



MEMO RAAD



Registratienr. Z24-037470
Aan leden raad
Afkomstig van Burgemeester en wethouders
Datum 18 juni 2024
Afschrift aan college, griffie, voorlichting

Betreft Beantwoording vragen MPP Buitenruimte beeldvormende commissie 4 juni 2024

Tijdens de beeldvormende commissievergadering over het Meerjarenprojectenplan Buitenruimte 2024-2027 op 4 juni 2024 zijn diverse vragen gesteld. In deze memo vindt u de antwoorden op uw vragen.

GroenLinks

1. Welke stakeholders worden betrokken bij de planning en de uitvoering van de vergroening van de openbare ruimte?

De mogelijke vergroeningslocaties worden door de gemeente geïnventariseerd. Dit gebeurt ook in bredere renovatieprojecten, zoals een wijkreconstructie. Als er een locatie voor vergroening projectmatig wordt uitgewerkt naar een ontwerp, dan worden afhankelijk van de locatie omwonenden en/of andere belanghebbenden betrokken. Zij kunnen dan reageren op het ontwerp.

2. Hebben we succesvolle voorbeeldprojecten uit het verleden voor vergroening van de openbare ruimte?

Enkele jaren geleden zijn er via het project 'Kwaliteitsimpuls groen/grijs' veel maatregelen met input van de bewoners uitgevoerd. Hier zijn veel groenprojecten en bloeiende planten in de buitenruimte voor gerealiseerd. Mooie voorbeelden hiervan zijn de entrees die zijn aangeplant met bloeiende planten. Meer informatie daarover vindt u op <https://participatie.aalsmeer.nl> bij afgeronde projecten. Een ander voorbeeld is het Hortensiaplein (de locatie van het oude busstation). Binnenkort wordt dit plein heringericht. Het ontwerp hiervoor is in overleg met omwonenden tot stand gekomen, die zich verenigd hebben in een comité Groei & Bloei. Daarnaast is in het verleden het Seringenpark gerenoveerd in nauwe samenwerking met de Seringenwerkgroep. In de wijk Stommeer zijn locaties voor nieuwe bomen op basis van bewonersinput geïnventariseerd. Vergroening kan dus ook bestaan in het eenvoudigweg planten van extra bomen op (zicht)locaties. Hiervoor zal echter niet altijd bewonersparticipatie plaatsvinden. Het aparte budget voor vergroening van de openbare ruimte de komende jaren is relatief beperkt. Binnen renovatiewerkzaamheden en andere projecten proberen we daarom ook zo veel mogelijk vergroeningsmaatregelen mee te nemen.

CDA

1. Het CDA maakt zich zorgen over de werkzaamheden op de Kudelstaartseweg in Kudelstaart. Men heeft vernomen dat de weg als gevolg van de werkzaamheden naar verwachting anderhalf jaar afgesloten moet worden. Dit zal tot nog grotere problemen leiden op de Mijnsheerenweg en de Hoofdweg. Wat gaat de gemeente hieraan doen?

Wij delen deze zorgen. Eerdere ervaringen leren ons dat een volledige afsluiting van deze weg inderdaad veel hinder veroorzaakt. Voor het vervangen van de rioleringen moeten diepe sleuven gegraven worden en voor het plaatsen van damwanden zijn grote machines en veel ruimte nodig. Ook is het belangrijk om de veiligheid voor personeel en weggebruikers hierbij te waarborgen. Het is dus niet mogelijk om de werkzaamheden veilig

uit te voeren zonder de weg af te sluiten. Tijdens vervanging van de riolering wordt daarom de Kudelstaartseweg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De afsluiting geldt alleen voor het doorgaande verkeer. Langzaam verkeer wordt ontzien. Het voetpad en fietspad blijft te allen tijde beschikbaar. Voor de veiligheid van het langzame verkeer is het niet wenselijk om het overige verkeer via het fietspad te laten passeren. Voor hulpdiensten geldt een uitzondering. Zij kunnen de werkzaamheden altijd passeren. Aanwonenden en bezoekers kunnen de percelen bereiken via de Bachlaan of via de Marie Curiestraat. Het doorgaande verkeer wordt gespreid omgeleid via de Hoofdweg en via de Mijnsherenweg. Uiteraard houden we zo veel mogelijk rekening met de doorstroming van het verkeer.

Het is nog niet duidelijk hoe de werkzaamheden van Waternet (in opdracht van Waterschap AGV) er precies uit gaan zien, maar de verwachting is dat ook hiervoor de rijbaan wordt afgesloten. Dit heeft mede te maken met de geldende veiligheidsnormen bij funderingswerkzaamheden. De werkzaamheden van Waternet worden gefaseerd uitgevoerd. Ook bij deze werkzaamheden blijven alle percelen bereikbaar via de Bachlaan of via de Marie Curiestraat. Met de Provincie Noord-Holland zijn wij in gesprek om de verkeersregelingen op de kruisingen zo optimaal mogelijk in te stellen. Dat is niet eenvoudig want de capaciteit vanaf de Mijnsherenweg en op de N231 ten zuiden van de Mijnsherenweg is inderdaad beperkt. Ook moeten de werkzaamheden aan de N231-zuid qua planning afgestemd worden op de werkzaamheden aan de Kudelstaartseweg. Dit gebeurt via een regionaal bereikbaarheidsoverleg. Communicatie tijdens de werkzaamheden zal van groot belang zijn.

2. Er zijn nu zes bruggen in Kudelstaart-zuid geschilderd. Worden de andere zes ook nog geschilderd?

Het schilderen van de andere zes bruggen is nog niet ingepland. Jaarlijks is er een beperkt onderhoudsbudget, dat ruimte biedt voor het opknappen van enkele leuningen. Daarnaast zijn er ook andere prioriteiten qua onderhoudswerk. Ieder jaar bekijken wij welke onderhoudswerkzaamheden het meest urgent zijn. In de volgende ronde worden deze leuningen opnieuw bekeken. Als ze urgent genoeg zijn, worden ze meegenomen in een volgende onderhoudsronde.

Absoluut Aalsmeer

1. Pagina 2, 5^e alinea. Inleiding. Het klein dagelijks beheer wordt uitbesteed aan de Meerlanden, wordt door de Kernorganisatie Aalsmeer uitgevoerd of verloopt via exploitatiebudgetten op de gemeentewerf. Wordt het afhandelen van het dagelijks beheer (kleine reparaties) door deze werkwijze niet ondoorzichtig? Wie doet wat en vooral, wanneer. (Uit eigen ervaring blijkt dat de vraag om het fiets/wandelpad langs de Kudelstaartseweg, na bouwwerkzaamheden, te repareren nu, na 2 maanden, nog steeds niets aan is gedaan, terwijl de bouwer (eigenaar) verplicht is om dit voor rekening van de bouwer/eigenaar, op te knappen).

Klein onderhoud en reparaties worden uitgevoerd op basis van opnames door de uitvoerders van KOA en (fixi)meldingen. Meerlanden krijgt van KOA opdracht om deze reparaties uit te voeren. Het gaat om kleine reparaties (bij verharding tot ongeveer 30 m²). Als het een grotere reparatie betreft, dan wordt dit bij de AA-organisatie aangemeld en wordt het op de lijst voor (middel)groot onderhoud geplaatst, waarna het in de prioritering binnen de AA-organisatie wordt afgewogen en ingepland. Het aantal reparaties is groot, mede door de slappe ondergrond, worteldruk en de leeftijdsopbouw van het wegenareaal.

2. Zie inleiding vraag 1. Is dit de reden van de overschrijding bij de Meerlanden?

De overschrijding bij de Meerlanden voor reparatiewerkzaamheden ontstaat door de afhandeling van meer reparatiewerkzaamheden dan vooraf ingeschat.

3. Zie inleiding vraag 1. Wie voert de controle uit op de uitgevoerde werkzaamheden? Vooral bij de kleine reparaties (uitbesteding aan onder-onder-aannemers) lijkt dit nogal eens niet te gebeuren.

Controle wordt uitgevoerd door de uitvoerder van KOA. Als u buiten onregelmatigheden of verkeerd uitgevoerde reparaties aantreft, dan kunt u hierover een fixi-melding indienen of contact opnemen met de uitvoerder van KOA.

4. Op pagina 5, 3^e alinea over de financiële kaders staat: "Zolang er op de stelpost budget overblijft, wordt dit gestort in de reserve buitenruimte, die daarmee de komende jaren zal stijgen". Even los van het eerste woordje "Zolang", dat ik zou vervangen door "Wanneer", maar dat is taalkundig. Inhoudelijk vind ik het wel goed dat er bij budget dat overblijft voor wordt gekozen dat dit wordt gestort in het potje buitenruimte. Wat ik niet goed vind, is dat er dan geen 'zicht' meer is over de besteding van dit budget. Volgens mij worden de watertappunten hieruit betaald, klopt dit?

In de Kadernota 2025 wordt voorgesteld om de watertappunten te betalen uit een apart exploitatiebudget (zie hiervoor pagina 38 van de Kadernota 2025). In paragraaf 6 op pagina 16 van het MPP (bijlage 3) kunt u hierover ook lezen.

Een taalkundige toelichting op het gebruik van 'zolang' kan ook geen kwaad. De stelpost wordt namelijk door het afronden van projecten steeds verder geconcretiseerd en ingevuld via de productbegroting. Daarmee is de stelpost na verloop van tijd 'volgeboekt' met doorlopende afschrijvingslasten voor afgeronde projecten. Zolang dit niet het geval is, wordt het jaarlijkse restant in de reserve buitenruimte gestort. Zodra de stelpost vol is, worden de afschrijvingslasten voor nieuwe afgeronde projecten dus ten laste van de reserve buitenruimte gebracht.

Via de P&C-cyclus wordt steeds verantwoord wat de stand van de reserve is, wat er begroot wordt en wat er gerealiseerd is. Het resultaat rekent dan aan het eind van het jaar weer af met de reserve, waarmee de nieuwe stand van de reserve op 1 januari van het volgend jaar weer bekend is. Het MPP zelf bevat het bestedingsplan voor deze reserve, waardoor sprake is van volledige transparantie. De ontwikkeling en beoogde besteding van de reserve is zichtbaar in de MPP-stukken die aan de raad worden voorgelegd. Omdat de systematiek vrij complex is, zijn wij uiteraard altijd bereid tot een nadere toelichting, al dan niet in een persoonlijk gesprek. Ieder raadslid dat daar behoefte aan heeft, kan een afspraak maken met de programmamanager, de heer Van Viegen.

5. Is dit ook het potje waar de extra kosten voor de Aardbeienbrug uit zijn betaald?

In zekere zin wel. De Aardbeienbrug is gefinancierd volgens de oude systematiek van voor 2022. De kosten voor de Aardbeienbrug (inclusief de meerkosten) zijn destijds rechtstreeks uit de reserve (het 'potje') buitenruimte betaald en gestort in de reserve dekking kapitaallasten. Vanuit deze laatste reserve worden jaarlijks kapitaallasten voor de afschrijving van de brug gedekt in de begroting. In paragraaf 2 van het MPP kunt u nalezen hoe de financieringssystematiek van de buitenruimte werkt.

6. Pagina 6, 3^e alinea. Is er een suppletie op het budget van de Meerlanden om kleine onderhoudswerken te kunnen uitvoeren? En voorkomen we hiermee de overschrijding van de Meerlanden?

Gedurende de contractperiode met Meerlanden (tot 31-12-2024) is er geen suppletie op het budget. Voorkomen van overschrijdingen kan alleen door minder reparaties uit te voeren en alleen onveilige situaties te herstellen.

7. Wat is de hoogte van deze suppletie?

0 euro.

8. Pagina 12. Civieltechnische kunstwerken, algemeen totaalbeeld areaal. In het verleden is er een onderzoeksrapport verschenen waarin werd aangegeven dat de staat van onderhoud van onze kunstwerken alarmerend was. Is er iets gewijzigd in het onderzoek?

De tekst in het MPP is gebaseerd op inspecties uit 2020 en deze zijn vertaald in de Nota Civieltechnische Kunstwerken die in 2022 is vastgesteld. Deze inspecties geven een actueel en getrouw beeld.

9. Zijn er concrete plannen voor de vervanging van houten bruggen?

Er zijn vijf houten bruggen in Nieuw-Oosteinde die onvoldoende draagkracht hebben en die ook door gemotoriseerd verkeer gebruikt worden. Deze bruggen moeten op afzienbare termijn worden vervangen. Er ligt echter mogelijk een kans om levensduurverlengende maatregelen te nemen door stalen liggers uit de in 2024 en 2025 te vervangen bruggen in de Dr. J. Wasscherstraat te hergebruiken. Hiermee kunnen deze houten bruggen worden versterkt. In dat geval is vervanging op korte termijn niet noodzakelijk. Of dit haalbaar is, moet nog uit nader onderzoek blijken. Overige houten bruggen zijn nog niet aan vervanging toe in de komende vier jaar.

10. Is er vanuit het HH Rijnland een bijdrage te verwachten wanneer de gemeente beschoeiingen vervangt die een waterkerende functie hebben? (bv de Oosteinderwegslot)

Wanneer een beschoeiing constructief onderdeel uitmaakt van de waterkering, draagt Rijnland gedeeltelijk of volledig de kosten. Wanneer een beschoeiing constructief geen onderdeel uitmaakt van de waterkering, dragen wij zelf de kosten. Met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn gelijke afspraken. Deze afspraken liggen ook vast in het handboek Samenwerken op dijken uit 2020.

11. Pagina 13 Openbare verlichting. De openbare verlichting is verantwoordelijk voor 40% van het energiegebruik van de gemeente. Wat is het plan van het college om dit percentage op een duurzame wijze naar beneden te krijgen?

Wij houden het energieverbruik van openbare verlichting van oudsher in de gaten. In Aalsmeer wordt per specifieke toepassing altijd al de meest energiezuinige lichtbron toegepast. Zo zijn bijvoorbeeld vanaf 2010 op lage lichtmasten, waar toen armaturen met hogedruk-natriumlampen op zaten, de armaturen vervangen door exemplaren met de toen meest energiezuinige fluorescentielampen. Vanaf 2016 wordt voor hoge en lage lichtmasten ingezet op de nog energiezuinigere LED-verlichting.

In 2020 was 20% van het areaal al ver-LED. Dit jaar gaan we ruim over de 50% heen. Het aandeel hogedruk-natriumlampen (op hoge masten) is nog 5% en energiezuinige fluorescentielampen 45%. LED-verlichting is inmiddels de standaard lichtbron. Alle overige lichtbronnen, ook de toen energiezuinige fluorescentielampen, worden uitgefaseerd.

Verlichtingsarmaturen worden afhankelijk van een technische levensduur vervangen. De verwachte technische levensduur van armaturen is 20 jaar. Het is te overwegen om de

armaturen sneller te vervangen, maar dit leidt tot kapitaalvernietiging en het vroegtijdig weggooien van materialen die nog een behoorlijke tijd meegaan.

Alle LED-verlichting wordt daarnaast ook nog statisch gedimd. Dit wil zeggen dat op vaste tijden de verlichting wordt afgebouwd/opgebouwd gedurende de avond, nacht en ochtend. De verlichting begint 's avonds op 100% en wordt om 23:00 uur gedimd naar 70% en om 0:00 uur naar 50%. Omdat het 's ochtends dan weer drukker wordt, schalen we om 5:00 uur op naar 70% en om 7:00 uur naar 100%. Het dimmen en opschalen gebeurt dus op vaste tijden, maar het aan- en uitgaan van de openbare verlichting is afhankelijk van hoe licht het buiten is, dus als het om 6:00 uur al licht is, zal de verlichting niet om 7:00 uur naar 100% gaan, maar al uit zijn.

12. Pagina 14 Groen, water en spelen. Voor de vervanging van bomen is er jaarlijks 125.000 euro gereserveerd. Waarom is het budget voor 2023 niet benut?

In het MPP staat dat het restantbudget van 2023 is toegevoegd aan het budget van 2024, niet het gehele budget. Er is in 2023 ruim een ton uitgegeven aan bomenrenovatie. Bomenrenovatie vindt altijd rond de jaarwisseling plaats. Daardoor is het financieel lastig plannen en onzeker welk deel nog in november-december kan, en welk deel in het eerste kwartaal van het jaar daarop.

13. Vanuit het bomenplan is er nog 95.000 euro t.b.v. bewonersinitiatieven. Zijn de beoogde initiatieven onvoldoende bekend bij de inwoners?

De prioriteit binnen het vakgebied groen heeft gelegen bij de vervanging van bomen en plantvakken, die om technische redenen of om veiligheidsredenen gerenoveerd moesten worden. In 2023 is in de wijk Stommeer in het kader van de wijkaanpak Stommeer aan bewoners gevraagd waar ze extra bomen willen aanplanten. Daar waar deze voorstellen technisch ook uitvoerbaar zijn worden de nieuwe bomen in 2024-2025 geplant vanuit dit budget. Voor andere wijken volgt afhankelijk van een eventueel restantbudget nog een vervolgfase.

14. Pagina 16 Verkeer. Wanneer kunnen we uitsluitsel krijgen over de verbreding van de N231? Dit in verband met de eventuele aanpassingen aan de kruisingen Hoofdweg, Bachlaan en Mijnsherenweg.

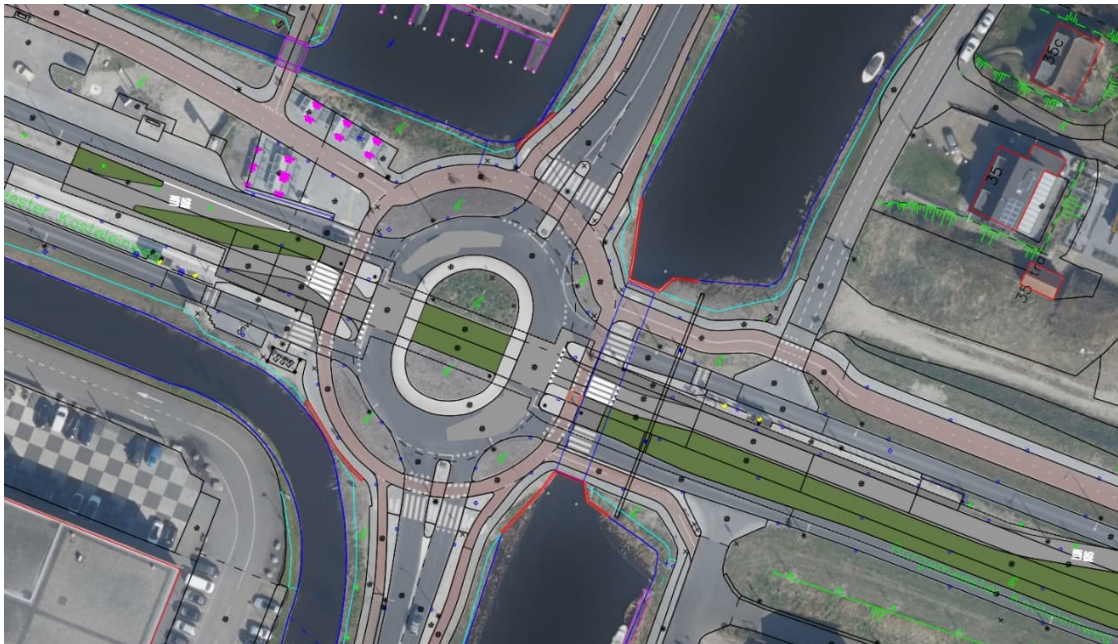
Het antwoord op deze vraag staat bij de projectbeschrijvingen op pagina 24. Hieronder volgt nog wat extra toelichting. De provincie is niet bereid om bij het aankomende groot onderhoud de volledige N231-zuid te verbreden. Wel hebben wij bereikt dat er toch een aantal capaciteitsvergroten maatregelen meegenomen worden bij het werk. Aalsmeer en Vervoerregio betalen hier ook aan mee. Hiervoor gold als uitgangspunt, dat deze maatregelen op 'eenvoudige wijze' mee te nemen zouden moeten zijn. Dat betekent bijvoorbeeld: geen grondaankoop, geen bestemmingsplanwijziging, geen ingrijpende civieltechnische constructies en dergelijke. Met deze uitgangspunten kunnen we de capaciteit van de kruising N231-Bachlaan aanzienlijk vergroten en de doorstroming in de avondspits flink verbeteren. Voor de ochtendspits blijft er voorlopig een knelpunt bestaan, omdat op de Mijnsherenweg en op de N231 ten zuiden van de Mijnsherenweg niet op eenvoudige wijze ruimte gecreëerd kan worden voor extra rijstroken. Aalsmeer had daarnaast aan de provincie voorgesteld op de kruising met de Hoofdweg een rotonde aan te leggen. Volgens de richtlijnen van de provincie is deze rotonde echter niet 'eenvoudig' in te passen. Omdat de kruising N231-Hoofdweg nog redelijk functioneert, is in bestuurlijk overleg besloten deze rotonde nu niet mee te nemen in het onderhoudsproject. Wij blijven in overleg met provincie, Vervoerregio en Uithoorn over toekomstige capaciteitsuitbreiding. De provincie is het groot onderhoud momenteel technisch aan het voorbereiden en streeft naar uitvoering in 2025.

15. Pagina 17, 2e alinea. In de Jaarstukken 2023 die binnenkort worden behandeld wordt door het college aangegeven (citaat): "In 2023 hebben wij daarom ingezet op verdere verbetering van de bereikbaarheid en vindbaarheid van toeristische-recreatieve voorzieningen door o.a. bewegwijzering en aanleg fiets- en wandelpaden." Deze uitspraak van het college lijkt in schril contrast te staan met hetgeen in de MPP 2024-2027 is aangegeven. Ook de inspreker in de Commissie Ruimte van 4 juni heeft daarover een melding gedaan. Zie ook pagina 22 van het MPP Verbeteren diverse fietsroutes. Heeft het college andere informatie?

Aalsmeer heeft qua fijnmazigheid een goed en uitgebreid fietsnetwerk met dus ook vele kilometers fietspad. Hoewel veel fietspaden inderdaad nog in matige tot slechte staat verkeren, kost het opknappen en opwaarderen van deze routes veel tijd en geld. Dat we veel inzet plegen om fiets- en voetpaden te verbeteren sluit niet uit dat een groot deel van het netwerk nog niet aangepakt is. De laatste jaren zijn bijvoorbeeld de volgende fietsroutes opgeknapt (of aangelegd): Rietwijkeroordweg, Noordpolderweg, Molenvlietweg, Machineweg (delen), Ambachtsheerweg en Burgemeester Kasteleinweg (nieuw). Maar er is ook nog veel werk te verrichten. Daarom staan in het MPP nog diverse fietsroutes geprogrammeerd. Het gaat vooral om het verbeteren van bestaande routes, maar nieuwe fietspaden komen er ook: langs de Machineweg tussen Japanlaan en Hornweg en langs een deel van de Burgemeester Hoffscholteweg komen nieuwe fietspaden en voetpaden, en het oude Spoorlijnpad wordt teruggebracht inclusief trottoir. Wat betreft de wandelpaden is bijvoorbeeld in het project 'Het Groene Lint' een nieuw wandelpad aangelegd en is er een trottoir gerealiseerd langs een deel van de Machineweg waar voetgangers voorheen over de rijbaan moesten lopen.

16. Pagina 17, 6e alinea, Burgemeester Kasteleinweg. Wanneer kunnen we verdere berichtgeving over de aanpassingen aan de Burgemeester Kasteleinweg verwachten?

Dit voorjaar zijn enkele aanpassingen aan de rotondes doorgevoerd. Hierbij is de markering aangepast om het aantal prikkels te verminderen. Met de regionale partners is afgesproken om de situatie hierna ongeveer een half jaar aan te kijken en dan opnieuw naar de ongevallencijfers te kijken. Mochten de uitgevoerde maatregelen onvoldoende soelaas bieden, dan komen verdergaande maatregelen in beeld. Een van de denkbare opties is het ombouwen van de rotondes naar de 'Vathorst-variant', waarnaar de AA-fractie tijdens de commissievergadering vroeg. In de ontwerpverantwoording bij het HOVASZ-project was al aangegeven dat de huidige rotondes hierop voorbereid zijn. Deze variant verwijst naar de ringweg in de wijk Vathorst in Amersfoort. Hier ligt net als in Aalsmeer een busbaan in de middenligging. De bus rijdt hier echter niet dwars door de middeneilanden van de rotondes, maar rijdt mee met het autoverkeer over de rotondes om na de rotondes weer uit te voegen naar de busbaan. De regionale partners vinden deze aanpassing vooralsnog te ingrijpend. Hieronder ziet u een impressie van de vormgeving van zo'n rotonde geprojecteerd op de Van Cleeffkade-Oosteinderweg.



In het kader van het Verkeerscirculatieplan wordt verder naar de gehele ontsluitingsstructuur, het functioneren van de 'zachte' knip en het eventueel aanpassen daarvan gekeken. Dit kan eveneens gevolgen hebben voor het gebruik en de inrichting van de Burgemeester Kasteleinweg.

17. Pagina 17, 7e alinea. Vallen verkeersregelaars ook binnen het MPP – beheerbudget? Gelezen het feit dat de gemeente Aalsmeer binnenkort veel verkeersregelaars moet hebben. (Bron: Jaarstukken 2023)

Verkeersregelaars (en overige verkeersmaatregelen) worden betaald uit de projecten waarvoor ze worden ingezet. Als dat voor gemeentelijke buitenruimteprojecten is, komen de kosten ten laste van het betreffende MPP-budget. Het kan hierbij gaan om MPP-beheerbudgetten zoals asfaltonderhoud.

18. Pagina 18 Verkeer, 3e alinea, kruising Aalsmeerderweg-Machineweg. Wanneer kunnen we de informatie krijgen over de oplossing voor dit kruispunt?

In het vastgestelde definitief ontwerp is een volledig onderheide rotonde opgenomen, inclusief zettingsvrije platen onder de rijbaan om schuine krachten bij het oprijden van de nieuwe brugconstructie op te kunnen vangen. Door de aanwezigheid van grote bundels kabels en leidingen die bij eerdere onderzoeken niet voldoende aan het licht gekomen waren, blijkt een veel zwaardere en grotere overspanning nodig te zijn, waardoor de kosten exorbitant zouden stijgen. Dit vinden we niet meer verantwoord. Ongelijkvloerse oplossingen zijn op deze kruising niet aan de orde, waardoor we naar alternatieven zoeken in de vorm van geoptimaliseerde verkeerslichten of een verschoven rotonde waarbij de ligging van kabels en leidingen minder problematisch is. Een rotonde kan het verkeer nu en in de toekomst beter verwerken en is veel prettiger voor langzaam verkeer, maar kost ook aanmerkelijk meer geld dan een nieuwe verkeersregelinstallatie. Wij verwachten dat u hierover bij actualisatie van het MPP in het voorjaar van 2025 een besluit kunt nemen.

19. Pagina 19 Projectbeschrijvingen, Voorbereiding Van Cleeffkade, Raadhuisplein etc. Wanneer kan de raad de stukken verwachten om een definitieve beslissing te nemen over de oplossingen voor dit project?

Er is een uitgebreid plan uitgewerkt, met participatie. In dit plan wordt vrijwel het gehele gebied Van Cleeffkade-Stationsweg-Raadhuisplein-Drie Kolommenplein gereconstrueerd,

inclusief het vervangen van riolering en verhardingen, het aanleggen van een microrotonde Van Cleeffkade-Uiterweg, het aanleggen van terrassen, toevoegen recreatieve functies en veel extra groen. Het aantal parkeerplaatsen op het Raadhuisplein neemt daarbij af. Deze parkeerplaatsen worden elders in het gebied teruggebracht. Ook aanpassingen aan het Stokkeland zijn in deze variant meegenomen. Deze ingrijpende reconstructie brengt hoge kosten met zich mee.

In het nu voorliggende MPP adviseren wij u om van het restant voorbereidingsbudget een sobere variant uit te werken, die uitgaat van groot onderhoud met waar mogelijk extra groen. In de sobere variant wordt de kruising Van Cleeffkade-Uiterweg-Stationsweg niet omgebouwd naar een microrotonde, wordt de riolering niet vervangen en wijzigen we de indeling van de pleinen en wegen niet of nauwelijks. De bloemenkiosk en parkeerindeling blijven eveneens gehandhaafd. Als u hiermee instemt, gaan wij deze variant uitwerken en presenteren daarna beide opties aan u. Bij actualisatie van het MPP in het voorjaar van 2025 kunt u hierover een besluit nemen.

20. Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg etc. Door de portefeuillehouder is een toelichting gegeven over de stand van zaken. Wel lezen we in de stukken dat er een voetgangersbrug wordt geïntroduceerd. Wanneer wordt de raad formeel op de hoogte gesteld van deze wijziging en komt er een 'beeld' bij de wijziging?

Het project "Voetgangersbrug en trap Polderzoom 2-Bielzenpad" komt voort uit de constatering dat er in de stedenbouwkundige opzet van Polderzoom 2 en bij het plannen van de Burgemeester Hoffscholteweg in het verleden onvoldoende rekening is gehouden met routes voor langzaam verkeer tussen het nieuwbouwwijkje en de Aalsmeerderweg. Polderzoom 2 is de buurt die wordt omsloten door de Burgemeester Hoffscholteweg, het (terug te brengen) Spoorlijnpad en het Bielzenpad. In de huidige situatie, nu de Hoffscholteweg nog niet klaar is, kunnen bewoners van Polderzoom 2 hun wijk alleen verlaten via de rijbaan van de Burgemeester Hoffscholteweg naar het noordoosten toe, of straks via bedrijventerreintje Parkmeer en de Stommeerkade. Als de Hoffscholteweg is doorgetrokken richting Burgemeester Kasteleinweg, mogen fietsers ook niet meer op de rijbaan van de Hoffscholteweg naar de Aalsmeerderweg fietsen en moet men ook via Parkmeer. Fietsers en voetgangers van/naar de Aalsmeerderweg moeten dan twee keer de Burgemeester Hoffscholteweg oversteken en via Parkmeer fietsen of lopen. Dat is geen ideale situatie, zeker niet voor kwetsbare fietsers en voetgangers.

We zijn dus op zoek naar oplossingen. Een van de mogelijkheden is het maken van een trap met fietsgoten tussen Polderzoom 2 en het Bielzenpad. Er moet hier een hoogteverschil van 3 meter worden overbrugd, dus met een normale hellingbaan is dit niet op te lossen vanuit de buurt. Een trap met fietsgoten kan voor een deel van het langzaam verkeer een oplossing bieden. Men kan dan bijvoorbeeld eenvoudiger een rondje wandelen en degenen die dat willen en kunnen, kunnen met de fiets omhoog naar het Bielzenpad zodat men richting Aalsmeerderweg/Ophelialaan niet meer de Hoffscholteweg twee keer hoeft over te steken. Met deze maatregel is financieel al rekening gehouden in het MPP. Omdat deze oplossing echter maar deels helpt, studeren we ook op alternatieven. We bekijken daarbij bijvoorbeeld of er toch een fietspad en/of voetpad langs het noordelijk deel van de Hoffscholteweg te realiseren is. Zodra deze studie is afgerond, informeren wij u hierover. Wanneer ons voorstel financiële consequenties heeft, verwerken we dit bij een eerstvolgende actualisatie van het MPP zodat u daarover een besluit kunt nemen. In bijlage 1 vindt u een verduidelijkend kaartje, waarbij aangetekend moet worden dat Polderzoom 2 op de luchtfoto nog een zandvlakte is, maar in werkelijkheid al volop bewoond wordt.

21. Pagina 24 Vernieuwen Oosteinderweg. Ondanks de goede bedoelingen blijkt de herinrichting van de Oosteinderweg het beoogde doel niet te

hebben gehaald. Gaan we de rest van de Oosteinderweg op dezelfde wijze herinrichten?

Op het gedeelte tussen Kerkweg en Noordpolderweg is gekozen voor half verhoogd parkeren. Op het moment dat er geen auto's geparkeerd staan, is het trottoir breder en dus beter bruikbaar dan op de overige wegvakken. Helaas ontbreekt de ruimte in het dwarsprofiel om alle gewenste functies (trottoir, parkeren, fietsen, rijden) de ideale ruimte te geven, dus het is zoeken naar een optimum binnen de beschikbare breedte. Het half verhoogd parkeren met een grotendeels bruikbaar trottoir functioneert op zichzelf best goed. Helaas wordt wel nog steeds op plekken geparkeerd waar geen vakken aangeduid zijn. Dat is een leerpunt voor de volgende fase van het project. Deze fasen worden daarom geen exacte kopie van het eerste deel.

22. Pagina 25 Herinrichten Begraafplaats Calslagen. Wanneer kunnen we de herinrichting uitgevoerd zien?

De voorbereiding vindt plaats in 2024, de uitvoering in 2024-2025.

FlorAalsmeer

1. Graag zien wij een prioriteitsstelling toegekend aan de projecten binnen het MPP op basis van de volgende 3 criteria: wettelijk verplicht onuitstelbaar, wettelijk verplicht uitstelbaar en wenselijk. De lijst is nu ingedeeld op jaar waarin de geplande uitvoering is, dit is iets anders dan bovenstaande criteria waardoor wij inzichtelijk krijgen wat wettelijke prioriteit heeft en wat niet.

Een dergelijke onderverdeling is niet scherp te maken. Er geldt een algemene wettelijke plicht voor de wegbeheerder om wegen veilig te houden. Artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek bepaalt namelijk dat de wegbeheerder aansprakelijk is voor de schade die is ontstaan als gevolg van een gebrekkige staat van de weg. Daarvan is sprake als de weg niet voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden mogen worden gesteld. Ook schade die optreedt als gevolg van onveilige objecten of onderdelen van de buitenruimte (zogenoemde assets) kan leiden tot aansprakelijkheid.

Vrijwel alle maatregelen in het MPP zijn geprogrammeerd omdat er een technische noodzaak is om onderdelen van de buitenruimte te onderhouden, renoveren of vervangen. Aan de beschikbaar gestelde middelen liggen beleids- en beheerplannen ten grondslag. Uitstel van dit type projecten kan soms tot op zekere hoogte, zolang er geen kapitaalvernietiging optreedt. Als de achteruitgang van assets te groot wordt, ontstaat fundamentele schade en daardoor kunnen vervangingskosten juist op termijn hoger uitpakken. Met tijdelijk uitstel wordt bovendien slechts op korte termijn wat afschrijvingslastenbudget vrijgespeeld. Voor veel projecten met een lange afschrijvingsduur gaat het dan vaak maar om enkele duizenden euro's per jaar.

Enkele projecten in het programma zijn kwaliteitsverbeteringsprojecten met maatschappelijke, politieke of beleidsmatige oorsprong. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld de projecten 'Voorbereiding Van Cleeffkade-Stationsweg-Raadhuisplein', 'Vergroenen openbare ruimte', 'Nieuwe bomen o.b.v. bewonersinitiatieven' en enkele verkeersprojecten voor betere doorstroming of betere verkeersveiligheid. Uitstel of schrappen daarvan kan in de regel technisch gezien minder kwaad, maar zou tot maatschappelijk protest kunnen leiden. Vaak gaat een kwaliteitsverbeteringsproject gepaard met onderhoud/renovatie/vervanging (wat op die plekken wel nodig blijft) en met subsidiemogelijkheden, waardoor een subsidie (een deel van) de meerkosten ten opzichte van regelmatig onderhoud kan afdekken. Daardoor is het onderscheid tussen onderhoudsnoodzaak en kwaliteitsimpuls niet altijd scherp te maken. Dit geldt bijvoorbeeld

voor het verbeteren van diverse fietsroutes en de herinrichting van de Hortensialaan. Bij voorkeur worden beide gecombineerd.

De planning over de jaarschijven weerspiegelt de prioritering op basis van niet-uitstelbaar (bijvoorbeeld omdat werken al nagenoeg afgerond, in uitvoering of al in opdracht gegeven zijn) en wat meer flexibel (in latere jaren). Projecten die alleen een kwaliteitsimpuls inhouden zonder technische noodzaak zijn al zo veel mogelijk buiten de programmering gehouden. Zie hiervoor de paragraaf 'Keuzemogelijkheden/alternatieven' in het raadsvoorstel.

Verkeersveiligheids-, bereikbaarheids- en vergroeningsmaatregelen zijn niet gebaseerd op technische noodzaak tot onderhoud of vervanging. Met investeringen kunnen wegen veiliger gemaakt worden, kan de doorstroming verbeterd worden en kan de inrichting van de buitenruimte leiden tot gezondheidsvoordelen of een betere wapening tegen klimaatverandering. Dit zouden wenselijke projecten genoemd kunnen worden. Uit de projectomschrijvingen in het MPP blijkt of het gaat om onderhoud of om verkeers- of vergroeningsprojecten. De raad kan op basis van die informatie eventueel andere keuzes maken in de prioritering van projecten. Bij vragen over specifieke projecten kan men desgewenst contact zoeken met de programmamanager, de heer Van Viegen.

Wij gaan ervan uit u hiermee voor nu voldoende geïnformeerd te hebben.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,	
de secretaris,	de burgemeester,
drs. Sj. Vellenga	mr. G.E. Oude Kotte

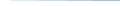
Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.



Gemeente Aalsmeer

BIJLAGE 1: ROUTES LANGZAAM VERKEER BIJ POLDERZOOM 2



-  Burgemeester Hoffscholteweg (deels gereed, deels nog af te maken)
-  Bielzenpad
-  Nieuwe aanleg en verbetering Spoorlijnpad (in opdracht gegeven, openstelling medio 2025)
-  Nieuwe aanleg fietsinfrastructuur Hoffscholteweg (gepland, maar afhankelijk van vrij maken perceel met schuur)
-  Bedachte fietsroutes van/naar/door Polderzoom 2, inclusief twee kruisingen met Hoffscholteweg en route door bedrijventerrein
-  Sloot
-  Zoeklocatie voetgangerstrap met fietsgoten en brug/dam (flink hoogteverschil): geen kruising met 50-weg nodig en wandelroute voor meeste voetgangers toegankelijk
-  Onderzoek haalbaarheid inpassing fietspad/voetpad