting te verduren gekregen, als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit. Het doel van de Nota Kunstwerken is het onderbouwen van het benodigde budget voor de periode tot en met 2030, met een doorkijk van de globale investeringsbehoefte op de middellange termijn. Hierbij maakt de nota onderscheid in klein onderhoud, groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. De instandhouding van de civieltechnische kunstwerken draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

Aalsmeer. Adequaet en doelmatig beheer en onderhoud is essentieel voor het veilig en functioneel houden van het areaal.

De ambitie bestaat om het areaal verder op orde te brengen en te verduurzamen, en daarmee de veiligheid, functionaliteit en bereikbaarheid binnen de gemeente Aalsmeer te behouden en te verbeteren. In de aankomende decennia ligt een vervangings- en renovatieopgave te wachten om alle kunstwerken veilig in bedrijf te houden.

Het huidige areaal aan civieltechnische kunstwerken in de gemeente Aalsmeer omvat 365 kunstwerken. Dit is onderverdeeld in:

Type kunstwerk	Aantal
Vaste brug	167
Duikers en duikerbruggen	46
Tunnels en viaducten	2
Kademuren en grondkeringen	29
Beschoeiingen (ca. 31 km)	109
Steigers	9
Geluidsschermen	3

Algemeen totaalbeeld areaal

Uit de inspecties van 2020 blijkt dat ruim 44% van het totale areaal aan civieltechnische kunstwerken in een goede of zelfs uitstekende conditie verkeert. Ongeveer 35% van het areaal heeft een conditie van matig tot slecht. Een groot deel van deze score wordt veroorzaakt door lokale schadebeelden aan beschoeiingen. Hierbij is geen risico op bezwijken of functie-uitval. De vaste bruggen hebben grotendeels een 'redelijke' tot 'uitstekende' conditiescore.

Bruggen/kunstwerken beton

De bruggen van beton, staal en kunststof bevinden zich grotendeels in goede staat. De drie kunstwerken die een slechte conditie hebben aan de Uiterweg bevinden zich reeds in een traject om te onderzoeken of vervanging nodig is en welke investering hiervoor nodig is.

Houten bruggen

Uit de inspecties blijkt dat 26 van de 59 houten bruggen matig tot slecht scoren op duurzaamheid en veiligheid. Het betreft voornamelijk houten bruggen uit de periode 1995-2000 die aan groot, levensduur verlengend onderhoud toe zijn. Hier ligt de komende jaren een opgave.

Duikers

Het grootste deel van de duikers bevindt zich in een uitstekende, goede of redelijke conditie.

Kademuren

De kademuren en grondkeringen zijn over het algemeen in goede conditie. De grondkeringen van matige tot slechte conditie betreffen stalen damwanden die lokaal schades laten zien, wat de conditie van het complete tracé beïnvloedt. In 2022 wordt groot onderhoud gepleegd aan de kademuur in de Kolenhaven.

Beschoeiingen

Het areaal aan beschoeiingen in de gemeente Aalsmeer bevindt zich in een matige tot slechte conditie. Deze conditiescore is voornamelijk veroorzaakt door lokale schadebeelden, die qua aantallen flink aanwezig zijn maar qua omvang (streckende meters) een relatief klein deel van de



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

objecten betreffen. Beschoeiingen vallen begrotingstechnisch gezien onder taakveld 5.7 Groen en openluchtrecreatie en de kapitaalgoederen van de discipline 'water' binnen dit taakveld dienen apart bewaakt en verantwoord te worden. De kapitaallasten voor investeringen in beschoeiingen moeten dus apart inzichtelijk gemaakt worden.

Financieel

De keuze voor scenario 2 leidt tot de volgende structureel benodigde budgetten in het nieuwe MPP voor de komende tien jaar:

- onderhoud kunstwerken:	€ 310.000	(t.o.v. 132.500 nu)
- vervanging kunstwerken:	€ 310.000	(t.o.v. 0 nu)

Bij de vervanging van kunstwerken gelden verschillende afschrijvingstermijnen voor kunstwerken van hout, staal, beton en kunststof. Voor het meerjarig doorrekenen van de kapitaallasten is uitgegaan van ongeveer de volgende verdeling:

- houten bruggen:	25%	25 jaar afschrijvingstermijn
- beschoeiingen:	25%	30 jaar afschrijvingstermijn
- beton en kunststof:	50%	100 jaar afschrijvingstermijn

In principe wordt zo min mogelijk staal toegepast. Als dat wel gebeurt, dan geldt daarvoor een afschrijvingstermijn van 50 jaar. Duikers gelden als betonnen kunstwerken. De afschrijvingstermijn kan worden verlengd van de huidige 50 jaar naar 100 jaar. Dit wordt in het MPP-raadsvoorstel als besispunt aan de raad voorgelegd. Bij een investeringsvolume van gemiddeld € 310.000 per jaar nemen de kapitaallasten toe met ongeveer € 4.500 per jaar. De benodigde investeringsruimte per jaar blijft de komende 20 jaar stabiel. Uit de Nota blijkt wel dat het budget voor jaarlijks onderhoud naar verwachting na 2030 omhoog moet naar ongeveer € 700.000 per jaar. Daar is nu in het MPP nog geen rekening mee gehouden. Tegen die tijd werpen nieuwe inspecties en een geactualiseerde nota nieuw licht op het areaal en kan opnieuw een integrale financiële afweging gemaakt worden.

Voor de bovenstaande budgetten is meerjarig ruimte gevonden binnen de financiële kaders van het nieuwe MPP Buitenruimte, waardoor geen aanvullend budget meer nodig is. Hierdoor kan de komende 30 jaar gewerkt worden aan het veilig houden van het areaal.

In 2022 wordt naast het groot onderhoud aan de kademuur in de Kolenhaven gewerkt aan groot onderhoud aan de brug in de Werven en aan het schilderen van leuninggen.

5. Openbare verlichting

De planmatige vervanging van lichtmasten en bijzondere investeringen op het gebied van openbare verlichting zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Deze investeringen rekenden tot nu toe af met de Reserve Buitenruimte. Er was één structureel vervangingsbudget opgenomen in het MPP van € 100.000. Voor dit budget worden kleine vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om diverse locaties per jaar. Daarnaast werden en worden er losse grotere vervangingsprojecten ingepland met apart budget. In totaal gaat het gemiddeld om € 150.000 per jaar. Dit budget is toereikend en wijzigt niet. Voor de komende jaren is structureel € 150.000 per jaar aan investeringsruimte in het MPP opgenomen, waarvan eventueel aparte projectbudgetten kunnen worden afgesplitst.



In 2022 wordt de verlichting naar verwachting vervangen op onder andere de volgende locaties:

- masten en armaturen langs de Stommeerkade
- armaturen langs het fietspad van de Legmeerdijk en in diverse straten, waaronder Julianalaan, Dahliastraat, Chrysantenstraat, Cornelis Claasz Baas Hof, Achter de Wilgen, Seringenstraat, Schoolstraat, Kolenhaven, Marktstraat, Machineweg (ventweg), Zwarteweg (ventweg), Wim Kan Dreef (tennisvereniging) en Oranjestraat

Basis voor de vervanging van en het onderhoud aan verlichting is het Beleidsplan Openbare Verlichting, dat nog steeds actueel is. Het regionale beleid is en wordt zo goed mogelijk op elkaar afgestemd, omdat de verlichting vaak niet bij de gemeentegrens ophoudt. Ook de energietransitie krijgt hierbij nadrukkelijk aandacht. De regio heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Openbare verlichting is gemiddeld 4100 uur per jaar in bedrijf en is verantwoordelijk voor ongeveer 40% van het energiegebruik van de gemeente. Energiebesparing in de openbare verlichting is dan ook een must om aan de doelstelling van energieneutraliteit te kunnen voldoen.

Het verlichtingsplan bevat de kaders hoe op een verantwoorde manier de openbare verlichting gerealiseerd en beheerd kan worden. Diverse aspecten spelen hierbij een rol, zoals sociale veiligheid, verkeersveiligheid, energiegebruik, effect op flora en fauna en aantrekkelijkheid openbare ruimte.

Financieel

Structureel is een investeringsruimte van € 150.000 per jaar opgenomen in het MPP. Openbare verlichting (lichtmasten en armaturen) werden tot nu toe in 15 jaar afgeschreven. Deze gaan tegenwoordig echter gemiddeld 25 jaar mee. Daarom wordt aan de raad voorgesteld de afschrijvingstermijn te verhogen van 15 naar 25 jaar. Dit leidt in het eerste jaar tot € 6.000 aan kapitaallasten, die in 25 jaar opbouwen tot structureel € 150.000 per jaar.

6. Groen, water en spelen

Voor de vervanging van bomen en plantvakken 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.

Wanneer er wijkreconstructies plaatsvinden (vaak naar aanleiding van vervanging van riolering), wordt de vervanging van beplanting en speelplaatsen zo mogelijk en indien dat meerwaarde biedt meegenomen als integraal onderdeel van het project.

Bomen

Het areaal aan bomen is in 2020-2021 goed in beeld gebracht. Dit heeft geleid tot een nieuw Bomenplan dat is vastgesteld in de raad. De gemeente beheert een kleine 13.000 bomen. Het doel van het Bomenplan is het koesteren en waar mogelijk versterken van de waarde van de Aalsmeerse bomen. Het streven is om het bomenbestand ook op de lange termijn duurzaam in stand te houden. Daarbij wordt rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer. Dit is belangrijk vanwege de uitdagingen van het veranderende klimaat, maar ook de toenemende belangen in het gebruik van de beperkte ondergrondse ruimte en stedelijke ontwikkelingen. Het



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

gaat daarbij naast woningbouw om de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Er zijn drie scenario's aan de raad voorgelegd. De raad heeft gekozen voor het scenario "Bouwen aan de toekomst en samen vergroenen". Hierbij is een incidenteel budget van € 192.000 beschikbaar gesteld voor het inlopen van snoeiachterstanden en de raad heeft een incidenteel budget van € 95.000 beschikbaar gesteld voor vergroenings-initiatieven vanuit bewoners. Ook is het structurele budget voor vervanging van bomen met € 67.000 per jaar opgehoogd. Al deze financiële besluiten zijn verwerkt in het nieuwe MPP.

De beleidsambities kunnen als volgt worden samengevat:

- De gemeente zorgt dat het beheer op orde is. De jaarlijkse boomveiligheidscontrole vormt de basis voor maatregelen op het gebied van veiligheid, snoeionderhoud en vervanging. Met de jaarlijkse bomenrenovatie worden zieke, gevaarlijke en niet vitale bomen vervangen door gezonde exemplaren met goede groeiplaatsen.
- De gemeente beschermt waardevolle bomen door middel van een waardevollebomenlijst. Voor de kap van waardevolle bomen is een kapvergunning nodig.
- De gemeente betreft inwoners bij het bomenbeheer, het bomenbeleid en vergroening van de gemeente. De gemeente communiceert actief over de waarde van bomen. Er is ruimte en budget voor bewonersinitiatieven.
- Bomen in projecten worden zo veel mogelijk behouden en versterkt, bijvoorbeeld door groeiplaatsverbeteringen mee te nemen in het project en waar mogelijk extra bomen toe te voegen. De richtlijnen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte worden aangescherpt.

Spelen

Zoals bekend moet er in Aalsmeer en Kudelstaart heel wat gebeuren op het gebied van speeltuinen. De kwaliteit van veel speeltuinen is onder de maat. In de afgelopen jaren zijn reeds enkele speeltuinen behoorlijk opgeknapt en vernieuwd. De raad heeft in 2021 eenmalig een extra budget van € 100.000 beschikbaar gesteld en wilde een structurele verhoging afwegen bij de integrale herziening van het MPP. Het budget voor regulier onderhoud is in het nieuwe MPP verlaagd van € 90.000 naar € 50.000 per jaar. De investeringsruimte voor vervangingen is daarentegen opgehoogd naar € 230.000 per jaar, voorsnog voor de periode tot en met 2025. Samen leidt dat tot een ton per jaar extra zoals eerder in de raad gemeld. Voor deze structurele € 100.000 extra per jaar is ruimte binnen het rekenmodel van het nieuwe MPP, zonder dat aanvullende dekking nodig is. Voorsnog is gekozen voor een inhaalslag op korte termijn, waarbij in 2025 de balans wordt opgemaakt en een nieuwe meerjarendoorkijk aan de raad wordt voorgelegd.

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

- Werven (Aalsmeer-Dorp)
- Speelschip Surfeiland Kudelstaartseweg
- Zeemanhof en Clantstraat (Kudelstaart)
- Citroenvlinderstraat (Nieuw-Oosteinde)
- Mendelstraat (Stommeer)

Daarnaast worden voorbereidingen getroffen voor de renovatie van speeltuinen in de Copernicusstraat, Clematisstraat, Kerkweg, Sconedorp, Dagpauwoogstraat, Zandogjesstraat, Baanvak en Atalantalaan. Ook is bekend dat op allerlei locaties valondergronden moeten worden vervangen.



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

Water

Binnen de gemeente zijn verschillende partijen verantwoordelijk voor het baggeren van het stedelijk water en het water in de bovenlanden van Aalsmeer en de Westeinderplas (boezemwater van Rijnland).

Waterschappen

De gemeente Aalsmeer is verdeeld over twee waterschappen, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (Rijnland). Kudelstaart valt onder AGV en Aalsmeer en de Westeinderplas vallen onder Rijnland. Beide waterschappen zijn verantwoordelijk voor het watersysteem, maar hebben een andere benadering over het beheer en onderhoud van het stedelijk water. AGV beheert bijna het hele watersysteem en Rijnland beheert alleen de hoofdwatgangen en laat het onderhoud van de overige watgangen aan de gemeente en particulieren. Wanneer de gemeente of een particulier onvoldoende onderhoud uitvoert, dan komt er een aanschrijven bij de jaarlijkse schouw. Voor beide waterschappen is de gemeente ontvangstplichtig voor de bagger die vrijkomt uit watgangen die grenzen aan het openbare gebied en voldoen aan milieukundige eisen. Vervuilde bagger hoeft de gemeente niet te ontvangen.

Gemeente

Als gemeente zijn we - naast de ontvangstplichtige voor de watgangen die door de waterschappen worden gebaggerd - verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het overig water waar we eigenaar van zijn. Dit houdt in dat we de watgang onderhouden en baggeren wanneer dit nodig is.

Overige eigenaren

Veel water is ook in beheer van particulieren en bedrijven, die dan ook zelf het onderhoud moeten uitvoeren. In het stedelijk gebied gaat het veelal om watgangen achter woningen, die niet grenzen aan openbaar gebied. In de bovenlanden gaat bijna om alle watgangen bij de Oosteinderweg, Uiterweg en tussen de Grote Poel en Kleine Poel.

Financieel

Het structurele jaarlijkse budget is naar beneden bijgesteld van € 150.000 naar € 100.000 per jaar. Dit kan omdat de meeste watgangen met achterstand in de laatste jaren zijn gebaggerd en ook Rijnland heeft haar baggerprogramma 2016 eindelijk uitgevoerd. Voor deze werkzaamheden waren wij ontvangstplichtig voor een groot deel van de bagger. Dit was jaren doorgeschoven, omdat Rijnland door de PFOS en afzet van de bagger de werkzaamheden niet kon uitvoeren.

Werkzaamheden komende jaren

In maart 2022 is de Hortensialaan gebaggerd. Voor de voorbereiding voor andere watgangen in Aalsmeer voor 2022/2023 wordt op korte termijn milieuonderzoek uitgevoerd voor de watgangen in het Dorp bij de Kerkwetering, Twijnderlaan en de sloot achter de Dahliastraat. Ook de watgang achter het Bonte Schort bij de Jasmijnstraat en enkele watgangen langs de Burgemeester Kasteleinweg worden aangepakt. De meeste werkzaamheden worden in de winter van 2022/2023 uitgevoerd. Naast het onderhoud in het stedelijk gebied wordt de baggerkwaliteit op een aantal locaties op de Westeinderplas onderzocht. De waterbodem op de Kleine Poel voor de jachthaven van de Uiterweg wordt ingemeten om te kijken of hier ook een gemeentelijke baggeropgave ligt.

Beschoeiingen en kademuren

De gemeente is binnen het thema water ook verantwoordelijk voor het areaal aan beschoeiingen en kademuren. Deze zijn qua beleid en budget echter ondergebracht in de Nota Civieltechnische Kunstwerken. Zie daarvoor paragraaf 4 hierboven.



7. Verkeer

Met de omlegging van de N201, de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg en diverse nieuwe wegen in aanleg in Greenpark verandert er heel wat in de verkeersstructuur van Aalsmeer in de afgelopen jaren. De nieuwe infrastructuur (Burgemeester Hoffscholteweg, verlengde Molenvlietweg, verlegde Middenweg) is echter nog niet gereed, terwijl de Burgemeester Kasteleinweg al wel is heringericht. Dat leidt momenteel tot extra verkeer door de woonwijken van Aalsmeer, parallel aan de Burgemeester Kasteleinweg. Daarbij moet het verkeer ook wennen aan de nieuwe inrichting van de Burgemeester Kasteleinweg met de nieuwe rotondes, met busbaan middendoor. Deze situatie wordt de komende tijd goed gemonitord. In Kudelstaart zijn diverse nieuwbouwontwikkelingen gepland. De bereikbaarheid van Kudelstaart staat onder druk en de capaciteit van de provinciale N231 is te beperkt. Mede hierdoor ontstaat druk op het lokale wegennet. Met de komst van de vrije busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is er frequent hoogwaardig busvervoer. Naast investeringen in het wegennet is het ook belangrijk om het hoofdfietsnetwerk op orde te krijgen. Veel fietsroutes in Aalsmeer zijn smal en uitgevoerd in tegelverharding, die lang niet altijd in goede staat verkeert. Daar komt bij dat er veel kabels en leidingen en boomwortels onder de fietspaden liggen, waarbij aanpassing van het profiel, verbreden van fietspaden en verleggen van kabels lang niet altijd kan.

In 2021 is een nieuwe Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer opgesteld, die op xxx is vastgesteld in de raad. De agenda heeft drie uitgangspunten:

- Aalsmeer via alle modaliteiten bereikbaar
- Aalsmeer verkeersveilig en toegankelijk
- Aalsmeer innovatief duurzaam bereikbaar

Het doel van de agenda is Aalsmeer de komende jaren duurzaam bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden en te maken voor iedereen. De gemeente werkt aan een goed wegennet en goede (logistieke) verbindingen in de regio. Dit houdt in: goed onderhoud, veilige wegen, betere doorstroming van verkeer, goede openbaarvervoerverbindingen en prettige wandelpaden. Er komen op mobiliteitsvlak ook nieuwe ontwikkelingen op Aalsmeer af, zoals deelmobiliteit, opkomst van de elektrische auto en fiets, nieuwe vormen van logistiek en regionale veranderingen in het openbaar vervoer die vragen om creatieve, fijnmazige oplossingen. Daarnaast heeft Covid-19 gevolgen voor de mobiliteit. Zo zien we versnelling in trends als thuiswerken, meer fietsgebruik en een toename van het aantal pakketbezorgingen. Daarnaast is in deze periode ook het openbaar vervoer veranderd. Er reizen veel minder mensen met het openbaar vervoer en de vraag is of de oude en nieuwe openbaarvervoerreizigers het openbaar vervoer (weer) vinden.

De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de exacte gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg en de langetermijneffecten van de Covid-19-pandemie die nu nog niet bekend zijn. De concrete infrastructurele projecten uit het MPP sluiten aan bij de beleidsuitgangspunten uit de Mobiliteitsagenda. Er is bovendien budget voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken die uit de Mobiliteitsagenda voortvloeien. Daarnaast bevat de Mobiliteitsagenda veel acties die zich niet direct vertalen in MPP-werk of regulier verkeersonderzoek.

Vanuit de MPP-beheerbudgetten voor verkeer worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- verkeerseducatie en campagnes
- kleine verkeersvoorzieningen en maatregelen op basis van meldingen, klachten en wensen
- verkeersonderzoek



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

- verkeersborden, straatnaamborden, bewegwijzering en fietsenstallingen voorzover deze buiten de DVO met de Meerlanden vallen

Aalsmeer heeft vier eigen verkeersregelinstallaties (VRI's). Drie daarvan zijn aan vervanging toe, waarvan eentje in het project Reconstructie Machineweg wordt vervangen door een rotonde. Over de vervanging van de twee andere VRI's is een toelichting opgenomen in paragraaf 9.

Regulier beheer en onderhoud van de VRI's wordt niet gefinancierd via het MPP, maar hiervoor is een apart regulier exploitatiebudget beschikbaar.

8. Riolering

Het actuele beleidskader voor rioolwerken is het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) 2021-2026, dat in 2026 zal worden geactualiseerd.

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. Verreweg het grootste deel van Aalsmeer en Kudelstaart hebben nog een gemengd rioelstelsel. Doelstelling is op steeds meer plaatsen een gescheiden stelsel te maken (hemelwater en vuilwater apart). 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 bij reconstructies. Er zijn nog veel maatregelen denkbaar, waarvan de komende tijd nader bestudeerd wordt in hoeverre deze in Aalsmeer toepasbaar zijn. Daarvoor is een plan van aanpak klimaatadaptatie geschreven. Bewoners worden daarnaast gestimuleerd om ook hun steentje bij te dragen door bijvoorbeeld hun tuin minder te verharden.

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 à zes jaar investeringsruimte beschikbaar gesteld. Jaarlijks worden er kredieten gevoteerd via het programma buitenruimte of via het investeringsplan bij de programmabegroting. Via de beschikbaar gestelde investeringsruimte wordt geïnvesteerd in vervanging, verbetering en groot onderhoud, zowel van het riool als van gemalen en mechanische pers- en drukrioleringssystemen (zoals pompen). Dagelijks beheer en onderhoud verloopt via een apart exploitatiebudget. Deze rekenen ook af met de egalisatievoorziening maar zijn geen onderdeel van het programma buitenruimte. Alleen de vervanging van vrijvervalrioleringen, aanleg van nieuwe rioleringen en projectmatige verbeteringen van het rioelstelsel verlopen via het MPP. Vervanging van bestaande persleidingen, drukrioleringen, gemalen en bergbezinkbassins verloopt via aparte investeringsbudgetten buiten het MPP om.



9. Projectbeschrijvingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van alle 38 incidenteel geprogrammeerde projecten. De bijbehorende budgetten zijn niet opgenomen. Deze zijn in de geheime bijlage 1 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.

Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg, Spoorlijnpad en Verlengde Molenvlietweg

De Burgemeester Hoffscholteweg en Verlengde Molenvlietweg maken onderdeel uit van de zogenaamde Noordvork. Deze nieuwe infrastructuur verbindt de N201, Greenpark en Oosteinde op een betere manier met het centrum van Aalsmeer dan de huidige wegen en vormt bovendien een alternatief voor de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg. De aanleg van de nieuwe infrastructuur gaat niet zonder slag of stoot. Er is sprake van moeizame grondverwerving, vervuiling, en complexe verlegging van kabels en leidingen. De nieuwe wegen beginnen op de luchtfoto van Aalsmeer zichtbaar te worden, maar uitvoering zal zeker tot eind 2023 duren. In het project Burgemeester Hoffscholteweg wordt ook het verwijderde Spoorlijnpad tussen Stommeerkade en Bielzenpad teruggebracht, inclusief veilige oversteek bij de Hoffscholteweg. Dit pad moest verwijderd worden vanwege de afgraving van de dijk ten behoeve van leidingwerkzaamheden en de aanleg van de nieuwe weg, maar zal op veler verzoek weer, en in verbeterde vorm, worden aangelegd.

Groene As fase 2

De Groene As is een ecologische verbindingzone die onder andere door Aalsmeer loopt. In deze tweede fase worden drie gemeentelijke percelen langs de Ringvaart in het bovenland van Aalsmeer Oost ingericht voor de doelsoorten van de Groene As. De percelen (eilanden) worden opgeknapt voor recreatief gebruik en bovendien voor de dieren die er leven of zouden willen leven. Daarnaast worden er beschoeiingen aangebracht. Voor het project is subsidie verleend door de Provincie Noord-Holland. Een vierde perceel is overgedragen aan de Stichting Bovenlanden.

Vervangen VRI's Schweitzerstraat en Watertoren Kudelstaartseweg

Aalsmeer heeft vier eigen verkeersregelininstallaties (VRI's). De overige VRI's binnen de gemeentegrenzen zijn van de provincie. Het assetmanagement van deze VRI's is eenvoudig en overzichtelijk. De VRI bij de Fortbocht is vervangen in 2016. Deze is dus pas ruim na 2030 weer aan vervanging toe. In de 30 jaar doorkijk is wel rekening gehouden met de kapitaallasten op termijn. Op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg wordt de VRI vervangen door een rotonde in project Reconstructie Machineweg (2^e fase). De overige twee VRI's - op de Schweitzerstraat in Kudelstaart en bij de Watertoren bij het Waterfront - zijn verouderd en moeten worden vervangen. Verkeerskundig gezien zouden deze VRI's kunnen worden verwijderd in combinatie met een herinrichting. Dit zou de verkeersafwikkeling verbeteren zonder gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het verwijderen van de VRI's ligt echter gevoelig. De keuze voor handhaven en vervangen of verwijderen en herinrichten is nog niet gemaakt.

Reconstructie Machineweg

De reconstructie van de Machineweg is een van de ingrijpendste, belangrijkste maar ook meest complexe projecten in Aalsmeer. De verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling schieten op een aantal punten tekort. Onder andere door de aanwezigheid van het water, de aankoop van gronden, diverse benodigde procedures en verlegging van kabels en leidingen is het een tijdrovend project. Daarbij wordt de uitvoering straks ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

bereikbaar moeten blijven. Door de aanwezigheid van het water is aanpassing van de infrastructuur alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe infrastructuur te onderhouden. In het project worden twee nieuwe rotondes aangelegd, wordt de rotonde bij de Hornweg aangepast en worden de langzaamverkeersvoorzieningen verbeterd. De raad is reeds uitgebreid over het project geïnformeerd in het eerste kwartaal van 2022. Hoewel de verwachte kosten van het project behoorlijk zijn gestegen door de benodigde civieltechnische constructies, is het goede nieuws, dat de Vervoerregio substantieel wil bijdragen aan het project en dat de investering in de nieuwe kunstwerken over 100 jaar kan worden afgeschreven. Daarmee is het project financieel haalbaar geworden. Voor meer details wordt verwezen naar de eerder beschikbaar gestelde informatie.

Herinrichten omgeving Proosdijhal

De omgeving van de Proosdijhal is opgeknapt en heringericht. Het groen is gerenoveerd, wegen, fietspaden, trottoirs en parkeervoorzieningen zijn opnieuw aangelegd, waarbij de fietspaden zijn verbreed en geasfalteerd. Het werk is gereed maar in 2022 zijn er nog enkele facturen geboekt, waardoor het project nog in het MPP van 2022 is opgenomen.

Het Groene Lint

Het Groene Lint is een bewonersinitiatief om met subsidie van de Stichting Leefomgeving Schiphol een groene wandelroute door Aalsmeer te realiseren. Het project bestaat uit vier deelprojecten: herinrichting park Linnaeuslaan-Molensloot, aanleg graswandelpad Molenvliet, vernieuwen speelplaats Linnaeuslaan 80 door natuurlijke speelplaats met voetbalvoorziening en aanleg van een voetgangersbrug over de Molenvliet naar het Seringenpark. SLS vergoedt het project voor nagenoeg 100%.

Reconstructie Van Hengelpad e.o.

Een pleintje aan het Van Hengelpad wordt vernieuwd. De parkzone aan de noordkant van het Van Hengelpad wordt versterkt. De langzaamverkeersvoorzieningen worden verbeterd.

Reconstructie Uiterweg 1e fase

De gehele Uiterweg is aan een opknappbeurt toe. In het afgelopen jaar heeft een uitgebreide inspectie plaatsgevonden van de verharding, de beschoeiing, de riolering en de bruggen. Op basis hiervan heeft een adviesbureau een integraal beheer- en verbeterplan opgesteld. Bij het opstellen van het MPP is dit plan nog niet gereed voor aanbidding aan de raad. Wel is ongeveer duidelijk wat er moet gebeuren op korte termijn en welke scenario's er zijn voor de lange termijn. De eerste fase van maatregelen is urgent. Over een lengte van ruim 400 meter is de Uiterweg dermate verzakt dat de weg regelmatig onder water staat. Het is aan te bevelen om dit wegvak direct integraal aan te pakken. De weg wordt opgehoogd, de rioolpersleiding (die nu grotendeels op particulier terrein ligt) wordt vervangen en onder de rijbaan gelegd, de beschoeiing wordt vervangen en er wordt een mantelbuis meegenomen voor het toekomstige glasvezelnetwerk. Ook het eerste deel van de Uiterweg tussen de Van Cleeffkade en de Dirk Baardsebrug moet worden aangepakt. Door een verzakking langs de damwand en het hoogteverschil met de nieuwe brug die door de Lidl is aangelegd, is ophogen van de weg nodig. Ook dient een nieuwe damwand te worden geplaatst tussen beide bruggen. Het onderzoek naar de rest van de Uiterweg wordt vervolgd. Hierbij wordt ook onderzocht of het mogelijk is tussen het eind van de Uiterweg en Rijsenhout een fietsbrug te realiseren, die bij werkzaamheden en calamiteiten ook gebruikt kan worden door autoverkeer en hulpdiensten. Als de volgende fasen van de reconstructie van de Uiterweg dan worden uitgevoerd, kan de bereikbaarheid veel beter worden gewaarborgd en dit zorgt ook voor een aanzienlijke kostenbesparing qua faserings- en verkeersmaatregelen. De belangrijkste voorlopige conclusies uit de studie, naast de hierboven genoemde kortetermijnmaatregelen, zijn:



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

- Vrijwel alle riolering ligt op particulier terrein en moet worden vervangen; bij een integrale reconstructie kan de doorgaande persleiding onder de nieuwe rijbaan worden gelegd op openbaar terrein; de pompputjes worden dan zo veel mogelijk langs de rijbaan geplaatst, maar dat kan niet overal omdat diverse percelen op eilanden liggen
- De weg zelf dient op afzienbare termijn vrijwel geheel te worden vervangen en te worden opgehoogd met licht ophoogmateriaal.
- De beschoeiingen moeten vrijwel overal worden vervangen, zodat geen uitspoeling meer plaatsvindt en de oevers stabiel blijven.
- Het aanleggen van mantelbuizen voor toekomstige kabels en leidingen wordt aanbevolen om te voorkomen dat nieuwe verhardingen weer moeten worden opgebroken.
- De Zwetbrug en de Topvoortsebrug zijn aan vervanging toe, maar met een aantal tijdelijke maatregelen kan de levensduur worden verlengd, zodat zo mogelijk eerst de nieuwe brug aan het eind van de Uiterweg kan worden aangelegd. Door alleen de rijdekken te vervangen door een betonnen plaat, kunnen deze bruggen naar verwachting nog 30 jaar mee. Van de Dirk Baardsebrug geldt iets vergelijkbaars.

In de studie zijn meerdere scenario's verkend, waarbij de volledige levenscyclus in ogenschouw is genomen. In alle scenario's komen de kosten over 100 jaar in totaal uit rond de 30 miljoen euro. Dat is voor alle noodzakelijke vervangingen en tussentijds beheer en onderhoud. De cash flow varieert wel tussen de drie scenario's. Er zijn ook scenario's doorgerekend zonder nieuwe definitieve brug op de kop van de Uiterweg. Indien deze brug wel gerealiseerd wordt, dan bestaat de mogelijkheid op co-financiering door Haarlemmermeer en Vervoerregio en mogelijk door de Provincie, die over de Ringvaart en aanleg en onderhoud van de bruggen daarover gaat. Het is belangrijk op korte termijn een meer gedetailleerde studie naar deze brug te doen, en daarbij ook deze drie partners te betrekken. Daarom is het onderzoeksbudget voor de Uiterweg iets opgehoogd.

Reconstructie Helling

De riolering wordt vervangen, hemelwater wordt afgekoppeld en de verharding wordt vernieuwd. Ook de trottoirs tussen Helling en Kanaalstraat krijgen een opknapbeurt.

Herinrichten Ophelialaan (Kasteleinweg-Sportlaan)

De Ophelialaan wordt ter hoogte van de winkels (tussen Burg. Kasteleinweg en Spoorlaan) in samenspraak met de omgeving compleet heringericht. De openbare ruimte is in slechte staat.

Herinrichten Pontweg

De Pontweg is in slechte staat en moet worden vervangen. Het eind van de Pontweg is erg rommelig ingericht. Daar komt een nieuwe inrichting met goede parkeervakken en een steiger met aanlegmogelijkheid. Er komt ook een nieuwe keerwand bij de parkeerplaatsen aan het eind van de Pontweg.

Verbeteren diverse fietsroutes

Diverse fietspaden in Aalsmeer zijn te smal en verkeren in slechte staat. Veel van deze fietspaden maken onderdeel uit van het regionale hoofd fietsnetwerk en een kwaliteitsverbetering is nodig, door waar mogelijk de paden te verbreden en uit te voeren in gesloten verharding (asfalt of beton). Het is niet eenvoudig dit voor elkaar te krijgen, omdat er vrijwel altijd weinig ruimte is in het dwarsprofiel door watergangen en eigendomsgrenzen. Bovendien liggen de paden doorgaans vol met kabels en leidingen en staan er soms waardevolle bomenrijen dicht langs de paden, waarbij de wortels dermate oppervlakkig zitten dat het maken van een goede fundering lastig is.



De volgende fietsroutes staan op het programma en worden onderzocht:

- fietspad langs de Molenvlietweg en Zwarteweg (ten noorden van de Kasteleinweg)
- fietspad langs de Kudelstaartseweg tussen Madame Curiestraat en Bachlaan
- fietspad langs de Hornweg (het deel ten noorden van de Willem Alexanderstraat wordt ingericht als fietsstraat met 30 km/uur, het overig deel van de fietsroute blijft vrijliggend)
- Wissel-Baanvak en Spoorlijnpad (tussen Bielzenpad en Zwarteweg)
- Bilderdammerweg: aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad
- Rietwijkeroordweg-Noordpolderweg (onderdeel van groter reconstructieproject)
- Hoofdweg (onderdeel van groter reconstructieproject)
- Mijnsherenweg
- Mr. Jac. Takkade

Reconstructie Zijdstraat

De Zijdstraat wordt heringericht volgens de uitgangspunten die zijn vastgesteld in de Centrumvisie en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het centrum van Aalsmeer. Hierbij worden ook verbeteringen van het rioleringsstelsel meegenomen.

Reconstructie Meervalstraat-Roerdomplaan

Na afronding van het nieuwbouwproject aan de Roerdomplaan en de Meervalstraat worden deze aangrenzende straten gereconstrueerd. De buitenruimte wordt opnieuw ingericht en het rioleringsstelsel wordt verbeterd om extra capaciteit te creëren voor de nieuwbouw. Waar mogelijk worden extra parkeerplaatsen gemaakt en klimaatadaptieve maatregelen meegenomen, zoals extra groen. Er wordt een nieuwe verkeersaansluiting aangelegd tussen Meervalstraat en Dreef en loop- en fietsroute naar het winkelcentrum Beethovenlaan wordt verbeterd.

Reconstructie Anjerhof

Het riool is beschadigd bij aanleg van een nieuw verbindingsriool in het verleden. Deze schade moet worden hersteld. Tevens wordt aan de oostkant van de Anjerhof drainage aangelegd om grondwaterproblemen te verhelpen.

Voetgangersbrug en trap Polderzoom 2-Bielzenpad

Vanaf de nieuwe woonwijk Polderzoom 2 zijn in het stedenbouwkundig plan onvoldoende verbindingen met langzaamverkeerroutes bedacht. Om het fietspad langs de Aalsmeerderweg of het Bielzenpad te bereiken moet men twee keer een 50-weg kruisen. Er is een aanzienlijk hoogteverschil tussen de wijk en het Bielzenpad. Een fietsverbinding is hier niet mogelijk. Daarom wordt een trap naar het Bielzenpad aangelegd met fietsgoten. Wandelaars kunnen dan makkelijker een ommetje maken en fietsers hebben in elk geval een veilig alternatief om het Bielzenpad en de aansluitende fietsroutes te bereiken.

Groot onderhoud en brug Lijnbaan-Dorpsstraat

De Lijnbaan en de Dorpsstraat zijn aan groot onderhoud toe tussen Oosteinderweg en Barendse Brug. In de Dorpsstraat tussen Burg, Kasteleinweg en Barendse Brug wordt het asfalt vervangen worden door klinkers. Dit gedeelte wordt als 30 km/uur-zone ingericht, met een kruispuntplateau op de kruising met de Ringvaartzijde. Op de rest van het traject blijft asfalt. Halverwege de Lijnbaan wordt een brug gerealiseerd worden. Doorgaand verkeer wordt op een nader te bepalen wijze tegengegaan.

Fietspaden en voetpaden Aalsmeerderweg-noord

De Aalsmeerderweg maakt onderdeel uit van het metropolitane snelfietsnetwerk van de MRA. Op dit netwerk wordt gestreefd naar topkwaliteit fietspaden. Delen van het fietspad langs de



Aalsmeerderweg waren uitgevoerd in tegelverharding. Deze zijn in 2021 omgevormd naar asfaltverharding. De trottoirs langs de Aalsmeerderweg waren eveneens in slechte staat. Tussen Machineweg en Kerkweg zijn deze reeds hersteld. Het trottoir ten noorden van de Kerkweg wordt in 2022 nog verbeterd.

Reconstructie Weteringplantsoen-Rozenstraat-Dahliastraat

Het Weteringplantsoen, de Rozenstraat en de Dahliastraat zijn flink verzakt en moeten worden opgehoogd en herbestraat. Ook de speeltuin moet worden vernieuwd. De herbestrating biedt ook kansen om klimaatadaptieve maatregelen mee te nemen, waaronder meer groenvakken en meer (ruimte voor) bomen.

Sporthal De Bloemhof - openbare ruimte

De buitenruimte bij sporthal De Bloemhof wordt vanuit het project Machinepark met SLS-subsidie heringericht. Vanuit de Reserve Buitenruimte en de investeringsruimte riolering wordt bijgedragen aan dit project, omdat het huidige parkeerterrein en de toegangsweg naar de Braziliëlaan in slechte staat zijn en omdat er direct maatregelen worden meegenomen om de afwatering te verbeteren.

Reconstructie Rietwijkeroordweg-Noordpolderweg

De Rietwijkeroordweg en Noordpolderweg zijn in slechte staat en moeten regelmatig worden hersteld. Onderzoek vindt plaats hoe de staat van de fundering en het asfalt zijn en of een volledige of gedeeltelijke reconstructie nodig is. De fietspaden zijn ook zeer slecht. Deze worden opnieuw aangelegd, met een steviger opbouw en gesloten verharding. Zie ook verbeteren diverse fietsroutes hierboven.

Reconstructie Aalsmeerderweg-zuid

De rijbaan, het fietspad en het voetpad langs de Aalsmeerderweg zijn tussen Ophelialaan en Machineweg aan vervanging toe.

Parkeerterrein Sportpark Sportlaan

Het parkeerterrein bij AVA en All-Out aan de Sportlaan wordt heringericht om twee nieuwe tennisbanen te kunnen aanleggen. Op de rest van het parkeerterrein vindt onderhoud aan de verhardingen plaats. Het oorspronkelijke krediet voor de maatregelen was te laag ingeschat. Dit dient flink te worden opgehoogd.

Reconstructie Planetenbuurt Aalsmeer

De riolering en verharding in deze wijk zijn aan vervanging toe. Bij de reconstructie worden ook klimaatadaptieve maatregelen meegenomen.

Reconstructie Bloemenbuurt Aalsmeer

De riolering en verharding in deze wijk zijn aan vervanging toe. Bij de reconstructie worden ook klimaatadaptieve maatregelen meegenomen.

Herinrichting Hortensialaan

De Hortensialaan wordt ingericht als 30 km/uur-gebied. Hierbij worden ook de kruispunten met de Ophelialaan en met de 1^e J.C. Mensinglaan aangepast. De weg wordt hierdoor minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer dat de afgewaardeerde Burgemeester Kasteleinweg probeert te omzeilen.

Reconstructie Hoofdweg

Rijbaan, fietspad, voetpad en beschoeiing zijn grotendeels aan vervanging toe. De Hoofdweg is ook een van de te verbeteren hoofd fietsroutes.



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

Vernieuwing delen Oosteinderweg

Voor de parkeervakken en trottoirs langs grote delen van de Oosteinderweg moeten worden opgeknapt. De rijbanen zelf zijn in het algemeen nog in goede staat. Indien een traject wordt opgepakt, wordt dit indien mogelijk vergelijkbaar ingericht als het deel tussen Kerkweg en Noordpolderweg, met halfverhoogd parkeren. Als er dan niet geparkeerd wordt, is er een breder trottoir. Een andere inrichting van de Oosteinderweg, met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden is ruimtelijk niet mogelijk.

Bijdrage aan 1e fase capaciteitsvergroting N231-zuid

De provincie Noord-Holland is eigenaar en wegbeheerder van de N231. De weg heeft onvoldoende capaciteit in de spitsen en dat leidt regelmatig tot filevorming. Voor verdubbeling van deze weg en het substantieel vergroten van de capaciteit van de kruispunten ziet de provincie echter in de komende jaren geen mogelijkheden. De provincie gaat binnenkort groot onderhoud plegen. Voor de gemeenten Aalsmeer en voor de Vervoerregio Amsterdam is het verbeteren van de doorstroming en oversteekbaarheid van deze weg echter wel van groot belang. Een goede doorstroming op de N231 zorgt voor minder verkeer over de lokale wegen van Kudelstaart en Aalsmeer en zorgt voor een snellere afwikkeling van de R-net-buslijnen. In overleg met de provincie wordt bezien welke relatief eenvoudige maatregelen kunnen worden meegenomen bij het groot onderhoud en hoe de kostenverdeling tussen partijen kan worden vormgegeven. Aalsmeer heeft een voorstel gedaan voor kortetermijnmaatregelen en zal hieraan dan ook financieel moeten bijdragen.

Reconstructie Hornweg (rijbaan)

Uit recente weginspecties en onderzoeken (mede in het kader van onderzoek naar een mogelijke fietsstraat) is gebleken dat de rijbaan van de Hornweg het einde van zijn levensduur nadert en vernieuwd moet worden. Hierbij wordt ook de fundering aangepakt, zodat de weg daarna als het goed is weer 50 jaar mee kan.

Vernieuwen Meester Jac. Takkade

De Meester Jac. Takkade is tussen de rotonde Bosrandweg en de manege in slechte staat. De weg is te smal waardoor fietsers en auto's elkaar niet veilig kunnen passeren en de halfverharde berm zit regelmatig vol kuilen en vergt veel onderhoud. Hoewel de weg niet druk is (doodlopende weg), is het wel een belangrijke recreatieve fietsroute. De weg zal iets worden verbreed en er komen meer en langere passeerhavens. Daarbij krijgt de Takkade ook de status van fietsstraat, waarbij auto's te gast zijn.

Bijdrage aan AGV ophogen Jac. Takkade

Op een ander deel van de Meester Jac. Takkade (tussen het zwembad en de molen) wordt de dijk door het waterschap opgehoogd. Omdat de weg deels op percelen van de gemeente ligt, dient de gemeente een bijdrage aan dit project te doen. Deze bijdrage was niet voorzien en de weg is nog niet aan onderhoud toe. De verwachte benodigde bijdrage van Aalsmeer is aangemeld de Kadernota/het collegeuitvoeringsprogramma.

Persleiding Burgemeester Kasteleinweg

Door de provincie Noord-Holland is een nieuwe rioolpersleiding aangelegd in het project HOVASZ. De persleiding kon echter rondom het Baanvakviaduct niet worden afgemaakt als gevolg van de bouwwerkzaamheden in Polderzoom en Laurierhof. Dat heeft de gemeente zelf gedaan begin 2022.



Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2022-2025

Gemeente Aalsmeer

Machineweg Rooie Dorp riolering

Op de locatie van het Rooie Dorp aan de Machineweg is een nieuwbouwwijkje gerealiseerd. Hiervoor moest ook het riool worden aangepast en er is een nieuwe rioolleiding onder het nieuw aangelegde asfaltfietspad langs de Machineweg gelegd. Deze wordt aangesloten op het bestaande riool bij de Middenweg. Het werk is gereed, maar de laatste facturen kwamen nog in 2022.

Kadeverbetering Kudelstaartseweg Kudelstaart

Het waterschap gaat aan de slag met het verbeteren van de dijk en de kade langs de Kudelstaartseweg in Kudelstaart. In dat project wordt ook het vervangen van de riolering meegenomen. Het waterschap is opdrachtgever en voert het project. Aalsmeer lift mee, draait mee in het bouwteam en betaalt een bijdrage voor de riolering.

Persleiding Rietwijkeroodweg-Machineweg

Langs de Aalsmeerderweg staan nu diverse kleine gemaaltjes voor Nieuw-Oosteinde. Deze hadden te weinig capaciteit om af te voeren naar het gemaal Machineweg. Ook liepen er te kleine riolen vanaf de Rietwijkeroodweg en Noordpolderweg via de Kerkweg richting Aalsmeerderweg/Machineweg. Deze te kleine leidingen zijn vervangen door een nieuwe grotere persleiding met veel meer capaciteit. Daarnaast is er direct een tweede persleiding gelegd onder het trottoir van de Aalsmeerderweg, ter voorbereiding op de bouw van de Oosteinderdriehoek. Het werk is in het eerste kwartaal van 2022 afgerond.

Aanpak rioleringsknelpunt Gerberastraat

De transportrioleringen in de straat zijn te klein. Er wordt een nieuw (gemengd) betonnen transportriool (d=700 mm) aangelegd om extra berging en extra afvoercapaciteit te bieden.

Aanpak rioleringsknelpunt Hortensialaan-Mensinglaan

De bestaande riolering onder de 1e JC Mensinglaan is te klein en moet worden vergroot. Er komt een nieuw gemengd riool. Dit zorgt voor extra berging en extra afvoercapaciteit.

Aanpassen riolering A.H. Blaauwstraat

Na het aanleggen van de nieuwe transportriolering in de Linnaeuslaan is er nog een probleem op de kruising Linnaeuslaan-A.H.Blaauwstraat, waar een hoogteverschil van 30 cm overbrugd moet worden. Daartoe wordt het stelsel nog aangepast in 2022.