Gemeente Aalsmeer

Meerjarenprojectenplan Buitenruimte

2024-2027

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

Afdeling Projecten en Advies Buitenruimte
Proceseigenaar: Maarten Wilschut
Procesbeheerder: Bas van Viegen
mei 2024
Z24-037470



Meerjarenprojectenplan Buitenruimte Aalsmeer 2024-2027

1. Inleiding, inhoud en reikwijdte van het plan

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

Renovatie, vervanging, vernieuwing, planmatig onderhoud en het structurele technische en functionele beheer in/van de buitenruimte in 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 2e 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 beheer-budgetten 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 Meer-landen, 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.

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.

In 2022 is de financieringssystematiek voor de buitenruimte op verzoek van de raad volledig herzien, met als doel het toewerken naar een structureel gezonde financiële positie van de gemeente Aalsmeer. Alle investeringsprojecten voor de openbare ruimte zijn in één investeringsprogramma terecht gekomen en de hiervoor benodigde afschrijvingslasten zijn op een aparte plek in de begroting ondergebracht. Alleen de onderhouds- en exploitatiemaatregelen worden nu gefinancierd via de reserve buitenruimte. Binnen de nieuwe financiële kaders is het mogelijk gebleken 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 was, en waarbij er ook ruimte is voor nieuwe projecten. Het programma Bovenwijkse Voorzieningen is geïntegreerd in het MPP Buitenruimte. Meer informatie over de huidige financieringswijze is te vinden in paragraaf 2.

Hierbij was in eerste instantie gekozen voor een harde koppeling tussen het resultaat op de stelpost kapitaallasten en de reserve buitenruimte. Deze stelpost wordt de komende jaren omgezet naar begrote afschrijvingslasten per taakveld. In de eerste jaren zijn er nog weinig afschrijvingslasten te verwachten en wordt de reserve buitenruimte opgebouwd. Na verloop van tijd nemen de afschrijvingslasten voor de buitenruimte toe, worden deze hoger dan de reservering op de begroting en zal de reserve buitenruimte langzaamaan dalen door het tekort voor de afschrijvingslasten aan deze reserve te onttrekken. Daarmee is de financiering van de buitenruimte voor de komende dertig jaar naar verwachting gewaarborgd, tenzij er tussentijds besloten wordt zaken te wijzigen in de systematiek, zoals het verlagen van de dotatie aan de reserve, het eenmalig onttrekken van middelen aan de reserve of het wijzigen van de functie van de reserve. Daarmee komt de langetermijnfinanciering onder druk te staan. Dat kan dus betekenen dat projecten die nu geprogrammeerd zijn niet meer uitgevoerd kunnen worden. Het implementeren van de nieuwe systematiek heeft veel tijd en werk gekost en het duurt een aantal jaar voordat het effect ervan zichtbaar wordt. Op termijn is het wellicht wenselijk te gaan werken met een voorziening voor instandhouding van de buitenruimte, maar dit zou opnieuw vragen om een herziening van de systematiek. Vorig jaar is geadviseerd om de gewijzigde systematiek minimaal vier jaar in stand te laten.

Leeswijzer
In paragraaf 2 wordt de opbouw en financieringswijze van het 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

Via het **Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte** worden werken in de buitenruimte voorbereid en uitgevoerd. Het gaat daarbij om werkzaamheden op het gebied van 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 tevoren 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

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 MPP Buitenruimte zijn de volgende financieringsbronnen gebruikt:

- Voor investeringen in vervanging van rioleringen is een investeringsruimte voor zes jaar beschikbaar, 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. Voor de periode 2024-2026 resteert hiervan nog € 6.925.191. In de periode vanaf 2027 is een stijging van de kosten voor riolering te verwachten, omdat diverse rioleringen dan aan vervanging toe gaan komen. In de eerstvolgende actualisatie van het GRP worden de financiële gevolgen hiervan aan de raad voorgelegd.
- Voor onderhoud van de buitenruimte, kleine maatregelen en onderzoeken wordt de Reserve Buitenruimte gebruikt. Deze heeft op 1-1-2024 een beginstand van € 19.037.580. De structurele jaarlijkse dotatie aan de reserve bedraagt vanaf 2024 € 2.627.100. De jaarlijkse dotatie wordt (theoretisch gezien) gebaseerd op of bijgesteld aan de hand van beleids- en beheerplannen per vakdiscipline.
- In 2022 is rekening gehouden met een jaarlijkse stelpost van € 712.000 voor afschrijvingslasten ten behoeve van investeringen in openbareruimteprojecten met maatschappelijk nut, met daarboven op een stijgend bedrag voor investeringen wegen dat op lange termijn opbouwt naar € 1.207.000 per jaar. Hiervoor wordt jaarlijks € 45.000 extra opgenomen in de afschrijvingslastenbegroting. Inmiddels is deze stelpost deels vertaald in begrotingsposten voor afschrijvingslasten op de taakvelden 2.1 (verkeer en vervoer) en 5.7 (groen, water en spelen).
- Afdrachten van projectontwikkelaars ten behoeve van bovenwijkse infrastructuur die nodig is om hun projectgebied veilig te bereiken en in de toekomst veilig bereikbaar te houden. Deze afdrachten werden vroeger gestort in de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen. Deze is opgeheven en samengevoegd met de Reserve Buitenruimte. De afdrachten worden nu gestort in de Reserve Buitenruimte. Investeringen in bovenwijkse infrastructuur worden op dezelfde wijze gefinancierd als alle investeringsprojecten maatschappelijk nut.
- Bijdragen van andere overheden, zoals de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en het Rijk, die subsidieregelingen hebben voor buitenruimteprojecten en klimaatadaptatie. 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.

In 2022 is besloten de Reserve Buitenruimte en de begroting voor afschrijvingslasten maatschappelijk nut aan elkaar te koppelen. Dit is nodig om de dekking van de afschrijvingslasten op lange termijn te kunnen waarborgen. Zolang er op de stelpost budget overblijft, wordt dit

gestort in de reserve buitenruimte, die daarmee de komende jaren zal stijgen. Na verloop van tijd worden de afschrijvingslasten hoger dan de stelpost en wordt het tekort juist gedekt vanuit de reserve buitenruimte. Kapitaallasten voor investeringen in de buitenruimte lopen soms wel 100 jaar door, bijvoorbeeld bij investering in een betonnen kunstwerk.

Als er meer stappen genomen zijn op het gebied van assetmanagement, is het mogelijk om de reserve buitenruimte op termijn om te vormen naar een voorziening waaraan dan telkens een gedetailleerd bestedingsplan per discipline ten grondslag ligt. Zo ver zijn we nu nog niet. Bovendien vergt een dergelijk besluit wederom om een integrale herziening van de totale financieringssystematiek van de buitenruimte, omdat dan een andere oplossing gevonden met worden voor de stijgende kapitaallasten.

Bij de herziening van het MPP in 2022 is verder geregeld 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 MPP bevat met ingang van 2023 geen budgetten voor klein onderhoud meer.

Van vier naar dertig jaar vooruitkijken
Het MPP biedt net als voorgaande jaren een concrete planning voor de komende vier jaar, maar het is doorgerekend voor een periode van 30 jaar. 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 afschrijvingslasten 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:
- investeringsbudgetten voor de periode 2024-2027 volgens de nieuwe investeringssystematiek
- investeringsbudgetten die voor 100% ten laste komen van het GRP
- één investeringsbudget dat volgens de oude systematiek nog direct wordt afgerekend met de reserve dekking kapitaallasten (t.b.v. afronding Waterfront)

De beheerbudgetten worden ten laste gebracht van de Reserve Buitenruimte. Voor de afschrijvingslasten voor investeringsprojecten worden aparte begrotingsposten op de producten gebruikt.

Rekenmodel
Achter het MPP gaat een rekenmodel schuil, dat het programma voor een periode van 30 jaar financieel doorrekent qua afschrijvingslasten en gevoed wordt met structurele en incidentele dotaties, verwachte afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen en investeringsruimte op basis van begrote afschrijvingslasten. Daarbij was 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 waren in 2022 enkele grote investeringsprojecten voor de doorrekening toegevoegd, waaronder een flinke investering in de Uiterweg, het project Van Cleeffkade-Raadhuisplein-Stationsweg, investeringen in het MRA-hoofdfietsnet en het verbeteren van de bereikbaarheid van Kudelstaart. In totaal ging het in deze doorrekening om meer dan 20 miljoen euro. Door de financieel onzekere toekomst door het ravijnjaar 2026 en met de projecten samenhangende stijgende rentelasten is het voorstel om deze grote projecten en andere grote investeringen momenteel niet te programmeren. Wel wordt voorgesteld om een meer sobere renovatie van alleen de verhardingen van de Uiterweg in het MPP op te nemen vanaf jaarschijf 2027 en op deze manier ook renovaties van de Van Cleeffkade en het Raadhuisplein op een later moment te programmeren. Voor een deel hiervan kan gebruik worden gemaakt van reeds aanwezige gereserveerde budgetten in het MPP.

Structurele beheerbudgetten
Voor het middelgroot en groot onderhoud aan de openbare ruimte en daarmee samenhangende onderzoeken en voorbereidingskosten is jaarlijks een budget van € 2.730.000 nodig:

- Onderhoud en onderhoudsprojecten elementenverhardingen	€ 500.000
- Onderhoud en onderhoudsprojecten asfalt	€ 1.400.000
- Onderhoud kunstwerken	€ 265.000
- 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 (restant)	€ 137.000
- Beheer- en verbeterplan Uiterweg (restant t.b.v. studie fietsbrug)	€ 40.000
- Groot onderhoud Helling	€ 200.000
- Vergroening op basis van bewonersinitiatieven (bomenplan)	€ 95.000
- Verwijderen oude bushaltevoorzieningen	€ 50.000
- Nazorg Burgemeester Kasteleinweg	€ 50.000
- Vergroening openbare ruimte (coalitieakkoord)	€ 200.000

Investeringsproject af te ronden volgens de oude systematiek
Project Waterfront is grotendeels klaar. Omdat verreweg de meeste kosten in 2021 of eerder gemaakt zijn en al volgens de oude systematiek zijn afgewikkeld, wordt voor de afronding voor dit project nog de oude systematiek toegepast. De kosten worden dan rechtstreeks ten laste van de Reserve Buitenruimte gebracht en afgeschreven via de Reserve Dekking Kapitaallasten.

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 geprogrammeerd:

Vervangen wegen op veengrond:	€ 480.000
Vervangen wegen overig (incl. fundering):	€ 1.120.000
Vervangen openbare verlichting:	€ 150.000
Vervangen beschoeiingen:	€ 75.000
Vervangen bruggen beton/composiet:	€ 160.000
Vervangen houten bruggen:	€ 75.000
Vervangen speeltuinen:	€ 230.000

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. Incidenteel zijn deze investeringsruimtes anders ingevuld.

De investeringsruimte voor wegen is voor de periode 2025-2027 reeds verdeeld over specifieke projecten en dus niet separaat herkenbaar in de budgettenlijst. De investeringsruimte voor openbare verlichting is in 2025 en 2026 opgehoogd omdat enkele lange trajecten moeten worden vervangen. De investeringsruimte voor kunstwerken is als gemiddelde (€ 310.000 met verschillende afschrijvingstermijnen) doorgerekend, maar wordt concreet gemaakt in het MPP via specifieke projecten. Zo is voor 2024 en 2025 de vervanging van twee bruggen tussen de Dr. J. Wasscherstraat en de Karperstraat geprogrammeerd.

Incidentele investeringsbudgetten (projecten)
Naast de structurele investeringsruimtes voor het vervangen van nader te bepalen assets per vakdiscipline bevat het MPP een lijst specifieke 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 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.

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) is op de lange termijn (vanaf 2028) een jaarlijkse investeringsruimte voorzien. Voor de eerste jaren zijn specifieke vervangingsprojecten in het MPP opgenomen. 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 korter. Door inklinking van het veen zakken en verzakken deze wegen sneller en ontstaat er ook eerder schade in de fundering en verhardingsconstructie. Deze wegen worden in 25 jaar afgeschreven.

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. Bij de integrale herziening van het MPP in 2022 is deze ruimte meerjarig gevonden.

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

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. Wegen op veengrond worden in 25 jaar afgeschreven, overige wegen in 50 jaar.

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 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 voor reguliere wegen een afschrijftermijn van 50 jaar te hanteren, sluit deze aan bij de afschrijftermijn van de riolering en wordt het hele pakket idealiter gelijktijdig vervangen bij een reconstructie. Met deze onderhouds- en vervangings-budgetten wordt de 4 miljoen euro per jaar nog niet helemaal 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 meerjarig geprogrammeerd. Het is de bedoeling van deze investeringsruimte projecten 'af te splitsen' en concreet te gaan programmeren. Voor het doorrekenen van de afschrijvingslasten voor de komende 30 jaar is echter rekening gehouden met deze gemiddeld benodigde ruimte. Tot en met 2027 staan reeds diverse concrete vervangingsprojecten op het programma. Structureel is rekening gehouden met ongeveer 30% afschrijving in 25 jaar en 70% afschrijving in 50 jaar. Dit leidt tot een gemiddelde afschrijvingslast van € 41.600 per jaarschijf, die uiteindelijk na 50 jaar uitkomt op structureel 1,6 miljoen aan jaarlijkse lasten. Hierdoor kan de komende 30 jaar gewerkt worden aan het veilig houden van het areaal.

De investeringsruimte in de jaren 2026 en 2027 wordt voor een groot deel ingevuld door de renovatie van de verhardingen van de Uiterweg 3e en 4e fase. Deze fases bestaan uit het opknappen van de rijbaan, de trottoirs en de parkeervakken voor en na het deel van de Uiterweg dat in 2024 wordt opgehoogd en gereconstrueerd. Voor de fases 3 en 4 is nu gekozen voor het alleen renoveren van de verhardingen in plaats van een complete reconstructie. Het vervangen van

de riolering, beschoeiingen, de Zwetbrug en Topvoortsebrug wordt nu niet meegenomen in het project. Deze vervangingen zijn nu nog niet direct noodzakelijk en worden daarom op een later moment separaat geprogrammeerd. Door deze aanpak is de Uiterweg als geheel straks weer op niveau en blijft er daarnaast investeringsruimte over om meer urgente wegen, kunstwerken en rioleringen aan te pakken. Het verschil in investeringsvolume tussen een complete integrale reconstructie en de nu voorgestelde aanpak is dermate groot (± 7 miljoen euro) dat dit in de huidige financieel onzekere tijden de meest verantwoorde werkwijze is.

4. Civieltechnische kunstwerken

Voor onderhoud aan en het vervangen van kunstwerken (bruggen, viaducten, damwanden) is in 2022 een Nota Civieltechnische Kunstwerken opgesteld en door de raad vastgesteld. Uit de Nota blijkt dat per jaar ongeveer € 620.000 nodig is om het areaal in veilige staat te houden. De helft hiervan is gemiddeld genomen nodig voor onderhoud en de helft voor vervangingen. Het budget is inclusief kosten voor personele inzet. Voor investeringsprojecten zijn deze kosten onderdeel van het projectbudget, voor onderhoudswerk is formatiebudget beschikbaar gesteld. Afhankelijk van het materiaal worden kunstwerken afgeschreven in 25 tot 100 jaar.

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 een 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 Aalsmeer. Adequaat 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 areaal aan civieltechnische kunstwerken in de gemeente Aalsmeer omvatte in 2022 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 zijn inmiddels veilig gesteld door middel van hulpconstructies (Topvoortsebrug en Zwetbrug) en levensduurverlengend onderhoud (Dirk Baardsebrug). In 2024 en 2025 moeten twee betonnen bruggen tussen de Dr. J. Wasscherstraat en de Karperstraat worden vervangen.

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, levensduurverlengend 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.
In 2023 is een duiker onder het Bielzenpad vervangen.

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 is 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 (strekkende meters) een relatief klein deel van de objecten betreffen. De beschoeiingen langs de Hoofdweg en de Helling verkeren in slechte staat en moeten op termijn worden vervangen. Zolang slechte beschoeiingen geen extra druk te verwerken krijgen, hoeven deze nog niet vervangen te worden. Bij vervanging zouden veel beschoeiingen bovendien moeten worden vervangen door stevige grondkerende constructies. Hier is in het jaarlijkse budget vooralsnog geen rekening mee gehouden. Beschoeiingen vallen begrotings-technisch 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 afschrijvingslasten voor investeringen in beschoeiingen moeten dus apart inzichtelijk gemaakt worden.

Financieel
In het MPP zijn voor de komende tien jaar de volgende structurele budgetten opgenomen:
- onderhoud kunstwerken: € 265.000
- vervanging kunstwerken: € 310.000

Bij de vervanging van kunstwerken gelden verschillende afschrijvingstermijnen voor kunstwerken van hout, staal, beton en kunststof. Voor het meerjarig doorrekenen van de afschrijvingslasten 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 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.

In 2024 wordt qua onderhoud onder andere gewerkt aan het schilderen en herstellen van diverse leuningen (vooral in Kudelstaart-zuid), het plaatsen van een nieuwe leuning bij het Drie Kolommenplein, het conserveren van een leuning bij het Raadhuisplein, betonreparaties op de Oosteinderweg, een nieuwe grondkering bij de Dirk Baardsebrug in de Uiterweg en een nieuw rijdek in de brug in De Werven.

5. Openbare verlichting

De planmatige vervanging van lichtmasten en bijzondere investeringen op het gebied van openbare verlichting zijn opgenomen in het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte. Van het structurele vervangingsbudget van € 150.000 per jaar worden kleine vervangingsprojecten ingepland. Het gaat om diverse locaties per jaar. Indien gewenst kunnen van deze vaste investeringsruimte aparte projectbudgetten worden afgesplitst.

In 2024 worden naar verwachting verlichtingsmasten en armaturen vervangen op de volgende locaties:

- Kamperfoeliestraat, Goudenregenstraat, Vuurdoornstraat, Jasmijnstraat en Gerberastraat;
- Hortensialaan;
- Baccarastraat, Clematisstraat en Azaleastraat;
- Molenvlietweg, Rameaulaantje, Scarlattilaantje, De Muzen
- Bachlaan.

Mogelijk schuiven enkele werkzaamheden door naar 2025. Basis voor de vervanging van en het onderhoud aan verlichting is het Verlichtingsplan Aalsmeer (v1.2 van 16 januari 2020), 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) wordt in 25 jaar afgeschreven. In 2025 en 2026 is sprake van een extra investeringsbehoefte omdat meerdere lange trajecten dan vervangen moeten worden. Een deel daarvan wordt meegenomen in grotere combinatieprojecten, zoals het verbeteren van fietsroutes en reconstructies in de Bloemenbuurt.

6. Groen, water en spelen

Bomen en beplanting
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 bomen-renovatiebudget worden ook bomen geplant ter vervanging van bomen die om veiligheidsredenen gekapt zijn of die omgevallen zijn, bijvoorbeeld na heftige stormen.

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 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". De financiële beslissingen uit het Bomenplan zijn verwerkt in het 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 betrekt 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.

Financieel
Voor de vervanging van bomen is jaarlijks € 125.000 gereserveerd. Een restantbudget van 2023 is toegevoegd aan het budget van 2024. Voor de vervanging van beplanting is € 200.000 per jaar geprogrammeerd. Vanuit het bomenplan is er nog € 95.000 budget voor nieuwe bomen op basis

van bewonersinitiatieven. Daarnaast is in het coalitieakkoord de wens opgenomen om Aalsmeer op diverse plekken te vergroenen, zoals waar mogelijk langs lintwegen. Hiervoor is € 200.000 begroot. Er wordt een bestedingsplan gemaakt voor het aanplanten van extra groen, met name bomen, en bij voorkeur op zichtlocaties.

Spelen
Zoals bekend moet er in Aalsmeer en Kudelstaart heel wat gebeuren op het gebied van speeltuinen. Een groot aantal speelplaatsen is verouderd, waardoor vervanging noodzakelijk is. In de afgelopen jaren zijn reeds enkele speeltuinen opgeknapt en vernieuwd. Het budget voor klein dagelijks onderhoud bedraagt € 50.000 per jaar. De investeringsruimte voor vervangingen bedraagt € 230.000 per jaar.

In 2024 worden binnen het programma spelen - naast het reguliere onderhoud (schoonhouden en reparaties) – op de volgende speelplaatsen werkzaamheden uitgevoerd:
- Fuutlaan (Hornmeer)
- Sconedorp (Kudelstaart)
- Bakboordstraat (Kudelstaart)

De speeltuin in de Joke Smitstraat wordt geheel gerenoveerd. Dit project wordt uitgevoerd in 2025.

Naast bovenstaande renovaties wordt op een aantal speelplaatsen alleen de valondergrond vervangen, waarmee ook deze locaties kwalitatief weer op orde worden gebracht.

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 hoofdwatergangen en laat het onderhoud van de overige watergangen 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 ontvangst-plichtig voor de bagger die vrijkomt uit watergangen 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 watergangen die door de water-schappen worden gebaggerd - verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het overig water waar we eigenaar van zijn. Dit houdt in dat we de watergang 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 watergangen achter woningen, die niet

grenzen aan openbaar gebied. In de bovenlanden gaat bijna om alle watergangen bij de Oosteinderweg, Uiterweg en tussen de Grote Poel en Kleine Poel.

Financieel
Het structurele jaarlijkse budget voor baggeren bedraagt € 100.000 per jaar. Voor kleine maatregelen op het gebied van water(recreatie) is per jaar € 25.000 gereserveerd. Van dit budget worden kleine maatregelen op het gebied van steigers, recreatievoorzieningen, borden, boeien en natuurvriendelijke oevers betaald.

Het aanbrengen van extra watertappunten, waarom in een recente motie is gevraagd, verloopt niet via het MPP, maar via een apart reeds bestaand exploitatiebudget. Hierbij wordt tevens 10 jaar onderhoud verzorgd door PWN.

Werkzaamheden komende jaren
In 2024 worden sloten langs het Spoorlijnpad, de Mendelstraat, de Stommeerweg en de Mozartlaan Aalsmeer gebaggerd. De komende jaren blijven we op basis van meldingen en eigen bevindingen de gemeentelijke watergangen baggeren. Naast het stedelijk gebied is er ook aandacht voor de gemeentelijke percelen en doorgaande vaarroutes op de Westeinderplassen en in de Bovenlanden.

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. Helaas zijn er al diverse ongevallen met letsel gebeurd. Deze situatie wordt de komende tijd goed gemonitord. In overleg met Provincie, Vervoerregio en Connexxion worden in 2024 enkele aanpassingen doorgevoerd aan de rotondes. De markering wordt op diverse plekken aangepast en de bocht voor fietsers vanaf de Aalsmeerderbrug richting Dorpsstraat wordt krapper gemaakt om fietsers wat af te remmen bij het oversteken. De gemeente blijft in gesprek over de verkeerssituatie op de Burgemeester Kasteleinweg. Mochten de bovenstaande maatregelen onvoldoende effect blijken te hebben en er ook na de gewenningsperiode structureel veel ongevallen blijven gebeuren, dan zijn grootschaliger ingrepen niet ondenkbaar. Hierbij kan worden gedacht aan het opheffen van de busbaan middendoor de rotondes. Vooralsnog zijn de regiopartners terughoudend in hun enthousiasme hierover.

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. Gelijktijdig met het aankomende groot onderhoud dat de provincie uitvoert aan de N231, worden enkele capaciteitsverruimende maatregelen meegenomen in het werk. Aalsmeer draagt hier financieel aan bij. De maatregelen zullen vooral een positief effect

hebben op de avondspits. Voor verbetering van de ochtendspits zijn grootschaliger maatregelen nodig, die niet in het onderhoudswerk mee kunnen. Hierover blijft de gemeente met de Provincie en de Vervoerregio in overleg.

Met de komst van de vrije busbaan op de Burgemeester Kasteleinweg is er frequent hoogwaardig busvervoer. Naast investeringen in het wegennet en het ov 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. Deze paden vergen veel onderhoud en het comfort voor fietsers is ver te zoeken. 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 27 januari 2022 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 gehad. 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 minder mensen met het openbaar vervoer en de vraag is of de oude en nieuwe openbaarvervoerreizigers het openbaar vervoer (weer) vinden. Wel zien we dat het autogebruik en de files inmiddels weer op/rond het oude niveau zitten.

De Mobiliteitsagenda noemt aan de ene kant concrete maatregelen en richtingen en aan de andere kant laat de agenda ook ruimte voor nadere invulling. Deze ruimte is nodig om in te kunnen spelen op de gevolgen van grote infrastructuurprojecten als de Burgemeester Kasteleinweg, Middenweg en Burgemeester Hoffscholteweg. 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.

Omdat de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg tot overlast op parallelle routes leidt, onderzoekt de gemeente in 2024 welke maatregelen nodig zijn om deze overlast te verminderen. Hiertoe wordt een nieuw verkeerscirculatieplan en een nieuw wegencategoriseringsplan opgesteld. Maatregelen die uit deze plannen voortvloeien zullen bij een volgende actualisatie van het MPP in het meerjarenprogramma worden verwerkt.

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

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

Aalsmeer heeft vier eigen verkeersregelinstallaties (VRI's). De overige VRI's binnen de gemeentegrenzen zijn van de provincie. Het assetmanagement van deze VRI's is overzichtelijk. De VRI bij de Fortbocht is vervangen in 2016 en de VRI bij de Watertoren in 2023. Deze zijn dus pas ruim na 2030 weer aan vervanging toe. In de 30 jaar doorkijk is wel rekening gehouden met de afschrijvingslasten op termijn. De recent vervangen VRI bij de Watertoren kan desgewenst ook verwijderd worden, in combinatie met een herinrichting. Er is ruimte voor een 2x1-weg met brede fietsstroken. De VRI heeft nu een doserende werking richting het centrum en het verwijderen ervan ligt gevoelig. Dit kan een verkeersaantrekkende werking hebben. Tegelijkertijd zou een herinrichting juist kunnen leiden tot minder overlast op parallelle routes zoals de Hortensialaan.

Op de kruising Aalsmeerderweg-Machineweg wordt de VRI naar verwachting vervangen door een rotonde in project Reconstructie Machineweg (2e fase). Als dit niet haalbaar blijkt, dan moet de VRI worden vervangen. Zie hierover de projecttoelichting in paragraaf 9. De vierde VRI, op de Schweitzerstraat in Kudelstaart, is aan vervanging toe. Ook hierover 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 structureel exploitatiebudget beschikbaar.

8. Riolering

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

Op basis van aanlegjaar en periodieke inspecties zijn in de periode 2026-2035 een groot aantal reconstructies voorzien. Dit komt doordat de naoorlogse woonwijken en lintbebouwing (jaren ’50-’70) het einde van hun technische levensduur bereiken. Door de inrichting van destijds, (asbesthoudende) asfaltwegen in woonwijken en riolering op particuliere gronden bij lintbebouwing zijn de vervangingskosten hoger dan gemiddeld gangbaar voor vrijvervalriolering. Door middel van onderhoud aan verhardingen wordt de levensduur hiervan verlengd zodat het vervangen van de riolering en verhardingen gelijktijdig kan plaatsvinden. Ten behoeve van klimaatadaptatie moeten er de komende jaren extra maatregelen genomen worden zodat Aalsmeer ook in de toekomst droge voeten houdt. De gemeente gaat hiermee aan de slag door zowel bovengronds als ondergronds maatregelen te treffen. Vanwege de kleiige grondslag vraagt elke wijk om maatwerk. De komende tijd wordt nader bestudeerd welke maatregelen voor Aalsmeer toepasbaar zijn, door middel van het actieplan klimaatadaptatie.

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 vrijvervalriool 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 rioolstelsel verlopen via het MPP. Vervanging van persleidingen, drukrioleringen, gemalen en bergbezinkbassins verloopt via aparte investeringsbudgetten buiten het MPP om. De kans is groot dat de tarieven van de rioolheffing via het nieuwe GRP te zijner tijd substantieel omhoog moeten.

9. Projectbeschrijvingen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van alle 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 afschrijvingslasten af te zetten tegen de beschikbare middelen.

Groot onderhoud Helling
De verharding op de Helling tussen Dorpsstraat en Ringvaart is aan groot onderhoud toe. Ook de trottoirs tussen Helling en Kanaalstraat krijgen een opknapbeurt.

Beheer- en verbeterplan Uiterweg
Hoewel het masterplan voor de integrale aanpak van de Uiterweg inmiddels is afgerond, resteert nog een deel van het onderzoeksbudget voor een haalbaarheidsstudie naar een brug voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer tussen het eind van de Uiterweg en Rijsenhout.

Voorbereiding Van Cleeffkade, Raadhuisplein, Drie Kolommenplein e.o.
Voor de herinrichting van het centrumgebied in Aalsmeer is een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld door de raad. In overleg met belanghebbenden is een inrichtingsplan gemaakt om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Er is nog geen uitvoeringsbudget geprogrammeerd. Het nu uitgewerkte plan kost dermate veel geld dat uitvoering daarvan in de huidige financieel onzekere tijden niet verantwoord is. Aan de raad zal worden voorgesteld om met het restant voorbereidingsbudget een soberder plan uit te werken, uitgaande van noodzakelijk onderhoud met kleine functionele verbeteringen en vergroening en dit bij een eerstvolgende actualisatie in het MPP te verwerken. De raad zal hier nog bij worden betrokken.

Verwijderen oude bushaltevoorzieningen
Nu de HOV-busbaan over de Burgemeester Kasteleinweg gebruikt wordt, zijn enkele busroutes verlegd en oude haltes en haltevoorzieningen overbodig geworden. Het is wenselijk in elk geval de oude abri's en zo mogelijk andere haltevoorzieningen (zoals dynamische reisinformatiepanelen) te verwijderen. Herinrichting van de bestratingen wordt zo veel mogelijk gecombineerd met groot onderhoud.

Nazorg Burgemeester Kasteleinweg
De markering op diverse rotondes op de Burgemeester Kasteleinweg is aangepast en de bochtstraal voor fietsers op de rotonde bij de Dorpsstraat is aangepast. Ook worden de mogelijkheden verkend voor grootschaliger aanpassing van de rotondes.

Nieuwe bomen op basis van bewonersinitiatieven
Bij vaststelling van het Bomenplan Aalsmeer is besloten dat er budget gereserveerd wordt voor initiatieven van bewoners om de openbare ruimte te vergroenen door aanplant van nieuwe bomen. Bewoners kunnen hiertoe voorstellen indienen bij de gemeente, die dan getoetst worden op inpasbaarheid. Zo moet er ondergronds bijvoorbeeld gekeken worden of er geen kabels en leidingen in de weg liggen en moet bekeken worden of er een voldoende groeiplaats ingericht kan worden zodat een nieuwe boom geen schade aan omliggende verhardingen gaat veroorzaken.

Vergroenen openbare ruimte
In het coalitieakkoord is de wens uitgesproken om Aalsmeer te vergroenen, vooral daar waar dat kan langs lintwegen. Langs de lintwegen is dat echter op vrijwel alle plaatsen onmogelijk. Als gevolg van kabels en leidingen, doorlopende funderingen en krappe breedteprofielen is er te weinig ondergrondse ruimte. Voor kleinschalige vergroeningsprojecten is nu budget gereserveerd binnen het MPP in 2025 en 2026. Voor de wijk Stommeer zijn hier bijvoorbeeld al diverse suggesties aangedragen. We zetten vooral in op het planten van nieuwe bomen en zichtlocaties.

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 in 2025 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 verbindingszone die onder andere door Aalsmeer loopt. In deze tweede fase worden enkele beschoeiingen vernieuwd langs recreatie-eilanden. Dit gebeurt in 2024.

Vervangen VRI Schweitzerstraat
De VRI op de Schweitzerstraat in Kudelstaart is verouderd en moet worden vervangen. Verkeerskundig gezien zou deze VRI kunnen worden verwijderd in combinatie met een herinrichting. Dit kan de verkeersafwikkeling verbeteren zonder gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het verwijderen van deze VRI ligt gevoelig. De definitieve keuze voor handhaven (en vervangen) van de VRI in de Schweitzerstraat 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 is de uitvoering ook een hele uitdaging, omdat alle achterliggende gebieden wel bereikbaar moeten blijven. Door de aanwezigheid van het water is aanpassing van de infrastructuur bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan alleen mogelijk door richting het water te bouwen en de nieuwe

infrastructuur te onderheien. De eerste fase van dit project (alles ten zuidoosten van de Wilhelminastraat) is volop in uitvoering. Bij de Middenweg-Catharina-Amalialaan komt een rotonde boven het water. De rotonde bij de Hornweg wordt aangepast. De langzaamverkeersvoorzieningen worden verbeterd. Er komt een vrijliggend fietspad en trottoir tussen Hornweg en Japanlaan. Het gedeelte tussen Japanlaan en Legmeerdijk heeft een trottoir gekregen en de rijbaan is versmald en ingericht als 30 km/uur-gebied. Tijdens de uitvoering zijn helaas veel tegenslagen opgetreden en er treedt veel meerwerk op. Door vertragingen in de planning worden er op zo'n groot project door de aannemer ook aanzienlijke vertragingskosten in rekening gebracht. Daarmee komt de uitvoering van fase 2 financieel onder druk te staan. In fase 2 zou een vergelijkbare rotonde op de kruising Machineweg-Aalsmeerderweg worden aangelegd. Bij de voorbereiding hiervan zijn onverwacht dikke bundels kabels en leidingen aangetroffen die niet geregistreerd stonden. Daarmee zou een veel grotere en zwaardere overspanning nodig zijn en zouden ook van deze fase de kosten aanzienlijk stijgen. Daarom is de voorbereiding van fase 2 vooralsnog stil gelegd en worden alternatieven onderzocht die acceptabeler kosten met zich meebrengen. Zodra hierover meer bekend is, wordt de gemeenteraad betrokken bij de verdere besluitvorming.

Het Groene Lint
Het Groene Lint is een bewonersinitiatief om met subsidie van de Stichting Leefomgeving Schiphol een groene wandelroute door Aalsmeer te realiseren. In het project zijn diverse deelprojecten uitgevoerd: de herinrichting van het park Linnaeuslaan-Molensloot, de aanleg van een graswandelpad Molenvliet en het vernieuwen van de speelplaats Linnaeuslaan 80 door een natuurlijke speelplaats met een voetbalvoorziening. De oorspronkelijk geplande voetgangersbrug over de Molenvliet naar het Seringenpark is niet doorgegaan. SLS vergoedt het project grotendeels. Het werk is inmiddels gereed.

Reconstructie Uiterweg
De gehele Uiterweg is aan een opknapbeurt 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.
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 cashflow varieert wel tussen de drie scenario's.

Het eerste deel van de Uiterweg tussen de Van Cleeffkade en de Dirk Baardsebrug is inmiddels opgehoogd en heringericht. Bij de Dirk Baardsebrug wordt in 2024 nog een nieuwe grondkering aangebracht en het brugdek wordt opgeknapt. Medio 2024 wordt de Uiterweg over een lengte van ruim 400 meter rond de Kees Hansenbrug integraal aangepakt. De Uiterweg is daar dermate verzakt dat de weg regelmatig onder water staat. De weg wordt opgehoogd, de rioolpersleiding (die nu grotendeels op particulier terrein ligt) wordt vervangen en onder de rijbaan gelegd en de beschoeiing wordt vervangen. Op basis van de ervaringen met deze eerste twee trajecten wordt het onderzoek naar aanpak van de rest van de Uiterweg in 2024 vervolgd. Indicatief is hiervoor inmiddels op verzoek van de raad een budget in het MPP opgenomen in jaarschijf 2027 (3e en 4e fase, aan weerszijden van het traject rond de Kees Hansenbrug). Deze fases bestaan uit het opknappen van de rijbaan, de trottoirs en de parkeervakken voor en na het deel van de Uiterweg dat in 2024 wordt opgehoogd en gereconstrueerd. Voor de fases 3 en 4 is nu gekozen voor het alleen renoveren van de verhardingen in plaats van een complete reconstructie. Het vervangen van de riolering, beschoeiingen, de Zwetbrug en Topvoortsebrug wordt nu niet meegenomen in het project. Deze vervangingen zijn nu nog niet direct noodzakelijk en worden daarom op een later moment separaat geprogrammeerd. Door deze aanpak is de Uiterweg als geheel straks weer op

niveau en blijft er daarnaast investeringsruimte over om meer urgente wegen, kunstwerken en rioleringen aan te pakken. Het verschil in investeringsvolume tussen een complete integrale reconstructie en de nu voorgestelde aanpak is dermate groot (± 7 miljoen euro) dat dit in de huidige financieel onzekere tijden de meest verantwoorde werkwijze is.

Herinrichten Ophelialaan (Kasteleinweg-Sportlaan) en Primulastraat-noord
De Ophelialaan wordt ter hoogte van de winkels (tussen Burg. Kasteleinweg en Spoorlaan) in samenspraak met de omgeving volledig gereconstrueerd. De openbare ruimte is in slechte staat en de riolering moet worden vervangen. De werkgrenzen zijn inmiddels uitgebreid met een deel van de Primulastraat, omdat de aanpak van deze weg niet kan wachten op de volledige reconstructie van de Bloemenbuurt over enkele jaren, en de rioleringswerkzaamheden in de Primulastraat beter kunnen worden geïntegreerd met het werk aan de Ophelialaan.

Herinrichten Pontweg
De Pontweg is inmiddels helemaal opgeknapt. Als laatste moet er nog een nieuwe keerwand bij de parkeerplaatsen aan het eind van de Pontweg komen. Dit gebeurt in 2024.

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 hoofdfietsnetwerk 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. In dergelijke situaties kan het toepassen van gekoppelde betonplaten uitkomst bieden.

De fietspaden langs de Molenvlietweg, Rietwijkeroordweg en Noordpolderweg zijn inmiddels aangepakt. Het fietspad langs de Zwarteweg (ten noorden van de Kasteleinweg) is in uitvoering en de fietsroutes Wissel-Baanvak, Spoorlijnpad-noord, Spoorlijnpad-zuid, Meester Jac. Takkade en Bilderdammerweg-Robend gaan in 2024 in uitvoering. Van het fietspad langs de Hornweg is de voorbereiding nagenoeg afgerond.

Daarnaast staan de volgende fietsroutes op het programma:
- Kudelstaartseweg tussen Madame Curiestraat en Bachlaan
- Hoofdweg (onderdeel van groter reconstructieproject)
- Mijnsherenweg

Door op het moment dat groot onderhoud nodig is direct een kwaliteitsslag richting gesloten verharding mee te nemen, kunnen op termijn kosten worden bespaard. Het aanbrengen van gesloten verharding op hoofdfietsroutes kan rekenen op een substantiële bijdrage van de Vervoerregio. Het kiezen van de juiste verhardingssoort is daarbij maatwerk per project, met als doel de uiteindelijke levenscycluskosten zo laag mogelijk te krijgen. Elk verhardingstype heeft zijn eigen voor- en nadelen. Asfalt heeft over het algemeen lagere initiële kosten en biedt een goed fietscomfort. Echter, de kortere levensduur kan resulteren in hogere onderhouds- en vervangingskosten op lange termijn. Gestort beton en prefab betonplaten bieden een goede balans tussen duurzaamheid en kostenefficiëntie, met een langere levensduur en lagere onderhoudskosten, maar tegen hogere initiële aanlegkosten. Betontegels hebben lagere aanlegkosten, maar kunnen hogere onderhoudskosten met zich meebrengen als gevolg van verzakking, slijtage en worteldruk. Boven-

dien zorgen tegelpaden voor het minste fietscomfort en kan bij de aanleg en vervanging niet op subsidie gerekend worden.

De keuze voor het meest geschikte verhardingstype is afhankelijk van diverse projectspecifieke factoren, waaronder de directe omgeving, de verwachte verkeersbelasting, de beschikbare budgetten en de gewenste levensduur van het fietspad. Daarnaast dienen andere factoren zoals de aanwezigheid van bomen langs het fietspad, kabels en leidingen onder het fietspad, het fiets-comfort en erfaansluitingen in overweging te worden genomen bij het nemen van beslissingen.

Reconstructie Zijdstraat
De Zijdstraat is heringericht volgens de uitgangspunten die zijn vastgesteld in de Centrumvisie en het bijbehorende beeldkwaliteitsplan voor het centrum van Aalsmeer. Hierbij zijn ook verbeteringen van het rioleringsstelsel meegenomen. Het werk is nagenoeg afgerond.

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 gezocht naar alternatieven om tussen Polderzoom 2 en Bielzenpad een verbinding te maken, bijvoorbeeld in de vorm van een trap 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 Barende Brug. De wegen worden ingericht als 30 km/uur-zone ingericht, met een kruispuntplateau op de kruising Dorpsstraat-Ringvaartzijde. Halverwege de Lijnbaan wordt een brug gerealiseerd. Na overleg met bewoners is ervoor gekozen om de Lijnbaan als fietsstraat in te richten.

Herinrichting Weteringplantsoen-Rozenstraat
Het Weteringplantsoen en de Rozenstraat 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. Daarnaast is een klein deel van de riolering aan vervanging toe. Dit wordt ook meegenomen in het werk.

Parkeerterrein Sportpark Sportlaan
Het parkeerterrein bij AVA en All-Out aan de Sportlaan moet worden heringericht om nieuwe tennisvoorzieningen te kunnen aanleggen. Op de rest van het parkeerterrein is onderhoud aan de verhardingen nodig. Er is nog geen besluit genomen over de definitieve maatregelen en de termijn van uitvoering.

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

Renovatie speeltuinen Sconedorp en Joke Smitstraat
De speeltuinen in Sconedorp en de Joke Smitstraat worden volledig opgeknapt in respectievelijk 2024 en 2025.

Reconstructie Aalsmeerderweg-zuid
De rijbaan van de Aalsmeerderweg tussen Ophelialaan en Machineweg is aan vervanging toe. Er wordt bekeken of het smalle deel van het fietspad tussen Ophelialaan en Middenweg (dwarsweg) kan worden verbreed.

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

Aanpak rioleringsknelpunt Hortensialaan-Mensinglaan
De bestaande riolering onder de 1e J.C. Mensinglaan is te klein en moet worden vergroot. Er komt een nieuw gemengd riool. Dit zorgt voor extra berging en extra afvoercapaciteit. Dit werk wordt gecombineerd met aanpassing van de inrichting van de Hortensialaan rond de school en herinrichting van de groenvakken in de Hortensialaan. Op de kruising met de Kamperfoeliestraat en de Gloxiniastraat komt een plateau met zebrapad. Daarnaast worden nog enkele drempels toegevoegd.

Reconstructie Hoofdweg
Rijbaan, fietspad en voetpad zijn grotendeels aan vervanging toe. De Hoofdweg is ook een van de te verbeteren hoofdfietsroutes. De beschoeiingen verkeren in matige staat, maar zolang de druk op de beschoeiingen niet toeneemt, hoeven deze nog niet vervangen te worden. Zie ook §4 hierover.

Vernieuwing delen Oosteinderweg
Vooral 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. In het werk wordt ook onderzocht of met subsidie voor de Westeinder-scheg ruimtelijke accenten kunnen worden toegevoegd, zoals groenvoorzieningen en accentuering van markante plekken.

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. Aalsmeer, Provincie en Vervoerregio zijn enkele kortetermijnmaatregelen overeengekomen om de capaciteit op relatief eenvoudige wijze te vergroten. Alle partijen dragen bij aan de financiering van deze maatregelen. Partijen blijven daarnaast in gesprek over een structurele oplossing voor de lange termijn.

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 waar nodig verstevigd, 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.

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 uit. Aalsmeer lift mee en betaalt voor de kosten voor de rioleringswerkzaamheden. Omdat de nieuwe riolering in de rijbaan moet komen te liggen, moet ook de rijbaan worden opgebroken en worden vernieuwd. Dit leidt tot aanzienlijke kosten. Na afloop van het werk kan de gemeente het fietspad en voetpad langs de Kudelstaartseweg verbeteren.

Aanpak rioleringsknelpunt Gerberastraat
De transportrioleringen in de straat zijn te klein en er is sprake van tegenschot en wateroverlast. Er wordt een nieuw (gemengd) transportriool aangelegd om extra berging en extra afvoercapaciteit te bieden.

Herinrichting perceel rijksmonument Nieuw Calslagen
Het groen tussen de nieuwbouw van Nieuw Calslagen bij het rijksmonumentje is in slechte staat. Diverse bomen zijn dood of in zeer slechte conditie, het grasveld is in slechte staat en het geheel maakt een armoedige indruk. Dit perceel krijgt daarom een opknapbeurt, waarbij nieuwe bomen, beplanting en gras worden aangebracht.

Reconstructie Emmastraat e.o.
De riolering in de Emmastraat e.o. moet op afzienbare termijn worden vervangen. Omdat het GRP momenteel onvoldoende financiële ruimte biedt, is voor dit werk alleen een voorbereidingsbudget in 2027 geprogrammeerd. Na herziening van het GRP en bij een volgende actualisatie van het MPP wordt de uitvoering geprogrammeerd.

Renovatie Stommeerkade (Kasteleinweg-Ophelialaan)
De Stommeerkade verkeert in slechte staat en moet deels worden vervangen. Dit wordt gepland na afronding en openstelling van de Burgemeester Hoffscholteweg.

Jac. P. Thijsselaan (Ophelialaan-Berkenlaan)
Het asfalt in de Jac. P. Thijsselaan is tussen Ophelialaan en Berkenlaan geheel op. Het zal in 2024 worden vervangen door open verharding. Dit past beter bij een 30 km/uur-inrichting.

Reconstructie en fietsstraat Herenweg-oost
De Herenweg-oost in Kudelstaart verkeert in relatief slechte staat. Door recent asfaltonderhoud kan de weg er weer enkele jaren tegen, maar integrale aanpak is over enkele jaren noodzakelijk. Een grote uitdaging hierbij is het overwinnen van de grote hoogteverschillen tussen de (onderheide) percelen aan de kant van de Westeinderplas en de benedendijkse woningen. Om de entree van de bebouwde kom te benadrukken wordt dit gedeelte vervolgens ingericht als fietsstraat.

Waterfront
Er resteren nog enkele werkzaamheden rond het Waterfront. In 2024 worden twee rolstoelgeschikte overgangen in de wandelboulevard aangebracht.