Bundel van de 1.Commissie Ruimte en Economie van 7 januari 2021

0.1 Afsprakenlijst Commissie Ruimte en Economie van 7 januari 2021

AFSPRAKENLIJST Commissie Ruimte en Economie 07-01-2021.pdf

1 Opening door de voorzitter, mevrouw N. Hauet

2 Vaststelling van de agenda

Agenda commissie R&E 07-01-2020.pdf

3 Mededelingen van het college

4 Standplaatsenbeleid Aalsmeer

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
De behandeling is gericht op het vaststellen van het Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021.

Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.

Dossier 203 voorblad

201021 raadsbesluit vaststelling standplaatsenbeleid.docx

201016 Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021.docx

201016 Nota van beantwoording Standplaatsenbeleid geanonimiseerd.doc

5 Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
De behandeling is gericht op het vaststellen van het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer.

Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.

Dossier 205 voorblad

20201130 Koersdocument_Raadsvoorstel.docx

20201211 Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer def.pdf

6 Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 - 2026

Portefeuillehouder: R.K. van Rijn
De behandeling is gericht op het vaststellen van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 – 2026 als meerjarig kader. Tevens wordt verzocht een spaarloonrekening vervanging riolen in te stellen en hierin een bedrag te doteren vanuit de egalisatie-voorziening vervanging riolen.
Tot slot wordt gevraagd de begroting op taakverdeling 4 riolering vanaf 2021 structureel aan te passen conform de tabel onder het hoofdstuk Financiën en dit mee te nemen bij de 1e Bestuursrapportage 2021.

Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.

Dossier 206 voorblad

20201203 RAADSVOORSTEL GRP AALSMEEER.docx

20210105 Raadsbrief inzake Correctie GRP 2021-2026 Aalsmeer.pdf

20210105 Raadsbrief inzake correctie GRP 2021-2026 Aalsmeer bijlage aangepaste GRP Aalsmeer (2021 - 2026)_def.pdf

7 Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020

Portefeuillehouder: L.B. Kabout
De behandeling is gericht op het kennisnemen van de actuele tarieven voor toerekening van bovenwijkse kosten aan projecten en het vaststellen van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020.
Tevens wordt verzocht de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 per datum raadsbesluit in werking te laten treden en op dat moment de oude nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2015 te laten vervallen.
Tot slot wordt gevraagd de budgettaire effecten van deze nota te betrekken bij de 1e Bestuursrapportage 2021.

Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.

Dossier 207 voorblad

2. 20201215 Raadsvoorstel Bovenwijks Aalsmeer 2020_v6.docx

3. Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 Aalsmeer_v7.pdf

8 Regionale samenwerking

9	Vragenkwartier
10	Sluiting

Gemeente Aalsmeer

AFSPRAKENLIJST COMMISSIE RUIMTE EN ECONOMIE
D.D. 7 JANUARI 2021

COMMISSIE R&E

Aanwezig:
Voorzitter **:** mevrouw N. Hauet
Griffier **:** de heer O.F. Matheijsen
Portefeuillehouders: de heren R.K. van Rijn en L.B. Kabout
Leden :
CDA : de heren M.P. Buskermolen, P.H.J.M. van Soelen, T.F.M. Verlaan, D. van Willegen, G.J.H. Winkels en A.G.N. Harte
VVD : mevrouw M. Vleghaar en de heren E. Abbenhues, J.J. van Leeuwen, J.G.E. Bouwmeester en D.G. van der Zwaag
AA : de dames C. van Hilst-Dekker en G. Holtrop en de heer D. Kuin
D66 : de heren P. van Riet en S.J.R. de Vries
GroenLinks : mevrouw P. Lakerveld en de heer O.W. Verbeek
PvdA : de heren J.H. Buisma en O. El Hri
Fractie Keessen : mevrouw J. Keessen

Tijd	Agenda punt	Onderwerp	Afspraak
20.00	1.	Opening door de voorzitter, mevrouw N. Hauet	
20.02	2.	Vaststelling van de agenda	Vastgesteld
20.03	3.	Mededelingen van het college	Er zijn geen mededelingen vanuit het college

20.05	4.	**Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn Toezegging: Er wordt nog gekeken naar: - Situering standplaats Poldermeesterplein en - Verplaatsing standplaats Raadhuisplein naar Praamplein	Door naar de raad van 21-01-2021 als behandelstuk Fractie CDA geeft aan nog technische vragen in te dienen.
20.30	5.	**Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn Toezegging: 1.Er wordt nog gekeken naar de verkeerssituatie op de Kudelstaartseweg (Fortbocht)' 2.Er wordt nog gekeken naar de verkeerssituatie op de Kudelstaartseweg nabij het Dorpshuis	Door naar de raad van 21-01-2021 als behandelstuk Fractie AA geeft aan nog technische vragen in te dienen.
21.00	6.	**Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 - 2026** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn Toezegging: 1.Er wordt nog nagekeken of er mogelijkheid bestaat voor kwijtschelding 2.Nog openstaande technische vragen worden schriftelijk beantwoord. 3.De wethouder neemt contact op met de controller over de spaarvoorziening vervanging riolen om hierover nadere uitleg te geven;	Door naar de raad van 21-01-2021 als behandelstuk Fractie AA geeft aan nog technische vragen in te dienen.
21.30	7.	**Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020** Portefeuillehouder: L.B. Kabout Toezegging: 1. Er wordt nog gecheckt op compleetheid van de lijst en gekeken naar de nautische projecten; dit wordt teruggekoppeld aan de gemeenteraad; **2.** Er wordt nog een nadere uitleg verstrekt van de consequenties van deze nota voor de begroting en de reserves.	Door naar de raad van 21-01-2021 als behandelstuk

21.55	8.	**Regionale samenwerking**	De griffie zal de vergaderstukken over de verstedelijkingsstrategie MRA aan alle leden van de gemeenteraad toesturen.
21.58	9.	**Vragenkwartier**	Er zijn geen vragen ingediend voor het vragenkwartier
21.58	10.	**Sluiting**	De voorzitter sluit de vergadering om 21.58

Gemeente Aalsmeer

Deze vergadering vindt digitaal plaats. U kunt de vergadering volgen via de livestream op de website van de gemeente.

AGENDA VOOR DE VERGADERING VAN DE
COMMISSIE RUIMTE EN ECONOMIE
op donderdag 7 januari 2021, 20.00 uur

Tijd	Agenda punt	Onderwerp
20.00	1.	**Opening door de voorzitter van de Commissie Ruimte en Economie, mevrouw N. Hauet** **Griffier: O.F. Matheijsen**
20.02	2.	**Vaststelling van de agenda**
	3.	**Mededelingen van het college**
20.05	4.	**Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn *De behandeling is gericht op het vaststellen van het Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021.* *Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.*
20.30	5.	**Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn *De behandeling is gericht op het vaststellen van het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer.* *Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.*
21.00	6.	**Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 - 2026** Portefeuillehouder: R.K. van Rijn *De behandeling is gericht op het vaststellen van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 – 2026 als meerjarig kader. Tevens wordt verzocht een spaarloonrekening vervanging riolen in te stellen en hierin een bedrag te doteren vanuit de egalisatie-voorziening vervanging riolen.* *Tot slot wordt gevraagd de begroting op taakverdeling 4 riolering vanaf 2021 structureel aan te passen conform de tabel onder het hoofdstuk Financiën en dit mee te nemen bij de 1e Bestuursrapportage 2021.* *Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.*
21.30	7.	**Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020** Portefeuillehouder: L.B. Kabout *De behandeling is gericht op het kennisnemen van de actuele tarieven voor toerekening van bovenwijkse kosten aan projecten en het vaststellen van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020.*

		Tevens wordt verzocht de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 per datum raadsbesluit in werking te laten treden en op dat moment de oude nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2015 te laten vervallen. *Tot slot wordt gevraagd de budgettaire effecten van deze nota te betrekken bij de 1e Bestuursrapportage 2021.* *Besluitvorming wordt voorgesteld in de raadsvergadering van 21 januari 2021.*
22.00		**Regionale samenwerking**
22.10		**Vragenkwartier**
22.25		**Sluiting**

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	203
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	4
Omschrijving	Standplaatsenbeleid Aalsmeer

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	7 januari 2021

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr Z20-076995 / D20-395553

Portefeuillehouder wethouder mr. R.K. van Rijn, MBA

Datum B&W-besluit 24 november 2020

Afdeling Stedelijke ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen) Nico Mol

Voor de vergadering van raad d.d. 21 januari 2020

Behandelen in de raadscommissie op Ruimte en Economie 5 januari 2020

Onderwerp

Standplaatsenbeleid Aalsmeer

Gevraagd besluit

Vaststellen Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Een effectief en efficiënt standplaatsenbeleid.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Na vaststelling van het standplaatsenbeleid wordt dit beleid in uitvoering genomen waarbij het zal dienen als toetsingskader voor de afgifte van vergunningen voor standplaatsen, venters en parle vinkers.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

-

Aanleiding

Het standplaatsenbeleid Aalsmeer dateert uit 2011 (Standplaatsen- en Ventbeleid gemeente Aals meer 2011). Dit beleid is op onderdelen verouderd of minder goed werkbaar gebleken.

Argumenten

Er is een aantal redenen te noemen waarom het standplaatsenbeleid dient te worden herzien. Zo vallen de standplaatsen in de nota van 2011 nog buiten de winkeltijdenverordening en is er een halve dagen-regeling in opgenomen die in de praktijk moeilijk toepasbaar is. Daarnaast zijn er be staande situaties waar op ingegrepen moet worden. Dit betreft bijvoorbeeld de verplaatsing van de standplaats van het Raadhuisplein naar het Praamplein, het voortzetten van het uitsterfbeleid aan de Beethovenlaan en het niet legaliseren van de standplaats aan de Aalsmeerderweg. De ont werpbeleidsnota heeft zes weken ter visie gelegen. Er zijn drie inspraakreactie op binnen gekomen. Dit heeft geleid tot één aanpassing van de nota.

Kanttekeningen

Er zijn geen kanttekeningen.

Financiën

De uitvoering van dit beleid valt binnen de (vastgestelde) begroting.

Communicatie

Ondernemers die een inspraakreactie inbrachten worden geïnformeerd over de wijze waarop dit is afgewikkeld.

Procedure

Er is geen nadere procedure.

Bijlagen

Nota van Beantwoording
Ontwerp Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021

De waarnemend secretaris, De voorzitter,

mr. J.J.A. Dunselman mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

het Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021 vast te stellen

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 januari 2020.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Economische Zaken **Stedelijke Ontwikkeling**

STANDPLAATSENBELEID AALSMEER 2021

Versie 9 november 2020

Z20-076995 / D20-395543

INHOUDSOPGAVE

		Pagina
VOORAF		**3**
1. BELEIDSKADER		**4**
1.1	Inleiding	4
1.2	Definities	4
1.3	Beleidsuitgangspunten	4
1.4	Locaties voor standplaatsen en venters	5
1.5	Afspraken tussen gemeente en ondernemer	7
1.6	Financiën	7
2. VERGUNNING EN HANDHAVING		**9**
2.1	Juridisch kader	9
2.2	Vergunningaanvraag	9
2.3	Handhaving	10
Bijlage 1 APV Standplaatsvergunning en weigeringsgronden		11
Bijlage 2 Juridisch kader		13
Bijlage 3 Toetsingscriteria		15
Bijlage 4 Voorwaarden standplaatsvergunning		17
Bijlage 5 Situatietekeningen		19

VOORAF

Het gemeentelijke standplaatsen- en ventbeleid is toe aan herziening. De eerdere beleidsnota dateert uit 2011. Aan deze herziening ligt een aantal praktische overwegingen ten grondslag. Zo bleken onderdelen van de oude beleidsnota niet meer goed werkbaar en sloot het beleid niet meer aan bij flankerend beleid, zoals bijvoorbeeld de zondagsopenstelling. Verder werd geconstateerd dat enkele standplaatshouders niet (meer) voldoen aan de vergunningsvoorwaarden.

Meer in algemene zin geldt verder dat het standplaatsenbeleid gezien moet worden als onderdeel van de detailhandel en in deze sector is de afgelopen tien jaar veel gebeurd. Het standplaatsenbeleid verandert daarin mee.

Het uitgangspunt bij het opstellen van het standplaatsenbeleid is dat standplaatsen een uitgelezen mogelijkheid bieden om in aanvulling op de bestaande branchering het assortiment in winkelgebieden te verruimen. In die zin acht het college van B&W standplaatshouders en venters waardevol. Gelet op het feit dat in en nabij alle Aalsmeerse winkelconcentraties in plekken voor standplaatsen wordt voorzien, geldt wel dat geen verdere uitbreidingsmogelijkheid voor het aantal vaste standplaatsenlocaties wordt geboden.

Deze nota bestaat uit twee hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk wordt het beleidskader beschreven. Hierin wordt vastgelegd en toegelicht hoe de gemeente Aalsmeer omgaat met standplaatsen. In het tweede hoofdstuk wordt aangegeven welke regels hierop van toepassing zijn en hoe dit wordt nageleefd.

1. BELEIDSKADER

1.1 Inleiding

Standplaatshouders en venters zijn een vorm van ambulante handel en vallen binnen de sector detailhandel. Ze maken hiermee deel uit van de lokale economie. Vanwege hun flexibiliteit en beperkte omvang kan de ambulante handel beschouwd worden als een aanvulling op het gevestigde winkelaanbod en de horeca. Het gemeentelijke beleid is erop gericht om venters en standplaatshouders enerzijds in de gelegenheid te stellen handel te drijven, anderzijds wordt in het oog gehouden dat evenwichtige marktverhoudingen met gevestigde ondernemers gehandhaafd blijven.

Kenmerkend aan standplaatsen is dat deze gevestigd zijn in het openbaar gebied. Hiertoe dient een aantal voorzieningen te worden getroffen, waarbij geldt dat standplaatsen op geen enkele wijze de openbare orde schaden, overlast veroorzaken of onveilige situaties met zich meebrengen.

Om het in goede banen te leiden zijn duidelijke afspraken nodig. Dit beleidskader voorziet daarin. Het omvat een stelsel van regels waarbinnen de gemeente vergunningen kan afgeven of weigeren. Indien nodig kan aan de hand van dit kader handhavend worden opgetreden.

1.2 Definities

Standplaatsen: Het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld vis-, bloemen- en oliebollenkramen. Het begrip standplaats heeft betrekking op de locatie. Een standplaatshouder is de ondernemer die, op de in de vergunning vastgestelde dagen, ambulant detailhandel of promotie bedrijft vanaf de standplaats.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat standplaatsen bij evenementen, particuliere markten en (jaar-)markten buiten dit beleid vallen.

Venters: Houders van een vergunning van het college van B&W die, voortdurend voortbewegend de handel uitoefenen op of aan de openbare weg, openbaar water, huis aan huis, dan wel op een andere – al dan niet met enige beperking - voor het publiek toegankelijke en in de open lucht gelegen plaats / openbaar water, goederen te koop aanbieden, verkopen of afgeven, dan wel diensten aanbieden.

Parlevinkers: Houders van een vergunning van het college van B&W die met een bedrijf, bestaande uit het rondtrekkend uitoefenen van ambulante handel in levensmiddelen en/of huishoudelijke artikelen voortdurend, voor enige tijd, voortbewegend op het openbare water goederen te koop aanbieden, verkopen of afgeven, dan wel diensten aanbieden.

1.3 Beleidsuitgangspunten

Ten aanzien van de uitvoering van het standplaatsenbeleid kan een aantal uitgangspunten worden genoemd.

Maximumstelsel
De gemeente hanteert een maximumstelsel voor standplaatsen, zodat geen wildgroei kan ontstaan. Een krimpende winkelmarkt biedt geen ruimte voor een groei van het aantal standplaatsen. Dit geeft gevestigde ondernemers een duidelijk kader waarbinnen zij hun bedrijf kunnen uitoefenen.

Het maximumstelsel geeft verder aan op welke locaties een standplaats beschikbaar wordt gesteld. Standplaatsen zijn alleen gesitueerd nabij winkelcentra.

Mobiele inrichtingen
De standplaats dient te worden ingenomen met een mobiele verkoopinrichting die elke avond wordt verwijderd en mag alleen gedurende de wettelijke openingstijden van winkels geopend zijn voor verkoop, zoals vastgesteld in de Verordening winkeltijden Aalsmeer en de Winkeltijdenwet. Er mag een uur voor en een uur na openingstijd al worden ingericht en opgeruimd.

Geen uitbreiding standplaatslocaties
Er wordt in de gemeente Aalsmeer geen medewerking verleend aan een uitbreiding van het aantal standplaatslocaties. De ambulante handel is een onderdeel van de detailhandelsmarkt en binnen deze markt is mede als gevolg van internetverkopen een sterke terugloop van het gevestigde aanbod waar te nemen. Dit gold aanvankelijk vooral het niet-dagelijkse aanbod, maar inmiddels wordt voorzien dat ook het dagelijkse aanbod via internet steeds vaker rechtstreeks aan de consument geleverd zal worden. Om deze reden wordt geen ruimte geboden voor uitbreiding van standplaatsen.

1.4 Locaties voor standplaatsen en venters

Reguliere standplaats (jaarrond)
Een standplaatshouder mag in Aalsmeer maximaal twee dagen per week een standplaats innemen. De plaatsen waar de gemeente standplaatsen toelaat zijn vastgelegd. De actuele bezetting van de standplaatsen wordt weergegeven op de website van de gemeente.

In de onderstaande tabel worden alle door de gemeente vastgestelde standplaatslocaties weergegeven. De locaties staan aangegeven op de kaartjes in bijlage 5. Indien nodig worden aanvullende voorwaarden omtrent de locaties opgenomen in de vergunningen.

De huidige standplaats op het Raadhuisplein komt te vervallen, zodra deze plek vanwege grootschalige onderhoudswerkzaamheden buiten gebruik wordt gesteld. Voor de standplaats wordt dan een alternatief gezocht op of nabij het Praamplein. De synergie met het winkelaanbod op het Praamplein is beter en een standplaats op deze locatie is functioneler in te passen dan op het Raadhuisplein.

Op de locatie Aalsmeerderweg is naast de supermarkt een standplaatshouder neergestreken. De gemeente heeft de situatie nader bekeken en geoordeeld dat deze niet langer mag voortduren. Deze situatie wordt daarom niet gecontinueerd.

Verder blijft het uitsterfbeleid voor de locatie Beethovenlaan, dat sinds 2011 van toepassing is, ongewijzigd. Dit betekent dat voor deze locatie geen nieuwe vergunningen meer worden afgegeven als de huidige standplaatshouders hier hun activiteiten beëindigen.

Tabel 1. Locaties reguliere standplaatsen (jaarrond)

Locatie	**2020**	**Toekomstige situatie**
Raadhuisplein[1]	1	1
Winkelcentrum Kudelstaart	1	1
Winkelgebied Ophelialaan	1	1
Winkelgebied Poldermeesterplein	1	1
Winkelgebied Beethovenlaan	1	-
Totaal	5	4

Nieuwe aanvragen
Bij een nieuwe aanvraag voor een standplaats zal binnen de bestaande locaties gezocht worden naar een beschikbare plaats. Om onenigheid over het recht op een standplaats te voorkomen worden hierbij de volgende regels gehanteerd:

- De ondernemer die het eerst op de locatie aanspraak maakt, heeft het eerste recht op de aangevraagde dagen;
- De tweede ondernemer kan de overgebleven dagen invullen, de derde etc. . .;
- Aanvragen dienen tijdig te worden ingediend;
- Aanvragen voor een standplaatslocatie, waarvoor al een vergunning is verleend, worden geweigerd;
- Er wordt geen wachtlijst gehanteerd.

Seizoenstandplaats
Een seizoenstandplaats is een standplaats voor het aanbieden van goederen en diensten, waarvoor een vergunning is verleend voor de minimale duur van 1 maand en een maximale duur van drie aaneengesloten maanden per jaar. Denk hierbij aan de verkoop van seizoensgebonden artikelen zoals oliebollen, koek-en-zopie en ijs.

Tabel 2. Locaties voor seizoenstandplaatsen

Locatie	**Product**
Winkelcentrum Kudelstaart	Oliebollen
Praamplein	Oliebollen
Pompplein	Oliebollen
Pontweg	Oliebollen (uitsterfbeleid)
Watertoren	Koek-en-zopie
Stommeerlaan	Koek-en-zopie
Herenweg Kudelstaart	Koek-en-zopie
Jac. Takkade	Koek-en-zopie
Blauwe beugel	Koek-en-zopie
Topsvoort	Koek-en-zopie
Herenweg Kudelstaart	Koek-en-zopie

Voorts zijn er de kerstbomenstandplaatsen. Hiervoor zijn geen vaste plaatsen aangewezen. Wel is het aantal standplaatsvergunningen voor kerstbomenverkoop gemaximeerd op 5, waarvan 1 in Kudelstaart en maximaal 4 in Aalsmeer.

Incidentele standplaats
Een incidentele standplaats is een standplaats die er voor een kortere periode staat. De achtergrond van dit type aanvragen is zeer divers en ook de locaties waarvoor deze aanvragen worden ingediend verschillen sterk. Voorbeelden van deze aanvragen zijn stichtingen die voor het goede doel willen verkopen, foodtrucks die voor een enkele dag

[1] Zodra in of rond het Praamplein een alternatieve locatie voor een standplaats is bepaald wijzigt de locatie Raadhuisplein in op of nabij het Praamplein

producten verkopen, ondernemers die een bijzondere uitverkoop houden of bedrijven of instellingen die voorlichting willen geven over een product of onderwerp.

Incidentele standplaatsvergunningen vallen in een andere categorie dan de reguliere standplaatsvergunningen. Vanwege het tijdelijke karakter is het effect op het publieke domein aanzienlijk minder groot dan bij reguliere standplaatsen. Om deze reden gelden er voor incidentele standplaatsen minder strenge regels. Hieronder staan de regels vermeld:

- Een aanvrager mag maximaal 6 keer per jaar op dezelfde locatie één dag een incidentele standplaats innemen; of
- Een incidentele standplaats wordt eenmaal per jaar niet langer dan een aaneengesloten periode van twaalf dagen ingenomen.

Bij een aanvraag voor een incidentele standplaats wordt de locatie, alsmede het object waarmee de standplaats wordt ingenomen getoetst op veiligheid. Belangrijk aandachtspunt daarbij is het verkeersaspect. Daarnaast wordt nagegaan of er geen andere activiteiten, zoals een markt of een evenement plaatsvindt op de aangevraagde locatie. Gelet op de grote diversiteit van mogelijk incidentele standplaatsen wordt iedere aanvraag afzonderlijk op haar verdiensten beoordeeld. Dit gebeurt met inachtneming van de toetsingscriteria die van toepassing zijn op vergunningverlening (zie 2.2).

Venters en parlevinkers
Venters en parlevinkers dienen te beschikken over een vergunning. Feitelijk worden in Aalsmeer nauwelijks ventvergunningen aangevraagd. Om die reden wordt hiervoor geen toegesneden beleid uitgewerkt. Wel geldt dat het niet is toegestaan om in het bezit van een ventvergunning op de navolgende momenten en locaties te venten:

- Op de uren dat de winkels voor het publiek gesloten moeten zijn;
- Tijdens de weekmarkt op dinsdag na 11.00 uur in het centrum;
- In het gebied van het Amsterdamse Bos (Oosteinde)
- Langs de Burgemeester Kasteleinweg (Provinciale weg)
- Aalsmeerderweg
- Oosteinderweg

De uitgifte van de ventvergunningen is gebonden aan de volgende maxima per branche:

IJs	3
Snacks	2
Bloemen	2
Vis	2
Zuivel	1
Groente/fruit	1
Overig	1
Op het water	2

Er worden niet meer dan twaalf ventvergunningen per jaar verleend voor op de openbare weg en niet meer dan twee ventvergunningen per jaar voor op het openbare water. Per vergunninghouder wordt maximaal drie dagen per week vergunning verleend voor op de openbare weg;

Er worden niet meer dan twee parlevinkvergunningen verleend voor op het openbare water. Per vergunninghouder wordt maximaal drie dagen per week vergunning verleend voor het parlevinken op het openbare water.

1.5 Afspraken tussen gemeente en ondernemer

De ondernemer vindt in de APV een aantal algemene richtlijnen waar hij/zij zich op kan richten. Voor het in gebruik nemen van een standplaats is een vergunning nodig. Deze vergunning wordt aangevraagd bij de gemeente Aalsmeer. In principe wordt binnen acht weken na aanvraag uitsluitsel gegeven over een vergunningaanvraag.

Voor het gebruik van de grond voor vaste standplaatsen wordt een huurbedrag in rekening gebracht. Aanvrager en gemeente gaan hiervoor een huurovereenkomst aan. De huurprijs wordt vastgesteld door het college van B&W.

Voorts worden voor het behandelen van de vergunning leges in rekening gebracht.

De gemeente Aalsmeer eist van de huurder dat de standplaats voor de juiste functie, namelijk ambulante handel, wordt gebruikt. Indien dit niet het geval is en de standplaats zonder opgaaf van reden langer dan zes weken niet wordt gebruikt voor ambulante handel, dan behoudt de gemeente zich het recht voor de huurovereenkomst te beëindigen en de vergunning in te trekken.

1.6 Financiën

Ter illustratie bedragen de kosten voor het innemen van een standplaats op jaarbasis:

Standplaats 1 dag per week	€ 2.992,12 voor een hele dag
Standplaats 2 dagen per week	€ 4.488,16 voor een hele dag

De genoemde bedragen zijn het prijspeil van 2020. Deze worden jaarlijks geïndexeerd.

Indien de standplaats wordt ingenomen voor bijvoorbeeld zes uur per dag wordt 6/8 van de bovengenoemde bedragen in rekening gebracht. Verder wordt voor de afwikkeling van de vergunningverlening eenmalig leges in rekening gebracht. Voor de hoogte van de bijbehorende bedragen wordt verwezen naar de legesverordening. Seizoenstandplaatsen worden voor de legesverordening gelijkgesteld aan incidentele standplaatsen.

Als een standplaats voor tenminste zes weken niet in gebruik wordt genomen zonder gegronde reden, dan kan de vergunning komen te vervallen. Bij ziekte, vakantie of waarneming dient de gemeente hiervan in kennis gesteld te worden.

Wanneer een ondernemer vanwege vakantie (ziekte of anderszins) enkele weken niet aanwezig is, wordt de huur van de standplaats doorberekend. De plaats kan niet door een andere ondernemer worden ingevuld, wel bestaat de mogelijkheid voor tijdelijk personele vervanging, mits voldoende gekwalificeerd.

2. VERGUNNING EN HANDHAVING

2.1 Juridisch kader

De voornaamste rechtsgrond voor de inrichting van een standplaats is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Aalsmeer. Op basis van artikel 5:18 APV is het verboden om zonder vergunning een standplaats in te nemen. In de APV staan de voornaamste voorwaarden beschreven op grond waarvan een standplaatsvergunning wordt afgegeven. De letterlijke tekst is opgenomen in bijlage 1.

De standplaatsvergunning voor een vaste standplaats dient na de periode van vergunning, dat is doorgaans elke vijf jaar, opnieuw aangevraagd te worden. Een tussentijdse schriftelijke opzegging van een standplaats is mogelijk. Hierbij wordt een opzegtermijn van drie maanden aangehouden. De huurovereenkomst is hierin volgend op de standplaatsvergunning. (artikel 3.3. model-huurovereenkomst). Aan standplaatsvergunningen zijn vanuit de vergunning voorwaarden verbonden (zie bijlage 1). Naast de standaard voorwaarden kunnen ook individuele voorwaarden van toepassing worden verklaard.

Het feitelijke juridische kader dat van toepassing is op standplaatsen is breder dan alleen de APV. Zo zijn bijvoorbeeld ook de Warenwet, de Winkeltijdenwet, de wet Milieubeheer en de Woningwet van toepassing. In bijlage 2 wordt nader aangeduid welke wetgeving het hier betreft en hoe die uitwerkt op de standplaatsen.

2.2 Vergunningaanvraag

Om een standplaats in te kunnen nemen, dient tijdig een vergunning te worden aangevraagd. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een vaste standplaats en een incidentele of seizoenstandplaats. Om een vergunning te verkrijgen dient een aanvraagformulier met bijlagen te worden ingevuld en ondertekend te zijn.

Een standplaatsvergunning wordt afgegeven op de naam van één persoon. Een standplaatshouder staat samen met zijn onderneming ingeschreven bij de kamer van koophandel en hij/zij dient zelf het grootste deel van de dag aanwezig te zijn.

Een vergunningaanvraag wordt op de volgende punten getoetst:
- beschikbaarheid van de plek
- sociale veiligheid
- volksgezondheid
- passend in het straatbeeld
- verkeersveiligheid
- standplaatsenbeleid
- bestemmingsplan

In de standplaatsvergunning staan de voorwaarden beschreven waaraan een standplaatshouder zich dient te houden (zie bijlage 4).

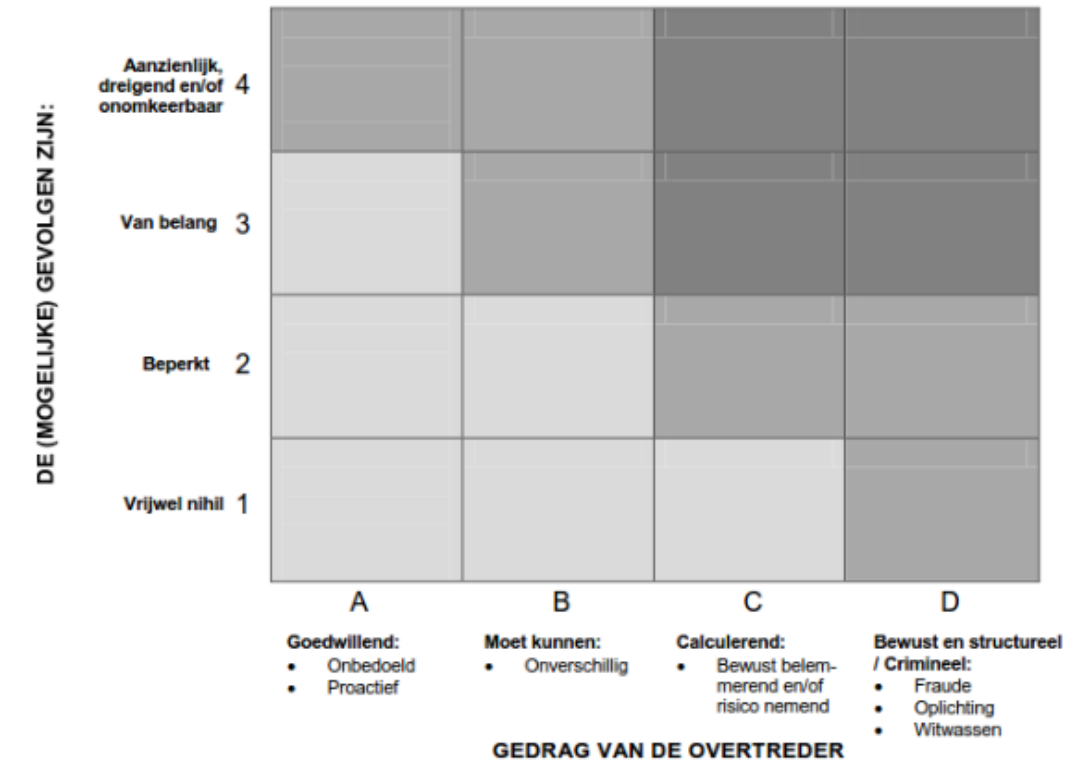
Een vaste standplaatsvergunning wordt gekoppeld aan een huurovereenkomst voor de locatie. Voor een incidentele standplaatsvergunning geldt dit niet.

2.3 Handhaving

Handhaving van de standplaatsen vindt plaats op basis van de verleende vergunning en op basis van de APV, de Woningwet, en de Wet op de Ruimtelijk Ordening. De gemeente is hierin bevoegd gezag.

De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de handhaving is vastgelegd in de nota 'VTH-beleidsplan 2016-2019, vergunningverlening, toezicht en handhaving, Aalsmeer'' d.d. 22 februari 2016. Diverse sancties zijn mogelijk (aanzeggen van bestuursdwang of opleggen van een last onder dwangsom). Het bijbehorende afwegingskader wordt inzichtelijk gemaakt in de vorm van de onderstaande interventiematrix.

VII. LHS – Interventiematrix 'gedrag overtreder'



Legenda

	Lichte segmenten. Bestuursrechtelijk optreden is aangewezen.
	Middensegmenten. Bestuursrechtelijk, bestuursrechtelijk én strafrechtelijk of strafrechtelijk optreden is aangewezen. Strafrechtelijk optreden komt vooral in beeld, naarmate er (meer) verzwarende aspecten zijn (zoals 'verkregen financieel voordeel').
	Zware segmenten. Strafrechtelijk optreden is in elk geval aangewezen, terwijl in veel gevallen ook bestuursrechtelijk optreden is aangewezen.

Verder is het mogelijk om door een opsporingsambtenaar van de politie een proces-verbaal te laten opmaken.

Toezicht en handhaving vindt plaats op incidentele basis en op basis van meldingen of klachten.

Bijlage 1 APV Standplaatsvergunning en weigeringsgronden

Afdeling 4. Standplaatsen

Artikel 5:17 Begripsbepaling

1. In deze afdeling wordt verstaan onder standplaats: het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.

2. Onder standplaats wordt niet verstaan:

a. een vaste plaats op een jaarmarkt of markt als bedoeld in artikel 160, eerste lid, aanhef en onder h, van de Gemeentewet;

b. een vaste plaats op een evenement als bedoeld in artikel 2:24.

Artikel 5:18 Standplaatsvergunning en weigeringsgronden

1. Het is verboden zonder vergunning van het college een standplaats in te nemen of te hebben.

2. Het college weigert de vergunning wegens strijd met een geldend bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de vergunning worden geweigerd:

a. indien de standplaats hetzij op zichzelf hetzij in verband met de omgeving niet voldoet aan redelijke eisen van welstand;

b. indien als gevolg van bijzondere omstandigheden in de gemeente of in een deel van de gemeente redelijkerwijs te verwachten is dat door het verlenen van de vergunning voor een standplaats voor het verkopen van goederen een redelijk verzorgingsniveau voor de consument ter plaatse in gevaar komt.

4. Op de vergunning is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.

Artikel 5:19 Toestemming rechthebbende

Het is de rechthebbende op een perceel verboden toe te staan dat daarop zonder vergunning van het college een standplaats wordt of is ingenomen.

Artikel 5:20 Afbakeningsbepalingen

1. Het verbod van artikel 5:18, eerste lid is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door de Wet milieubeheer, de Wet beheer rijkswaterstaatswerken of het Provinciaal wegenreglement.

2. De weigeringsgrond van artikel 5:18, derde lid, onder a, is niet van toepassing op bouwwerken.

Bijlage 2 Juridisch Kader

Naast de APV kunnen ook een of meerdere van de volgende regelingen of wetten van toepassing zijn op de standplaatshouder:

- Privaatrechtelijke regelingen

Indien de gemeente eigenaar van de grond is kan zij een vergoeding voor het gebruik van de grond bedingen. Dit gebeurt in de Gemeente Aalsmeer door middel van een huurcontract.

- Grondwet

Artikel 7 van de Grondwet (vrijheid van meningsuiting) brengt met zich mee, dat voor het aanbieden van gedrukte stukken geen vergunning kan worden geëist. Als dit echter gebeurt vanaf een standplaats, is voor het innemen van de standplaats wel een vergunning vereist.

- Vestigingswet bedrijven

Voor enkele branches is het verplicht te beschikken over een diploma Vaktechniek en/of Bedrijfstechniek. Dit geldt onder meer voor het slagersbedrijf, het bakkersbedrijf, het poeliersbedrijf en het visverwerkingsbedrijf. Het beschikken over een standplaatsvergunning ontslaat de vergunninghouder niet van de plicht om aan de eisen van deze wet te voldoen. Controle door de Fiscale Opsporingsdienst-Economische Controle Dienst (FIOD/ECD).

- Warenwet

De Warenwet stelt regels met betrekking tot de hoedanigheid en aanduiding van waren. Daarnaast stelt de wet eisen aan de hygiëne en degelijkheid van producten. De Warenwet geldt ook voor het drijven van handel vanaf een standplaats, maar omdat dit type handel enkele specifieke kenmerken heeft is er per 1 september 2004 de Hygiënecode Ambulante Handel Eet- en Drinkwaren uitgebracht. De Keuringsdienst van Waren handhaaft deze wet.

- Winkeltijdenwet

De bepalingen uit de Winkeltijdenwet gelden ook voor standplaatsen (art. 2, lid 2 Winkeltijdenwet). Op basis van de Winkeltijdenwet mag een standplaats op alle dagen van 06.00 – 22.00 uur worden ingenomen. Conform de Verordening winkeltijden Aalsmeer is openstelling van winkels op zon- en feestdagen alleen toegestaan van 10.00 uur tot 22.00 uur.

- Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer wordt een regeling getroffen ten aanzien van inrichtingen die hinder of overlast kunnen veroorzaken voor de omgeving. Deze bepalingen gelden ook voor standplaatshouders. Vooral aan mobiele verkoopinrichtingen van vis en snacks worden milieueisen gesteld. Deze eisen betreffen in hoofdzaak de gevolgen van het bakken. Het gaat dan om zaken als vetafscheiding van het afvalwater en voorkomen van stankoverlast. Dit wordt van geval tot geval beoordeeld, afhankelijk van de situatie ter plaatse. De standplaatshouder kan verplicht worden gesteld zelf voldoende maatregelen te nemen om zwerfvuil rond de standplaats te voorkomen. Deze regels worden in de door de gemeente te verlenen vergunning opgenomen.

- Wet op de Ruimtelijke ordening (vanaf 2022 Omgevingswet)

Uit jurisprudentie is gebleken dat ondanks het tijdelijke karakter van standplaatsen er een definitieve planologische reservering noodzakelijk is. In de bestemmingsplannen van de gemeente is hier geen rekening mee gehouden. Om deze reden is voor vaste

standplaatslocaties ambtshalve een omgevingsvergunning voor het strijdig gebruik met het bestemmingsplan aangevraagd.

- Woningwet

Op grond van artikel 2.1 lid 1 onder a van de Wabo. is het verboden te bouwen zonder vergunning van Burgemeester en wethouders. Een standplaatshouder met een mobiele wagen die elke avond zijn standplaats ontruimt, heeft geen bouwvergunning nodig. Een bouwvergunning dient te worden getoetst aan het bestemmingsplan, volgens welke detailhandel op de betreffende locatie wordt toegestaan. In een dergelijk geval is sprake van sedentaire detailhandel, treedt de APV terug en er is geen standplaatsvergunning nodig.

- Mededingingswet

De mededingingswet stelt voorwaarden aan het economische verkeer en biedt mogelijkheden om kartelvorming en misbruik van een economische machtspositie tegen te gaan.

Bijlage 3 Toetsingscriteria

De vaste standplaatslocaties zijn integraal getoetst om overlast of verstoring van de openbare orde en veiligheid te voorkomen. Hieronder zijn de specifieke toetsingscriteria opgenomen. Deze criteria zijn geborgd in de vaste voorschriften die worden opgenomen in de standplaatsvergunning. Aanvragen voor incidentele standplaatsen worden aan dezelfde criteria getoetst. De in gebruik zijnde standplaatslocaties zijn allemaal beoordeeld.

Openbare orde

- Brandveiligheid: op een afstand van minder dan vijf meter vanaf bebouwing mag geen standplaats worden ingenomen voor het frituren, bakken of braden in verband met gevaar voor overslag van brand in het geval dat brand op de standplaats ontstaat. Mogelijkheden voor uitzonderingen op deze regel worden door de brandweer beoordeeld.

- Sociale veiligheid: in het belang van de sociale veiligheid dient de openbare ruimte zoveel mogelijk open en controleerbaar te zijn. Een standplaats mag daarom niet op een zodanige locatie worden gesitueerd dat aan deze uitgangspunten afbreuk wordt gedaan.

Voorkomen of beperken van overlast

- In het kader van de Wet milieubeheer mag in de nabijheid van woonbebouwing of andere zogenaamde gevoelige gebouwen, zoals een medisch centrum, niet gefrituurd, gebakken of gebraden worden.

Ongehinderde doorgang van het verkeer of verkeersveiligheid

- Het beperken van overlast, verkeersvrijheid- en veiligheid, het ordelijk en veilig verloop van de verkeersbewegingen. Kramen, karren en stallen mogen een vlotte doorstroom van voetgangers niet beletten. Ook gehandicapten in rolstoelen, scootmobielen etc. dienen voldoende doorgang te behouden door de aanwezigheid van standplaatsen. Een standplaats mag geen verkeer- of parkeerhinder tot gevolg hebben. Standplaatsen mogen voorts nooit verkeersgevaarlijke situaties opleveren doordat zij bijvoorbeeld het zicht op naderend verkeer ontnemen. Bij de bepaling van de locaties voor standplaatsen wordt bovendien rekening gehouden met de toegankelijkheid voor hulpverleningsdiensten ingeval van calamiteiten. Kabels, leidingen, rioolputten, brandkranen e.d. dienen bereikbaar te zijn ten behoeve van reparatie of onderhoud.

Verzorgingsniveau (art. 5:18 lid 3, sub b)

- Een situatie waarbij het verzorgingsniveau voor de consument zou kunnen teruglopen vanwege brancheduplicering kan een reden zijn om een vergunningaanvraag te weigeren.

Overige voorwaarden

- Vaste vergunning voorschriften: Een standplaats dient te worden ingenomen met een mobiele verkoopinrichting. De maximale omvang van een verkoopwagen inclusief uitstalling is afhankelijk van de ruimte die een locatie biedt. De omvang wordt aangegeven in de vergunning;
- Standplaatsen komen niet in aanmerking voor een terras, omdat dit wordt voorbehouden aan horecagelegenheden;
- De standplaatshouder dient te voldoen aan de eisen van de Vestigingswet en aan de eisen van de Warenwet;

- De standplaatshouder dient zich te houden aan de Winkeltijdenwet en de Verordening winkeltijden Aalsmeer. Hij/zij mag vanaf een uur voor opening tot een uur na sluiting op de standplaats aanwezig zijn om deze in te richten;
- De verkoopwagens dienen op eerste aanzegging van de gemeente verwijderd te worden indien omstandigheden daartoe aanleiding geven;
- Per natuurlijke persoon of rechtspersoon wordt per locatie één standplaatsvergunning verleend;
- De natuurlijke persoon mag de standplaats niet onderverhuren en dient zelf het grootste deel van de dag aanwezig te zijn op de standplaats. Hiervoor kan bij vakantie of ziekte een uitzondering worden gemaakt, mits vervanging plaatsvindt door voldoende gekwalificeerd personeel;
- De natuurlijke persoon dient de standplaats na afloop van de vergunning leeg en in oorspronkelijke staat op te leveren;
- Overdacht van de standplaats is alleen toegestaan mits dit in familie van de eerste of de tweede graad plaatsvindt, of indien het een medewerker betreft die aantoonbaar 3 jaar in loondienst is. Overnamekandidaten dienen aan alle in deze nota gestelde voorwaarden te voldoen.

Bijlage 4 Voorwaarden Standplaatsvergunning

Deze standplaatsvergunning is slechts ter illustratie. De voorschriften zijn situatieafhankelijk en kunnen afwijken van onderstaand voorbeeld.

Gemeente Aalsmeer

STANDPLAATSVERGUNNING VAST

Gemeente : Aalsmeer
Datum :
Kenmerk :

Burgemeester en wethouders van Aalsmeer,

gelet op artikel 5:18 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Aalsmeer en het Standplaatsenbeleid Aalsmeer

besluiten:
vergunning te verlenen voor het innemen van een standplaats:

Looptijd vergunning	:	
Dagen en tijden	:	
Locatie	:	
Branche	:	
Vergunninghouder	:	
Contactpersoon	:	
Mobiel telefoonnummer	:	
Oppervlakte	:	m^2

Motivering
Uw aanvraag hebben wij getoetst aan de door ons te toetsen belangen, zoals onder andere genoemd in artikel 5:18 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Aalsmeer en het Standplaatsenbeleid Aalsmeer. Deze belangen komen door het innemen van uw standplaats niet in het geding, mits wordt voldaan aan de hieronder genoemde voorschriften, voorwaarden en beperkingen.

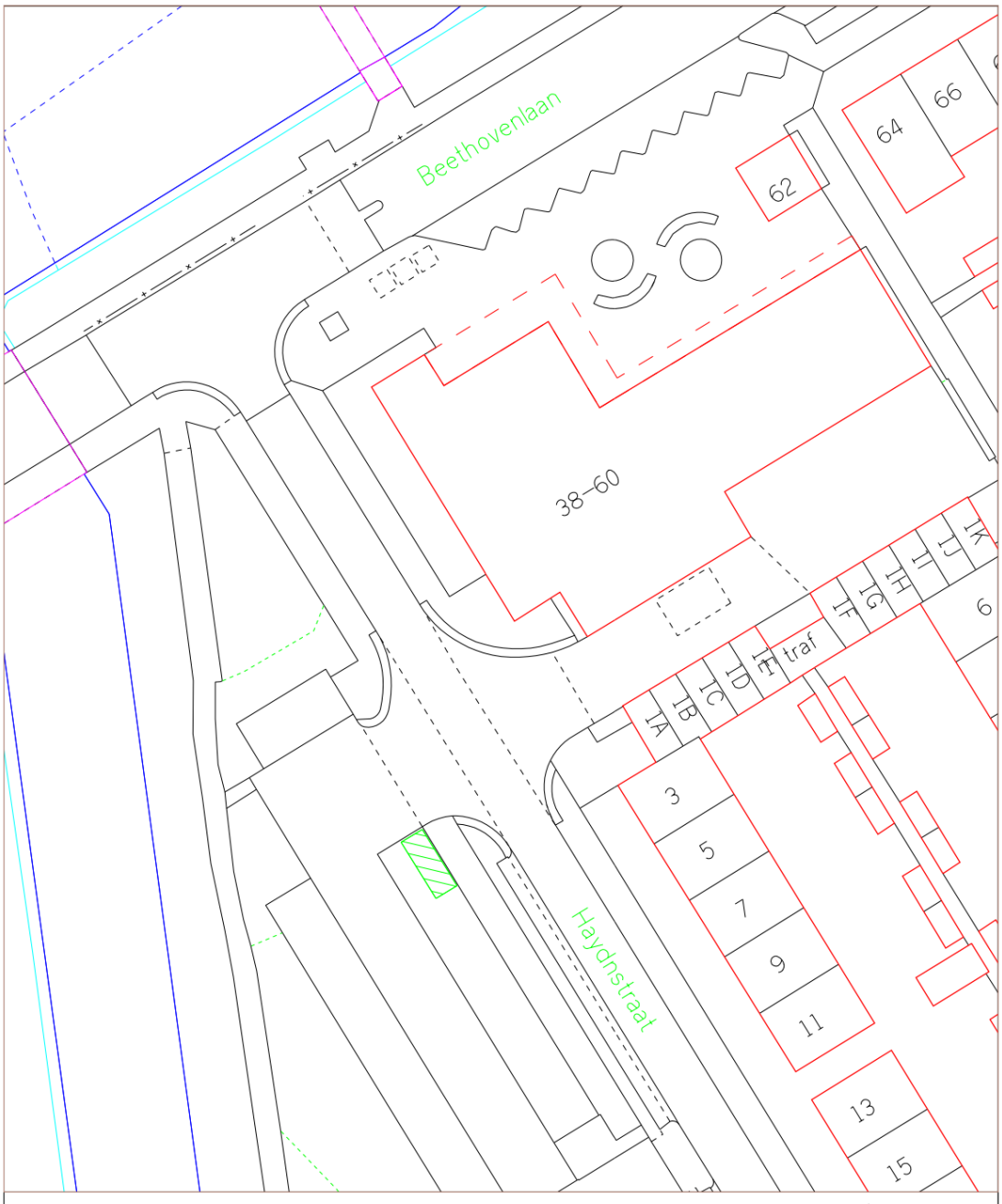
Voorschriften, voorwaarden en beperkingen
Aan deze vergunning verbinden wij de volgende voorschriften, voorwaarden en beperkingen:

<u>Algemeen:</u>
1. uw ingediende aanvraag maakt onderdeel uit van deze vergunning;
2. de standplaats wordt ingenomen op de locatie die is aangegeven op de bijgevoegde situatietekening;
3. het straatmeubilair moet vrij en bereikbaar blijven;

4. deze vergunning of een kopie daarvan toont u op eerste vordering van een daartoe bevoegde ambtenaar;
5. het innemen van de standplaats leidt er niet toe dat hulpdiensten in hun taak worden belemmerd;
6. aanwijzingen van gemeentewege, politie, brandweer en andere hulpdiensten worden direct opgevolgd;
7. bij uw standplaats mag u één reclamebord plaatsen;
8. (ondergrondse) brandkranen die op of nabij de in te nemen locatie aanwezig zijn, blijven met een diameter van 1,80 meter vrij van elke belemmering;
9. tijdens het innemen van de standplaats bent u telefonisch bereikbaar;
10. u houdt de openbare weg binnen een straal van 15 meter van uw standplaats schoon;
11. aan het eind van de dag verwijdert u uw verkoopwagen en laat u het gebruikte terrein in dezelfde staat achter, als waarin u deze voor gebruik heeft aangetroffen;
12. u slaat op de openbare weg geen verpakkingsmateriaal op;
13. u moet voldoende afvalbakken plaatsen;
14. u mag voor uw verkoopwagen maximaal 2 statafels met een maximale doorsnee van 1m^2 plaatsen;
15. u loost niet in de straatkolken (putten);
16. u moet voldoen aan de wettelijke regelingen en voorschriften ten aanzien van de verkoop van voedingswaren, waaronder ook wordt verstaan het beperken van stankoverlast die kan ontstaan als gevolg van het bakken en frituren. Er moet dan ook een deugdelijk filtersysteem in de bakwagen zijn aangebracht die voldoet aan de wettelijke milieueisen uit het Activiteitenbesluit;
17. u verhuurt uw standplaats niet onder en bent zelf het grootste deel van de tijd aanwezig;
18. u mag de standplaats alleen aan iemand overdragen die aantoonbaar 3 jaar bij u in loondienst is, of familie van u is in de eerste of tweede graad.

Wij behouden te allen tijde het recht om deze vergunning in te trekken of te wijzigen.

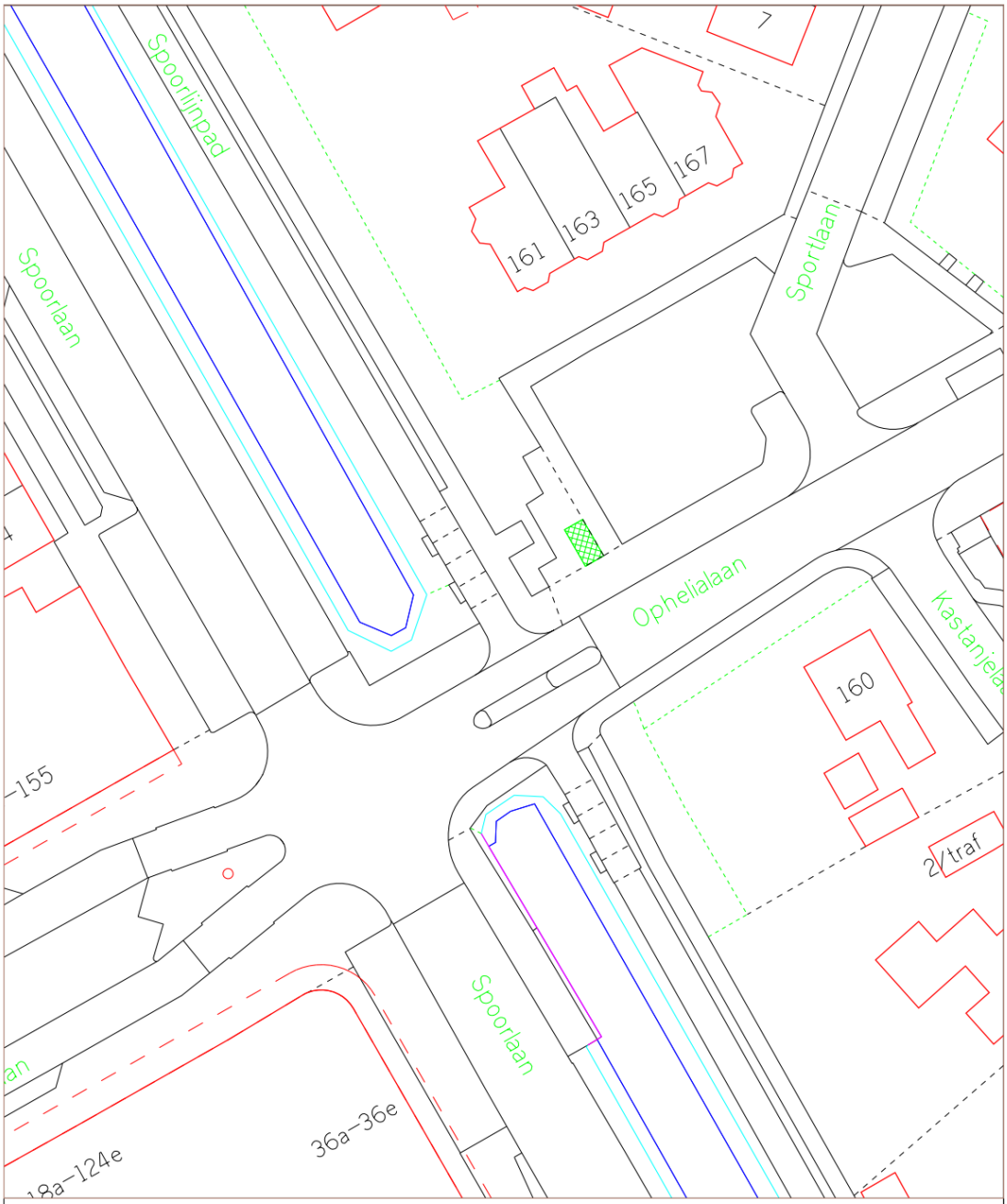
Bijlage 5: Situatietekeningen



Gemeente Aalsmeer

Raadhuisplein 1
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer
T 0297 387575
F 0297 387676

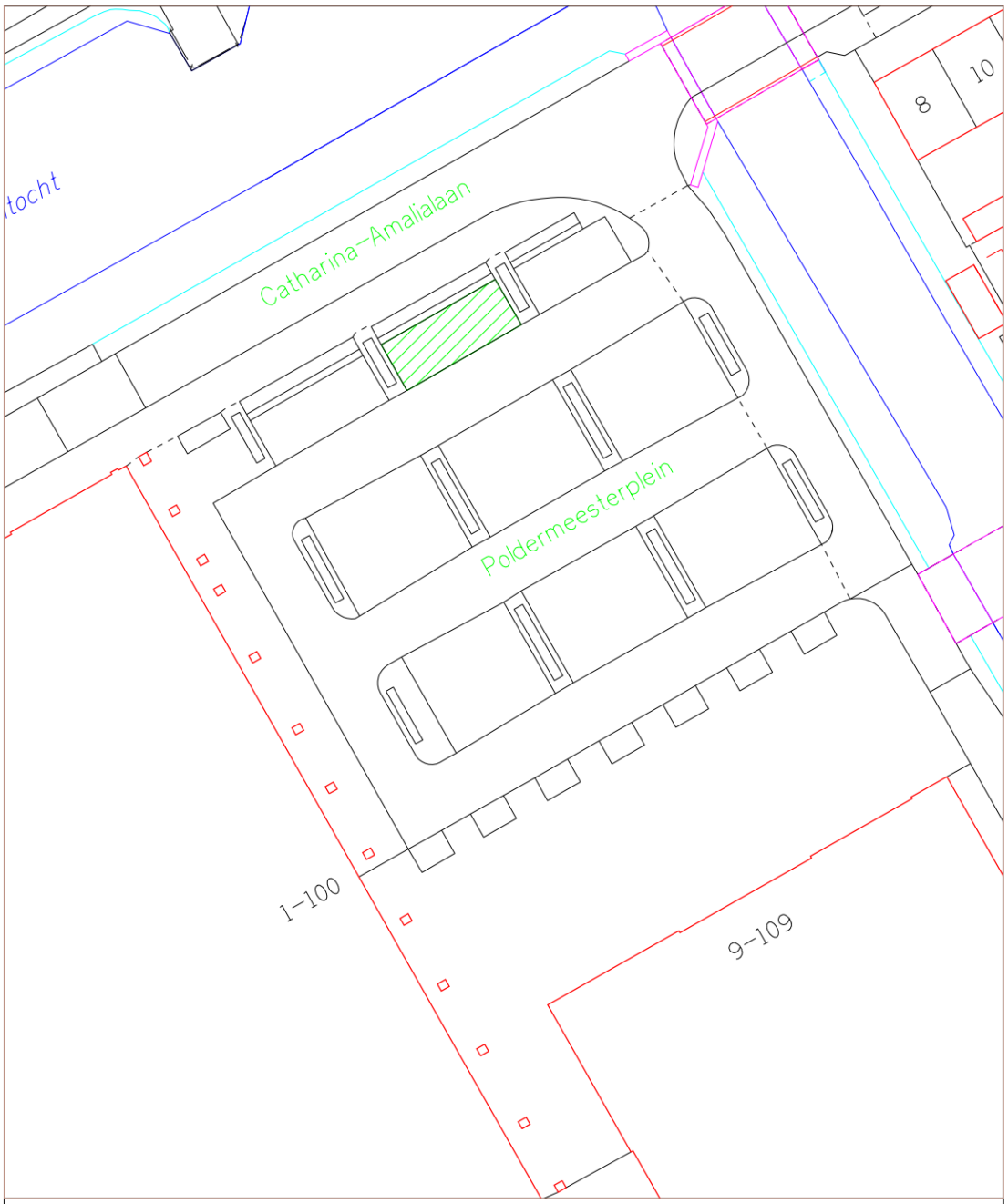
Locatie : Beethovenlaan	Onderwerp : Standplaats locatie
Datum : 19-3-2020	Schaal : 1:500
Getekend : M. Jongenelen	Bestand : standplaats - Beethovenlaan.dgn



Gemeente Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer
Raadhuisplein 1
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer
T 0297 387575
F 0297 387676

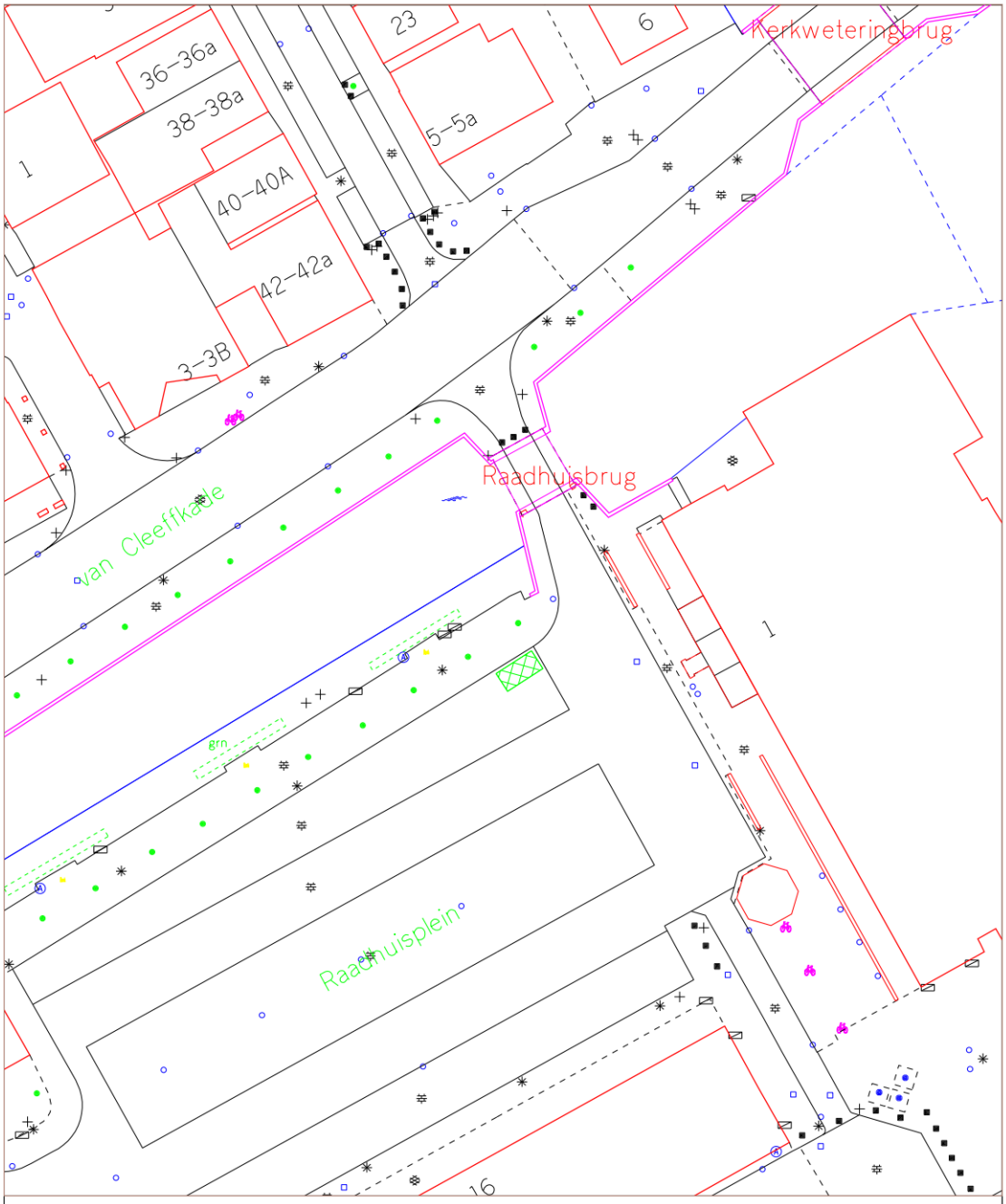
Locatie : Opheilialaan	Onderwerp : Standplaats locatie
Datum : 19-3-2020	Schaal : 1:500
Getekend : M. Jongenelen	Bestand : standplaats - Ophelialaan.dgn



Gemeente Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer
Raadhuisplein 1
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer
T 0297 387575
F 0297 387676

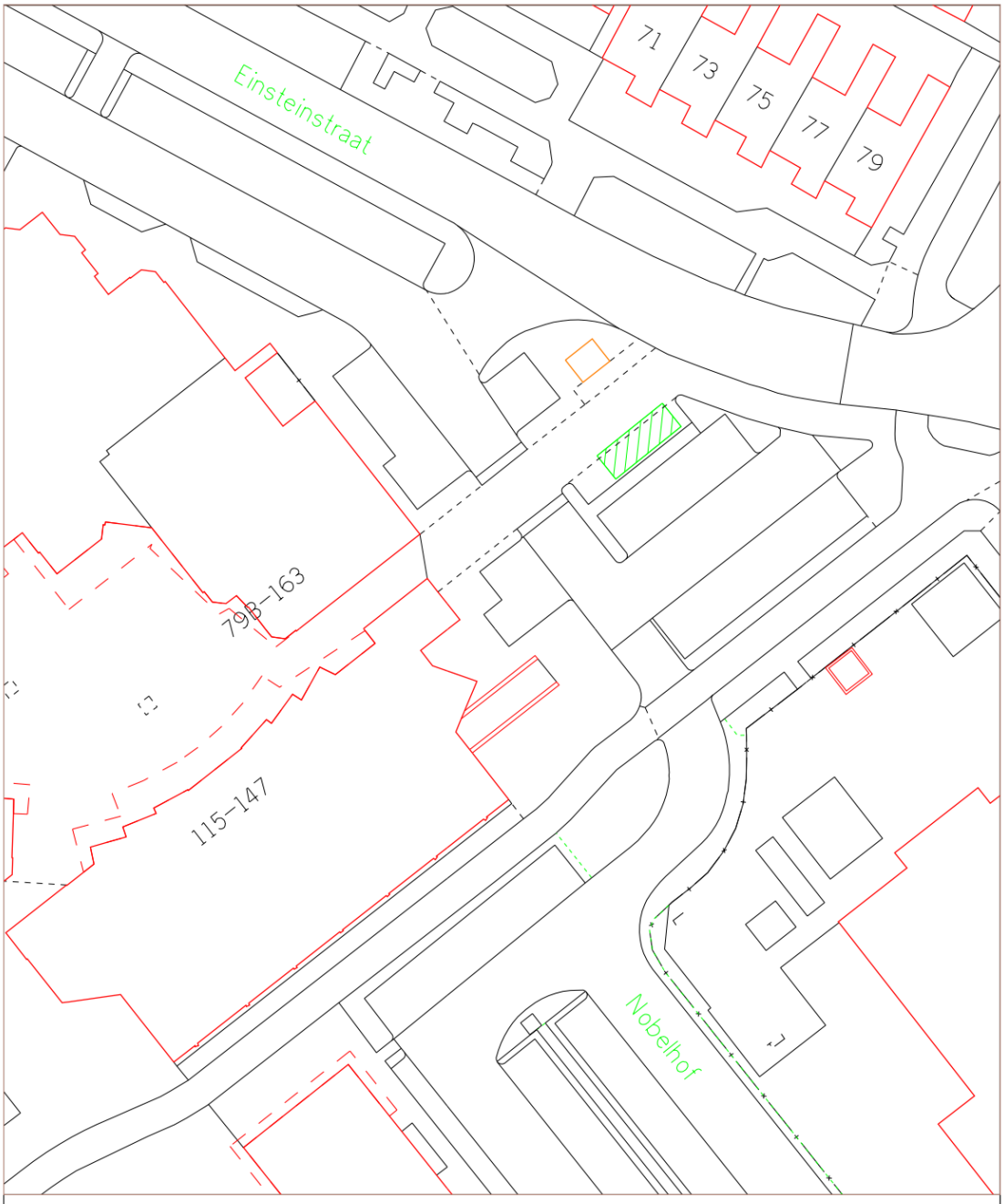
Locatie : Poldermeesterplein	Onderwerp : Standplaats locatie
Datum : 19-3-2020	Schaal : 1:500
Getekend : M. Jongenelen	Bestand : standplaats - Poldermeesterplein.dgn



Gemeente Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer
Raadhuisplein 1
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer
T 0297 387575
F 0297 387676

Locatie : Raadhuisplein	Onderwerp : Standplaats locatie
Datum : 19-3-2020	Schaal : 1:500
Getekend : M. Jongenelen	Bestand : standplaats - Raadhuisplein.dgn



Gemeente Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer
Raadhuisplein 1
Postbus 253
1430 AG Aalsmeer
T 0297 387575
F 0297 387676

Locatie : Winkelcentrum Kudelstaart	Onderwerp : Standplaats locatie
Datum : 19-3-2020	Schaal : 1:500
Getekend : M. Jongenelen	Bestand : Winkelcentrum kudelstaart - Einsteinstraat.dgn

Gemeente Aalsmeer

Nota van Beantwoording

Ontvangen reacties en beantwoording van reacties op de

Ontwerp Standplaatsenbeleid Aalsmeer

1. Wijze van beantwoording
De Nota van Beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op afwijkingen van omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties van Startnotities, Beleidsnota's, Gebiedsvisies en Structuurvisies.

Van 26 augustus tot 7 oktober heeft het ontwerp standplaatsenbeleid 6 weken ter inzage gelegen in het kader van de formele inspraakprocedure. Tijdens deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld om hierop een zienswijze in te dienen.

De ingekomen reacties zijn geanonimiseerd en puntsgewijs samengevat weergegeven in deze Nota van Beantwoording. De inspraakreacties zijn in hun geheel beoordeeld en beantwoord op volgorde van ontvangst per indiener.
In de middelste kolom vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie eventueel leidt tot aanpassing van het ontwerp Standplaatsenbeleid. Indien van toepassing wordt een korte toelichting gegeven.

Alle indieners ontvangen na vaststelling het totaaloverzicht van de Nota van Beantwoording. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant. Deze Nota van Beantwoording zal met het Standplaatsenbeleid Aalsmeer ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad. Op de vaststelling van het standplaatsenbeleid is geen bezwaar of beroep mogelijk.

2. Samenvatting

Het standplaatsenbeleid Aalsmeer dateert uit 2011 (Standplaatsen- en ventbeleid gemeente Aalsmeer 2011) en is op onderdelen verouderd, dan wel minder goed werkbaar gebleken. Om die reden is het beleid herschreven. De hoofdlijn van het beleid is hierbij onveranderd gebleven, te weten, standplaatsen worden alleen ingepast in de nabijheid van een winkelgebied en hierbij wordt maximaal voor twee dagen per week toestemming verleend. Op deze wijze wordt bereikt dat standplaatsen aanbod toevoegen aan het lokale voorzieningenaanbod zonder dat het gevestigde winkelaanbod hier grote concurrentie van ondervindt.

3. Binnengekomen reacties op ontwerp Standplaatsenbeleid Aalsmeer 2021

	Ingekomen reacties tijdens reactietermijn		
	Samenvatting ingediende reacties per inzender	**Beantwoording reacties per punt**	**Visie Aanpassing**
1.	<u>Reactie d.d. 21 september 2020</u> Gesteld wordt dat in de beleidsnota op twee plekken wordt aangegeven dat de gemeente een standplaatsvergunning intrekt als deze zonder opgaaf van redenen langer dan zes weken niet is ingenomen. In de als bijlage gevoegde model huurovereenkomst komt dit terug maar daar staat de zinsnede 'een *aaneengesloten* periode van zes weken' voor gebruiker. Gevraagd wordt om het woord *aaneengesloten* ook in de beleidsnota over te nemen. Gevraagd wordt om het begrip 'tijdig' met betrekking tot het aanvragen van een (nieuwe) vergunning(termijn) te definiëren.	De tekst in de beleidsnota heeft betrekking op de vergunning, niet op de huurovereenkomst. Zou hier de term *aaneengesloten* expliciet worden toegevoegd, dan zou de mogelijkheid geboden worden om langdurig slechts één moment in de zes weken telkens een standplaats in te nemen, zonder dat een vergunning kan worden ingetrokken. Als in een beleidsnota een harde termijn wordt genoemd kan daar gedurende de looptijd van het beleid ook niet meer van worden afgeweken.	NEE NEE
2.	<u>Reactie d.d. 28 september 2020</u> Indieners van de zienswijze staan al tientallen jaren met een standplaats op het Raadhuisplein. Zij vinden het erg jammer als deze standplaats na herinrichting van het gebied komt te vervallen en verplaatst naar het Praamplein. Als het niet anders is verplaatsen ze wel mee. Mede met het oog op de benodigde voorzieningen willen deze standplaatshouders (tijdig) betrokken worden bij het bepalen van de locatie van deze standplaats op het Praamplein.	Ruim voorafgaand aan het moment waarop de standplaats op het Raadhuisplein komt te vervallen en een vervangende standplaats op het Praamplein wordt aangewezen treedt de gemeente hierover in overleg met de betrokken ondernemers.	NEE

3.	<u>Reactie d.d. 6 oktober 2020</u> Opgemerkt wordt dat als de omstandigheden dit mogelijk maken de Lionsclub sinds jaar en dag een vergunning krijgt voor het voeren van een koek en zopie standplaats aan de Westeinder ter hoogte van de Stommeerweg 97. Deze standplaats is tevens ingericht als stempelpost voor schaatstoeren. In het ontwerpstandplaatsen beleid is deze locatie niet meer opgenomen. De lionsclub vindt dat erg jammer en verzoekt over de locatie Stommeerlaan alsnog kan worden meegenomen, dan wel dat de locatie Watertoren, die wel wordt genoemd in het Standplaatsenbeleid toevalt aan de Lionsclub.	In het thans nog vigerende standplaatsenbeleid zijn geen exacte plaatsen voor koek en zopietenten vastgelegd. Wel is het aantal gemaximeerd op acht standplaatsen. In het nieuwe standplaatsenbeleid worden zes standplaatsen voor koek en zopie benoemd en opgenomen. Gelet op het traditionele karakter, de functionele betekenis (stempelpost) en het feit dat schaatsweer nog maar weinig voorkomt zal de locatie Stommeerlaan als zevende standplaats voor koek en zopie aan de beleidsnota worden toegevoegd.	JA

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	205
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	5
Omschrijving	Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	7 januari 2021

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Portefeuillehouder wethouder mr. R.K. van Rijn, MBA

Datum B&W-besluit 8 december 2020

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Clement Jager
020 540 43 85
c.jager@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
21 januari 2021

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 5 januari 2021

Onderwerp

Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer

Gevraagd besluit

Het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer vast te stellen

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

We willen Aalsmeer ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en (verkeers-)veilig houden. Hier-voor is het nodig om te weten wat er tot 2040 in Aalsmeer en de regio gebeurt en welke trends en ont wikkelingen er rond mobiliteit spelen. Op basis hiervan worden de uiteindelijke keuzes gemaakt.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

Er wordt een Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer opgesteld. Het voorliggend document (het Koersdo cument) vormt, na het voor de zomer op-geleverde Analysedocument, het tweede document om uiteindelijk tot de Mobiliteitsagenda Aalsmeer te komen. In het Koersdocument worden de toekom stige ontwikkelingen in beeld gebracht en wordt de (inhoudelijke) koers voor de Mobiliteitsagenda bepaald.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 5, Ruimtelijke Ontwikkeling

Aanleiding

In het collegeprogramma is opgenomen dat er een update komt van het verkeer- en vervoer-plan Aalsmeer.

Argumenten

Het Koersdocument bevat de 11 inhoudelijke koersen op basis waarvan de Mobiliteitsagenda Aals meer wordt opgesteld. Na vaststelling van het Koersdocument kan (verder) gewerkt worden aan de Mobiliteitsagenda.

Kanttekeningen

Bij niet instemmen met het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer loopt het proces vertraging op.

Financiën

Geen

Communicatie

Geen

Procedure

Na vaststelling van het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer wordt op basis hiervan in de volgende stap de Mobiliteitsagenda Aalsmeer opgesteld. Onderdeel van deze stap vormt participatie met in woners en ondernemers. Behandeling van de Mobiliteitsagenda Aalsmeer is voorzien in de Raad van juni 2021.

Bijlagen

1. Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer

De waarnemend secretaris, De voorzitter,

mr. J.J.A. Dunselman mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

het Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer vast te stellen

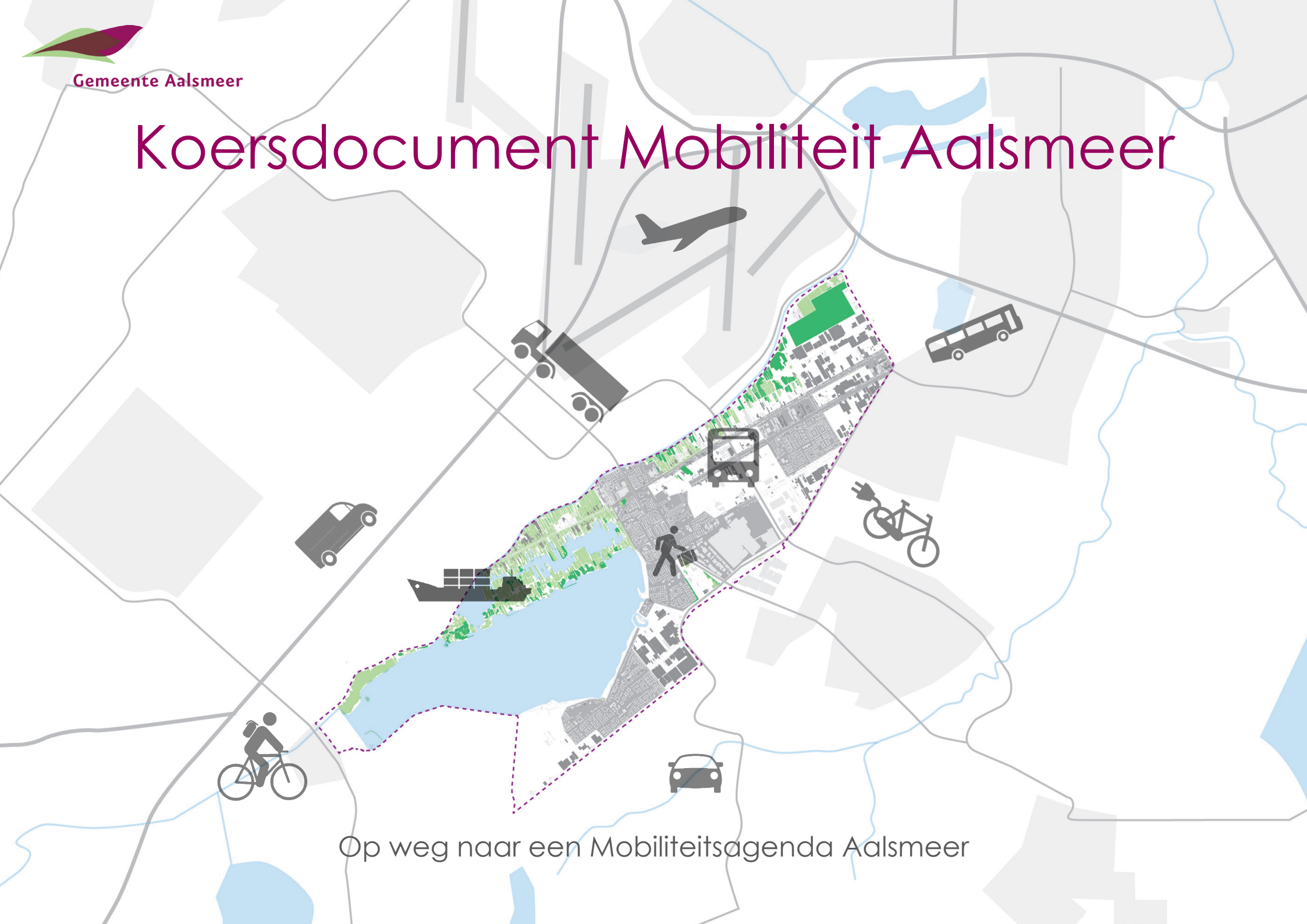
Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 januari 2021.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Koersdocument Mobiliteit Aalsmeer



Op weg naar een Mobiliteitsagenda Aalsmeer

Gemeente Aalsmeer

Colofon

Projectteam
Mobiliteitsagenda Aalsmeer

januari 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. SWOT-analyse Mobiliteit Aalsmeer
3. Beleidsanalyse
4. Trends en ontwikkelingen Mobiliteit
5. Ontwikkeling Aalsmeer tot 2040
6. Conclusie
7. Mobiliteitskoersen Aalsmeer

Bijlage: Onderzoek Jongeren Aalsmeer


Aalsmeer
Gemeente Aalsmeer
welkom

1 Inleiding

Een Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer

De afgelopen jaren is er veel gebeurd rondom de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer: de N201 is verlegd om Aalsmeer heen, het openbaar vervoer in de regio is opnieuw aanbesteed, het aantal logistieke bewegingen en pakketbezorgingen is verder toegenomen, de elektrische fiets (ook wel e-fiets) heeft zijn intrede gedaan en Aalsmeer en omgeving is gegroeid qua aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers. De verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar verder toe gaat nemen. Daarnaast komen er ook nieuwe (mobiliteits-)ontwikkelingen op Aalsmeer af. Deze ontwikkelingen en veranderingen zijn niet allemaal meegenomen in het huidig vigerende Aalsmeers Verkeer- en Vervoerplan (AVVP) uit 2009. Dat vraagt om een update, een nieuw plan om Aalsmeer ook in de toekomst bereikbaar te houden. In het Collegeakkoord Aalsmeer is hier het volgende over geschreven:

Collegeakkoord Aalsmeer
Het is belangrijk dat het verkeer, zowel het personenvervoer als het vrachtverkeer, binnen onze gemeente goed kan doorstromen en ook dat de verbindingen met de regio goed zijn en blijven. Wij gaan een nieuw verkeers- en vervoersplan maken waarin wij anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en die goed afstemmen op de huidige situatie.

De nieuwe ontwikkelingen vragen niet alleen om een update, maar ook om een andere benadering van mobiliteit. In het huidige verkeer- en vervoerplan is bijvoorbeeld heel nauw gekeken naar verkeer en vervoer, is er nauwelijks afstemming met andere beleidsterreinen en wordt elke vervoerswijze apart bekeken. De huidige ontwikkelingen én de steeds beperkter wordende ruimte vragen om een aanpak waar niet de modaliteit (de vervoerswijze, het vervoersmiddel) maar de mobiliteit (het verplaatsen) centraal staat en waar een nadrukkelijke koppeling wordt gemaakt met ruimtelijke ontwikkelingen, leefkwaliteit en duurzaamheid. De samenhang tussen mobiliteit en andere ontwikkelingen vormen tezamen een belangrijke basis voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer.

In drie stappen naar een Mobiliteitsagenda voor Aalsmeer

De Mobiliteitsagenda wordt in drie stappen ontwikkeld: van een Analysedocument, via een Koersdocument naar de daadwerkelijke Mobiliteitsagenda. Grofweg gaat het in de eerste stap om het verzamelen van data en feiten over de huidige bereikbaarheid van Aalsmeer. In de tweede stap wordt meer ingegaan op de relevante toekomstige ontwikkelingen en de verschillende koersen die met de Mobiliteitsagenda opgegaan wordt. In de laatste stap, de Mobiliteitsagenda Aalsmeer, wordt op basis van de eerste twee stappen het mobiliteitsbeleid neergelegd om ervoor te zorgen dat Aalsmeer bereikbaar, veilig en leefbaar blijft in de toekomst.

Voor de zomer van 2020 is het Analysedocument Mobiliteit Aalsmeer afgerond, dit Koersdocument vormt de tweede stap.

Wat is het Koersdocument?

Waar het Analysedocument vooral een “foto van NU” was, is dit document, startend vanuit de analyse, meer een toekomstverkenning: welke ontwikkelingen komen op Aalsmeer af en wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van, naar en in Aalsmeer? Op basis van die ontwikkelingen worden richtinggevende keuzes (‘koersen’) gemaakt die in de Mobiliteitsagenda zelf verder uitgewerkt worden en waar concrete acties en maatregelen aan gekoppeld worden.

Impact Covid-19 crisis
Door de Covid-19 crisis is de wereld sterk veranderd. Deze crisis heeft ook gevolgen voor de mobiliteit: individueel vervoer (auto, fiets) is bijvoorbeeld meer populair dan collectief vervoer (openbaar vervoer, taxi). Het is onmogelijk te voorspellen wat de lange termijn effecten van Covid-19 zijn, aan de andere kant zijn het ook bestaande trends die nu door Covid-19 in de versnelling komen. In dit Koersdocument wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de gevolgen van Covid-19 voor de mobiliteit.

Hoe is de informatie verzameld?

Algemene trends en ontwikkelingen in de mobiliteit komen voort uit onderzoeken die in het vakgebied zijn gedaan; bijvoorbeeld onderzoeken van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, onderdeel Ministerie IenW), maar ook onderzoeken vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast is ander beleid (Rijk, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam) van belang voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer, hier moet op aangesloten worden. Ook zijn verdiepende gesprekken gevoerd met Aalsmeerse inwoners en ondernemers om op enkele nog openstaande en nader aan te vullen onderwerpen van het Analysedocument meer informatie te krijgen. Dit ging bijvoorbeeld om logistiek, vervoer over water en de mening van ouderen en jongeren.



Leeswijzer

Het Koersdocument begint met waar het Analysedocument is geëindigd: de SWOT-analyse van de (huidige) mobiliteit van Aalsmeer. Vervolgens wordt het voor de mobiliteit van Aalsmeer relevante beleid beschreven en worden in hoofdstuk 4 de mobiliteitstrends en ontwikkelingen op een rij gezet. In het vijfde hoofdstuk wordt geschetst hoe Aalsmeer zich ontwikkeld tot 2040 en wat de gevolgen voor de bereikbaarheid zijn. In het zesde hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet: de SWOT wordt geactualiseerd met de nieuwe kennis en de belangrijkste aandachtspunten worden op een rij gezet. Dit leidt tot de koersen in het laatste hoofdstuk; deze koersen bepalen gezamenlijk de richting van de Mobiliteitsagenda.


AALSMEER

2

SWOT analyse mobiliteit Aalsmeer

Het Analysedocument sloot af met een concluderende SWOT-analyse van de huidige Mobiliteit van Aalsmeer. Wat zijn de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen? De SWOT-analyse vormt het startpunt van het Koersdocument. Later in dit Koersdocument wordt de SWOT-analyse, op basis van de nieuwe kennis, nogmaals bekeken en aangescherpt.

Sterktes

- Aalsmeer is strategisch gelegen in de MRA met belangrijke woon- en werkgebieden in directe omgeving
- Goede regionale bereikbaarheid per (vracht-)auto en OV, onder andere door de nieuwe N201 en OLV
- Sterke (lokale) economie; gespecialiseerd in groot- en detailhandel gerelateerd aan sierteeltsector
- Goede autobereikbaarheid in Aalsmeer zelf
- Stijgend fietsbezit en fietsgebruik
- Goed HOV busnetwerk voor de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, o.a. rechtstreeks met Schiphol, station Hoofddorp, station A'dam Zuid
- Toename verkeersveiligheid
- Verkeer zorgt niet voor overschrijding milieunormen

Zwaktes

- Lintbebouwing zorgt voor veel verplaatsingen
- Hoog autobezit en autogebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan vaak met auto naar het werk
- Beperkte en gefragmenteerde routes voor het langzaam verkeer
- Fiets- en looppaden verkeren in slechte conditie, zijn ook niet altijd vrijliggend (te maken)
- Matig OV-gebruik
- Interne OV-bereikbaarheid: lage busfrequentie tussen Kudelstaart en Aalsmeer
- Hoge parkeerdruk in woonwijken
- Veel zwaar verkeer van, naar en door de gemeente

Kansen

- Meer focus op mooie, rustige, groene langzaam verkeer routes, zowel lokaal als regionaal: betere kwaliteit verbindingen en betere bebording
- Betere bereikbaarheid en haltevoorzieningen R Net haltes, koppeling modaliteiten
- Stimuleren gebruik E-bike (e-scooter) en fiets, ook voor werknemers, wonen veelal in Aalsmeer of kernen direct eromheen, dit is ook een duurzaamheidskans
- Versnelling R Net door nieuwe routing / haltes
- Versnellen OV reistijd tussen Kudelstaart en Amsterdam/ Amstelveen
- Extra focus op verkeersveiligheid met nieuwe vervoervormen en toegenomen drukte
- Regionale bundeling logistiek, vooral voor winkels, horeca, instellingen en bouwlogistiek, en logistiek over water
- Meer ruimte voor duurzame mobiliteit

Bedreigingen

- Toename verkeer door ruimtelijke ontwikkelingen en ontbreken uitbreidingsruimte (weg)infrastructuur
- Grote autoverkeersdruk op in-/uitvalswegen van/naar Aalsmeer en Kudelstaart
- Interne OV-bereikbaarheid (fijnmazigheid) verslechterd verder door focus op R Net
- Ruimtegebrek voor abri's en fietsenstallingen bij OV-haltes
- Toename verkeersonveiligheid kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bikes en brommobielen) door drukte en nieuwe vervoerswijzen
- Toename logistiek, zowel zwaar verkeer als stedelijke distributie
- Mogelijke overschrijding milieunormen door groei verkeer



3 Beleidsanalyse

De bereikbaarheid van Aalsmeer staat niet op zich: regionale ontwikkelingen, of het nu gaat om grote infrastructuurprojecten of ruimtelijke ontwikkelingen, zijn medebepalend voor deze bereikbaarheid. Datzelfde geldt ook voor het mobiliteitsbeleid van Aalsmeer Dit dient ook aan te sluiten op geldend landelijk en regionaal beleid. In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van lokaal, regionaal en landelijk beleid waar in de Mobiliteitsagenda rekening mee gehouden dient te worden.

3.1 Beleid lokaal

Gemeente Aalsmeer

Binnen enkele jaren wordt de Omgevingswet van kracht. Dit is een wet die vele losse wetten en regels samenvoegt met als doel om uiteindelijk integraal besluiten te kunnen nemen en niet voor ieder los besluit een los traject te hoeven doorlopen. Dit heeft ook gevolgen voor visies en beleid van overheden: geen veelheid aan sectorale visies, maar één of enkele integrale visies. Het Rijk heeft al een Omgevingsvisie gemaakt en ook de provincie Noord-Holland heeft dit al gedaan, zie hiervoor de volgende paragraaf. In Aalsmeer wordt nu ook toegewerkt naar een Omgevingsvisie, maar deze wordt pas door het volgende college vastgesteld. Op weg naar die Omgevingsvisie wordt nu wel gewerkt aan allerlei bouwstenen: het Koersdocument voor de Omgevingsvisie zelf, de Woonagenda is gereed en er wordt een Strategie op Werklocaties ontwikkeld. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer vormt uiteindelijk ook één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Daarnaast wordt bereikbaarheid, zover van toepassing, meer dan voorheen integraal in de verschillende bouwstenen meegenomen.



3.2 Beleid landelijk en regionaal

Rijksoverheid

Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. De NOVI geeft richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Op naar een land met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast. In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen, één van die belangen is het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Mobiliteit is in de NOVI sterk gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking wordt niet alleen het woningaanbod verbeterd, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad. De beleidskeuzes voor Mobiliteit zijn gekoppeld aan de opgave ‘Sterke en gezonde steden en regio’s’. De belangrijkste beleidskeuzes zijn:

1. We versterken het Stedelijk Netwerk Nederland door de ontwikkeling van de stedelijke regio’s te ondersteunen en te zorgen voor goede onderlinge en externe verbindingen. Verstedelijking koppelen we aan de ontwikkeling van de (ov-) infrastructuur en vindt plaats in de regio’s waar er vraag is. De grote open ruimten tussen de steden behouden hun groene karakter.

2. Het Rijk hanteert een integrale verstedelijkingsstrategie. Dit is een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en leefomgevingskwaliteit. Zo kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen.
3. Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio. Toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op efficiënte wijze ingepast met oog voor beschikbare ruimte en mobiliteit. Het woningaanbod in de regio's sluit aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse.
4. Voor de bestaande bebouwing zetten we in op een integratie van stedelijke ontwikkeling en beheer om te komen tot een efficiënte aanpak van de vele opgaven daar.
5. We richten de leefomgeving zo in dat deze een actieve, gezonde leefstijl en maatschappelijke participatie bevordert. We verbeteren de luchtkwaliteit, zodat in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.
6. Het stedelijke mobiliteitssysteem levert een goede bereikbaarheid op. De auto, het ov, fietsen en lopen zijn onderling verknoopt. Het systeem draagt zo bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl.

Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2019 een notitie opgesteld rond de inzet richting 2040, mede als input voor de hierboven beschreven NOVI. De Schets Mobiliteit naar 2040 gaat uit van acht speerpunten:

1. Veiligheid als belangrijke randvoorwaarde
2. Een robuust mobiliteitssysteem
3. Verduurzaming mobiliteit en verbetering leefbaarheid
4. Bereikbare en leefbare stedelijke en landelijke gebieden
5. Nationale netwerken op orde: beter benutten, aanleg en geïntegreerd systeem
6. Internationale mobiliteit
7. Goederenvervoer – versterking mainports en corridors, verduurzaming en digitalisering
8. Technologie en data biedt kansen

Klimaatakkoord

Met de ondertekening van het Klimaatakkoord van Parijs in december 2015, het regeerakkoord uit 2017 en de doorvertaling daarvan in het Klimaatakkoord van 2019, heeft Nederland een duidelijk doel gesteld: in 2030 is de uitstoot van broeikasgassen met 49% verminderd en in 2050 met 95%, beide ten opzichte van 1990. Ook Mobiliteit heeft een rol in het akkoord. In het Klimaatakkoord zijn rond mobiliteit vier thema's met aandachtspunten benoemd, dit zijn:

1. Duurzame energiedragers
   - Hernieuwbare energiedragers
   - Stimuleren waterstof (realisatie waterstoftankstations)
   - Duurzaam inkopen overheden
2. Elektrisch (personen)vervoer
   - 100% emissieloze nieuwverkoop van personenauto's in 2030
   - Opzetten laadinfrastructuur
3. Verduurzaming logistiek
   - Middelgrote zero-emissiezones stadslogistiek in 30 tot 40 grotere gemeenten in 2025, nadenken over logistieke hubs
   - Zero-emissie bouwverkeer, mobiele werktuigen en bussen
   - Klimaatneutrale en circulaire grond-, weg- en waterwerken (GWW)
   - 30% reductie van de CO2-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030
4. Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets)
   - 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030 door gebruik andere vervoerswijzen en flexibel werken
   - Mobiliteit als dienst: deelconcepten, combineren vervoerssystemen, slim parkeren
   - Stimuleren deelmobiliteit (auto delen, scooter delen)

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur
SPV 2030 kent een nul ambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel, en beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid.
Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur;
2. Heterogeniteit in het verkeer;
3. Technologische ontwikkelingen.
4. Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):
5. Kwetsbare verkeersdeelnemers;
6. Onervaren verkeersdeelnemers.
7. De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en het gedrag.
8. Rijden onder invloed;
9. Snelheid in het verkeer;
10. Afleiding in het verkeer;
11. Verkeersovertreders.



Provincie Noord-Holland

Provinciale Omgevingsvisie 2050, Agenda Mobiliteit
In november 2018 is de Omgevingsvisie NH2050 van de provincie Noord-Holland vastgesteld. Als beleidsuitwerking hiervan is een Agenda Mobiliteit
opgesteld. In deze agenda zijn drie strategische opgaven voor de Mobiliteit bepaald:

1. Bouwen en bewegen worden in samenhang beschouwd, om zo de groei te faciliteren;
2. Er wordt gewerkt aan een klimaatbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem;
3. Alle ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit worden vroegtijdig en continu in het licht van de leefomgeving geplaatst.

Bij de drie opgaven vormen "samenwerking" en "gebiedsgerichte aanpak" essentiële voorwaarden. De ambitie is om te komen tot een efficiënt netwerk van Mobiliteit; efficiënt in gebruik, ruimte en energie.

Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam
Het Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld door de VRA-gemeenten in december 2017 en herbevestigd door de huidige gemeenteraden, geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen.
2. Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid.
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie.
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit.
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Dit beleidskader vormt de “paraplu” voor gemeentelijk beleid in de VRA en vormt ook de afweging voor de Investeringsagenda Mobiliteit van de VRA.




Kerkweg
afgesloten
OPENHAARDEN
KACHELS
ROOKKANALEN

4 Trends en ontwikkelingen mobiliteit

Mobiliteit staat niet op zich, mensen bewegen zich niet zonder reden van A naar B en met een bepaald vervoermiddel. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen die de komende jaren van invloed zijn op de (Aalsmeerse) mobiliteit weergegeven. In dit hoofdstuk wordt ook ingegaan op de nu bekende en de te verwachten gevolgen van de Covid-19 crisis voor de mobiliteit.

4.1 Algemene trends en ontwikkelingen

In deze paragraaf worden de meest bekende en meest zekere trends en ontwikkelingen genoemd die van invloed zijn op de mobiliteit. Dit zijn wel de trends die ingezet zijn de afgelopen jaren. Waar van toepassing wordt dan ook al gekeken naar mogelijke impact van Covid-19 op de trends.

1. Verstedelijking zet door, maar hoe snel?



Wereldwijd groeien de steden en is een trek naar de stad waarneembaar. De vraag is, als resultante van Covid-19, of deze trend in dezelfde snelheid doorzet. Thuiswerken en een groene woonomgeving zijn immers meer populair geworden, heeft dit gevolgen voor de populariteit van de stad?

2. Snelle technologische ontwikkelingen



De techniek gaat steeds sneller, het is lastig te bepalen waar we over 10 jaar staan qua techniek en wat dat voor gevolgen heeft voor de mobiliteit. Het gaat zowel om techniek in voertuigen als bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van datagedreven, slimme verkeerslichten.

3. Transitie naar een informatiesamenleving



We kunnen op elke plek, op elk moment beschikken over informatie. Met deze informatie kunnen we ter plekke de beste reis kiezen en zijn we minder afhankelijk van vaste patronen. Betere beschikbaarheid van data kan ook de brede mobiliteit, zoals bijvoorbeeld de logistiek, verder optimaliseren.

4. Gezondheid en milieu worden steeds belangrijker



De bewustwording dat we zuinig op onszelf en de wereld moeten zijn neemt steeds verder toe. Duurzame mobiliteit en zelf bewegen wordt steeds belangrijker. Door Covid-19 is deze trend versterkt.

5. Opkomst duurzame brandstoffen



De fossiele energiebronnen zijn eindig. Natuurlijke energiebronnen als zon en licht komen steeds meer op en dit heeft gevolgen voor zowel de voertuigen alswel de laadmogelijkheden in de openbare ruimte.

6. Massavervoer onder druk: van collectief naar individueel vervoer?



De afgelopen jaren is het massavervoer sterk gestegen: er werd meer per trein en bus gereisd en de verwachting was dat dit nog verder toe ging nemen. Door Covid-19 is de vraag in hoeverre deze trend nog steeds geldt en of individueel vervoer meer populair blijft.

7. Grensvervaging publiek en privaat vervoer



Er zijn steeds meer private ondernemingen die vervoersdiensten aanbieden. De oude taxi is inmiddels in veel landen overgenomen door nieuwe services als Über. Daarnaast is bezit steeds minder normaal en wordt er steeds meer gebruik gemaakt van deelconcepten, zowel deelauto's, -scooters als -fietsen.

8. Opkomst nieuwe mobiliteitsdiensten



Er komen nieuwe vormen en diensten van vervoer. Mobility as a Service (MaaS) zorgt er bijvoorbeeld voor dat je een specifiek reisadvies krijgt voor een reis, met zowel collectief vervoer als deelvervoer.

9. Focus op first en last mile



Tijdens een reis wordt aan het begin en/of aan het eind van de reis de meeste tijd verloren, bijvoorbeeld om naar een OV-halte te komen of een parkeerplaats voor de auto te vinden. Hier is dus veel tijdwinst te behalen en vraagt bijvoorbeeld om deelconcepten bij belangrijke OV-haltes.

10. (elektrische) fiets volwaardig onderdeel totale mobiliteit



De fiets vormt binnen de totale mobiliteit een steeds belangrijker vervoermiddel, zeker in stedelijke gebieden. Dit komt mede door de opkomst van de e-fiets en de speed pedelec waarmee grotere afstanden afgelegd kunnen worden en door de toenemende focus op een gezonde levensstijl.

11. Nieuwe typen voertuigen



De e-bike, e-step, speed pedelec en biro zijn voorbeelden van voertuigen die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld en hun intrede hebben gedaan in mobiliteitsland. Nieuwe voertuigen vragen soms om nieuw beleid, bijvoorbeeld rond infrastructuur, verkeersveiligheid en parkeren.

12. Opkomend belang van inclusiviteit en toegankelijkheid



Iedereen heeft het recht om goed en veilig te kunnen bewegen en de juiste vermoermiddelen kunnen kiezen om te bewegen. Het belang van inclusiviteit (aanbod) en toegankelijkheid (comfort en veiligheid) neemt toe.

4.2 Gevolgen Covid-19 voor mobiliteit

Door de Covid-19-uitbraak zijn vanaf maart 2020 veel mensen minder en/of anders gaan reizen. Niet alleen werken en studeren mensen meer (verplicht) thuis en worden er minder verplaatsingen gemaakt, maar ook wordt er minder gebruik gemaakt van het collectief vervoer (openbaar vervoer, taxi) en meer van het individueel vervoer (auto, (e-)fiets en lopend). Daarnaast wordt er meer lokaal gerecreëerd en inkopen gedaan en vinden er meer online bestellingen plaats. Het is onmogelijk om te bepalen wat de lange termijn gevolgen exact zijn, maar voor de middellange termijn gaat het in ieder geval gedeeltelijk om versterking van reeds bekende trends die nu versneld worden. Zo is de populariteit van de elektrische fiets de afgelopen jaren al sterk toegenomen (zie kader hieronder), maar zijn er mede door Covid-19 een record aantal (e-)fietsen verkocht de afgelopen maanden. Ook werd de mogelijkheid om thuis te werken al steeds meer gangbaar in veel beroepstakken, maar neemt dit door Covid-19 ook een extra vlucht. Aangezien dit al maanden speelt, is de kans groter dat dit blijvend gedrag is. Het is echter onmogelijk te zeggen of dit blijft of dat over vijf jaar iedereen weer via de oude patronen reist.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de e-fiets fors gestegen, vooral bij mensen onder de 65 jaar. In 2019 gaat ongeveer 18% van de fietsverplaatsingen met een e-fiets. Van de afgelegde fietsafstand gaat ruim een kwart (26%) met de e-fiets. In 2013 ging het nog om 8% van de verplaatsingen en 12% van de fietsafstand. Daarnaast wordt de e-fiets steeds populairder voor de woon-werkreis. Iets minder dan een kwart (23%) van de afgelegde afstand op de e-fiets is inmiddels voor de woon-werkreis.
Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, oktober 2020

Covid-19 heeft ook nu al gevolgen: als gevolg van Covid-19 en de terugloop in het aantal reizigers verandert er op het gebied van openbaar vervoer in 2021 namelijk het één en ander: op 3 januari 2021 zal een aangepaste dienstregeling ingaan. Voor Aalsmeer betekent dit, dat de R Net buslijn 342 Uithoorn-Aalsmeer-Schiphol wordt vervangen door buslijn 198 (Aalsmeer-Schiphol) met eenzelfde frequentie als voorheen lijn 342. Samen met de VRA zal Connexxion blijvend monitoren wanneer de dienstregeling weer uitgebreid kan worden.

Onderzoek Vervoersregio Amsterdam

De VRA heeft onderzocht in hoeverre het bestaande VRA-beleid (zoals onder andere verwoord in het eerder genoemde Beleidskader Mobiliteit) bestand is tegen de toekomst nu bepaalde trends sneller plaatsvinden en mede door Covid-19 de toekomst ook wat onzeker wordt. Er is een impactanalyse gedaan en dit heeft geleid tot een zestal hoofdlijnen waar met (nieuw) beleid rekening gehouden dient te worden.

Mobiliteitsgroei niet langer vanzelfsprekend

Flinke groei van de mobiliteit is niet langer een vanzelfsprekendheid. De VRA verwacht voor een aantal vervoerwijzen (waaronder OV) een stagnatie of daling van de groei van de mobiliteitsvraag en een afname van de piekbelasting. Mogelijk is op de lange duur zelfs sprake van krimp. Dit wordt veroorzaakt door gedragsveranderingen in combinatie met digitalisering en wordt verder versterkt bij economische teruggang. Op langere termijn gaan ook demografische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld vergrijzing, hun rol spelen. De Amsterdamse regio krijgt hier mogelijk minder snel mee te maken dan andere regio's, al is de economische teruggang hier mede door Covid-19 sterker dan elders vanwege het aandeel dat het toerisme, de evenementenbranche en Schiphol hierin heeft.

Verschuiving van collectief naar individueel
Een verschuiving van collectief naar individueel vervoer komt vanuit meerdere scenario's naar voren. Dit is een ontwikkeling die wordt gevoed door de verdergaande individualisering van de maatschappij. Deze trend speelde reeds, maar wordt door Covid-19 versneld. Treinvervoer verschuift deels naar de auto, en bus/tram/metro schuift naar tweewielers en lopen. Knelpunt dat hierdoor kan ontstaan is een grotere druk op beschikbare ruimte, bijvoorbeeld de capaciteit van fietspaden.

Sociale functie mobiliteitssysteem blijft belangrijk
Sociale tweedeling of zelfs vervoersarmoede kan optreden wanneer ontwikkelingen zoals prijsstijgingen of een verminderd vervoersaanbod optreden. Het zorgdragen voor een voor iedereen toegankelijk en betaalbaar mobiliteitssysteem blijft altijd van groot belang.

Van capaciteitsknelpunten naar inrichtingsopgaven
Blijvend investeren in het fysiek oplossen van capaciteitsknelpunten lijkt als vaststaand feit zijn langste tijd te hebben gehad, en kan door sterke inzet op spreiding van mobiliteit over de dag en over de andere netwerken ook als minder noodzakelijk worden ervaren. Een aantal grote bereikbaarheidsopgaven blijft urgent. Maatregelen die nu hoger op de lijst komen zijn investeringen in de knooppunten (waar stromen samen komen) en de netwerken van langzaam verkeer, waarbij de ruimtelijke kwaliteit van de inrichting ervan een steeds belangrijkere rol speelt. Want knooppunten zijn tegelijk overstapmachines, verblijfsgebied én toegangspoort. Straten hebben steeds minder een verkeersfunctie en steeds meer een verblijfsfunctie. Met de toenemende rol van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen), het grotere belang van leefkwaliteit en de toegenomen druk op de openbare ruimte wordt de ruimtelijke inrichting ervan belangrijker. Daar komt aandacht voor aspecten van duurzaamheid, groen en klimaatadaptatie (rainproof) nog bij.

Transitie naar schone mobiliteit
De transitie naar schone mobiliteit is breed voorzien. De vraag is wel in welk tempo dit plaats gaat vinden en in hoeverre het tempo door economische teruggang kan worden vertraagd. Investeringen in een schone vervoersvloot en de benodigde energievoorzieningen zijn cruciaal om de VRA-doelstelling van een volledig Zero Emissie OV-systeem in 2030 te halen. Vanuit die huidige beleidsdoelen vereist dat in meerdere scenario's extra inzet.

Verkeersveiligheid onverminderd belangrijk
Het verbeteren van de verkeersveiligheid blijft belangrijk en wordt in een aantal gevallen zelfs belangrijker, onder meer vanwege de steeds grotere verscheidenheid in type voertuigen en snelheden, een verschuiving van collectief naar individueel vervoer en verdere vergrijzing. Het begrip 'verkeersveiligheid' wordt daarbij verbreed, want een veilig mobiliteitssysteem betekent ook een gezond systeem.

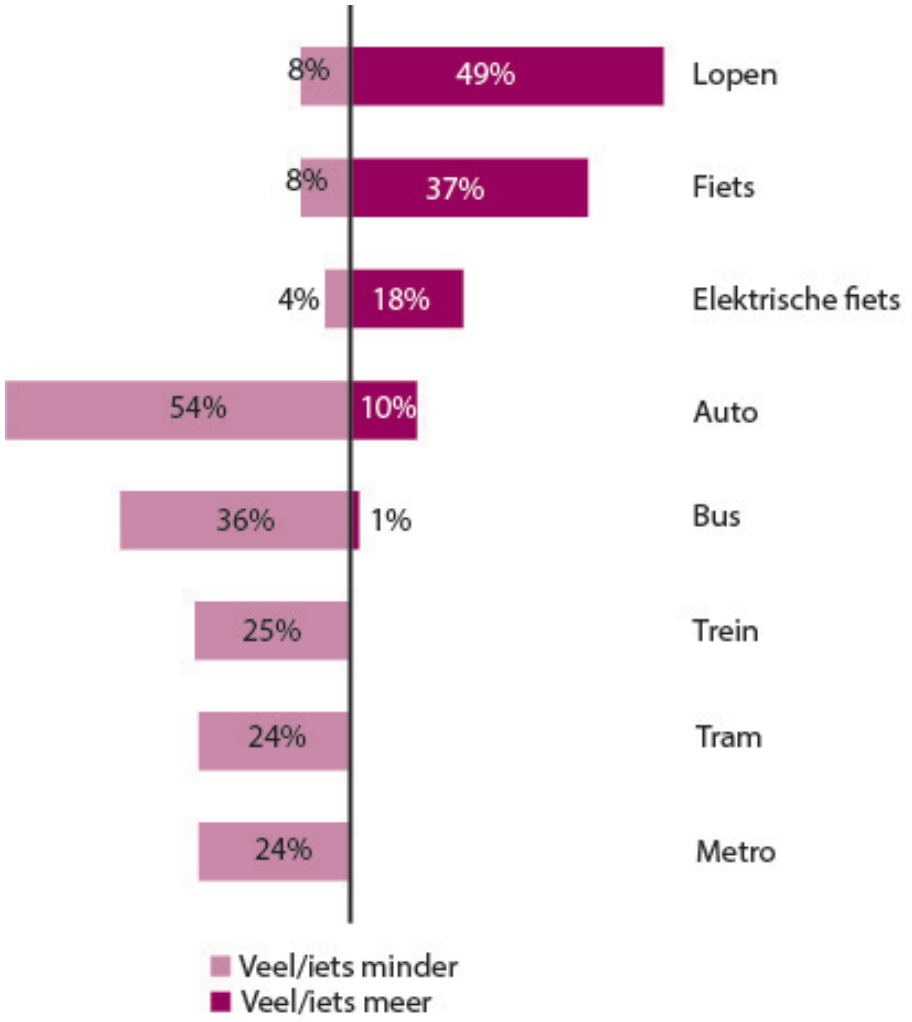
Covid-19-vragenlijst bewoners Aalsmeer
In juni/juli 2020 is aan bewoners aan Aalsmeer middels een vragenlijst gevraagd wat de impact van Covid-19 is op het dagelijks leven. Hier hebben 1.062 inwoners op gereageerd. Er is een specifieke vraag gesteld over mobiliteit: "Welk vervoersmiddel bent u minder/meer gaan gebruiken de afgelopen maanden ?". Zie de grafiek voor het antwoord op deze vraag.

De grafiek laat zien dat inwoners van de gemeente Aalsmeer vanwege Covid-19 meer zijn gaan lopen en meer gebruik gaan maken van de fiets en de elektrische fiets. Van alle overige vervoersmiddelen wordt de afgelopen maanden minder gebruik gemaakt door inwoners.

Onder inwoners die hebben aangegeven vaker gebruik te maken van de (elektrische) fiets geeft 75% aan hier na de Covid-19 crisis nog steeds meer gebruik van te maken.

Onder inwoners die hebben aangegeven minder gebruik te maken van bus, trein, tram of metro geeft 32% aan hier na de Covid-19 crisis nog steeds minder gebruik van te maken.

Welk vervoersmiddel bent u minder/meer gaan gebruiken de afgelopen maanden ?




Aalsmeer
Centrum
Kudelstaart 2
Leimuiden 7
Uithoorn 6
Amstelveen 11

5 Aalsmeer naar 2040

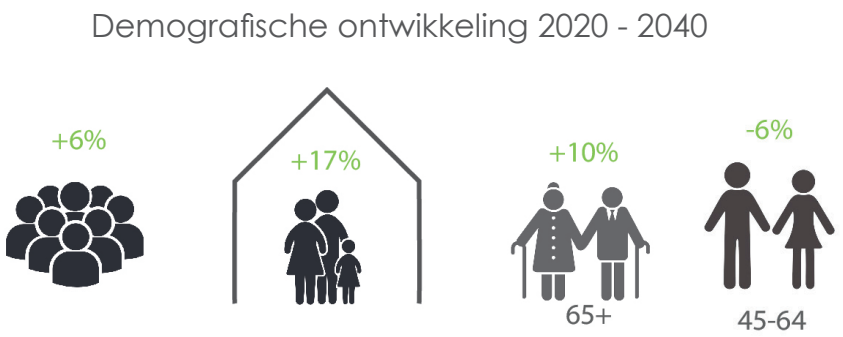
De Mobiliteitsagenda Aalsmeer gaat het toekomstige mobiliteitsbeleid voor Aalsmeer bevatten en het is daarom van belang te schetsen hoe Aalsmeer zich tot 2040 gaat ontwikkelen. Hoe zit het met de bevolkingsgroei en de bevolkingsopbouw, welke ruimtelijke en infrastructurele projecten zijn voorzien en wat zijn hiervan de gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefkwaliteit?

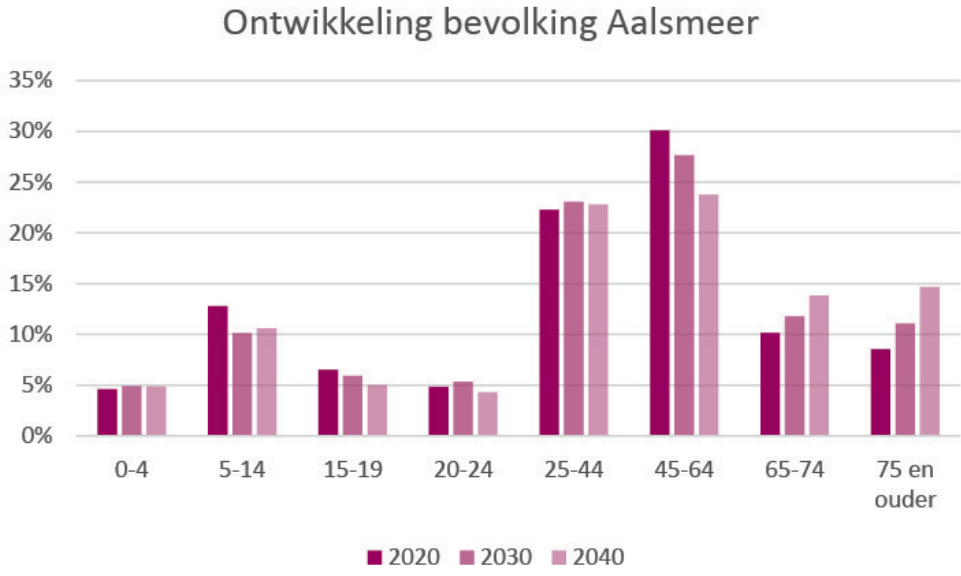
5.1 Demografische ontwikkeling Aalsmeer en omgeving

De Metropoolregio Amsterdam (MRA), waartoe Aalsmeer behoort, is het meest stedelijke gebied van ons land en groeit de komende decennia sterk: er komen bijvoorbeeld ruim 250.000 nieuwe woningen bij. Ook de economie groeit verder, vooral in en rond Amsterdam maar ook in de ports (Schiphol, de Amsterdamse haven en Greenport Aalsmeer). Dit zorgt voor nieuwe ruimteclaims en zorgt voor nog meer druk op de bestaande nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken . Deze groei heeft ook directe en indirecte gevolgen voor Aalsmeer.

Aalsmeer telt momenteel bijna 32.000 inwoners en dit aantal zal de komende jaren licht gaan groeien, onder andere door het bouwen van nieuwe woningen. Volgens de bevolkingsprognose van de Provincie Noord-Holland neemt het aantal inwoners in Aalsmeer de komende jaren licht toe: in 2040 telt Aalsmeer naar verwachting bijna 34.000 inwoners, een stijging van 6 procent ten opzichte van 2020. Ook het aantal huishoudens neemt toe: van 13.200 in 2020 tot 15.400 in 2040, een stijging van 17 procent. Reden van deze laatste stijging is de nu al zichtbare trend van gezinsverdunning en de toename van alleenstaanden en/of éénpersoonshuishoudens. De grafiek toont de leeftijdsopbouw tussen nu en 2040.

Uit de grafiek blijkt dat er qua leeftijdsverdeling grote verschillen op gaan treden. De grootste verschillen zitten in de categorie 45 tot en met 64 jaar (afname met 6 procent) en in de categorieën 65-74 en 75 en ouder. In 2040 is bijna 30 procent van de inwoners van Aalsmeer 65 jaar of ouder en is zelfs 15% ouder dan 75. De trend is dat ouderen steeds langer mobiel worden, maar in deze leeftijdscategorie neemt dementie ook steeds meer toe. Hier moet in de Mobiliteitsagenda op ingegaan worden.

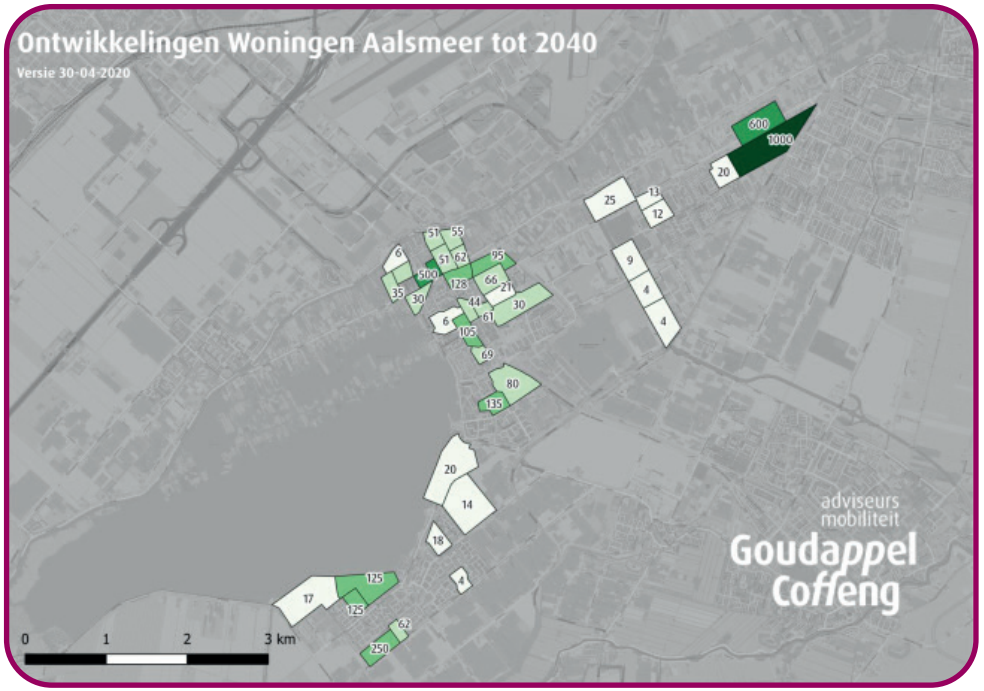


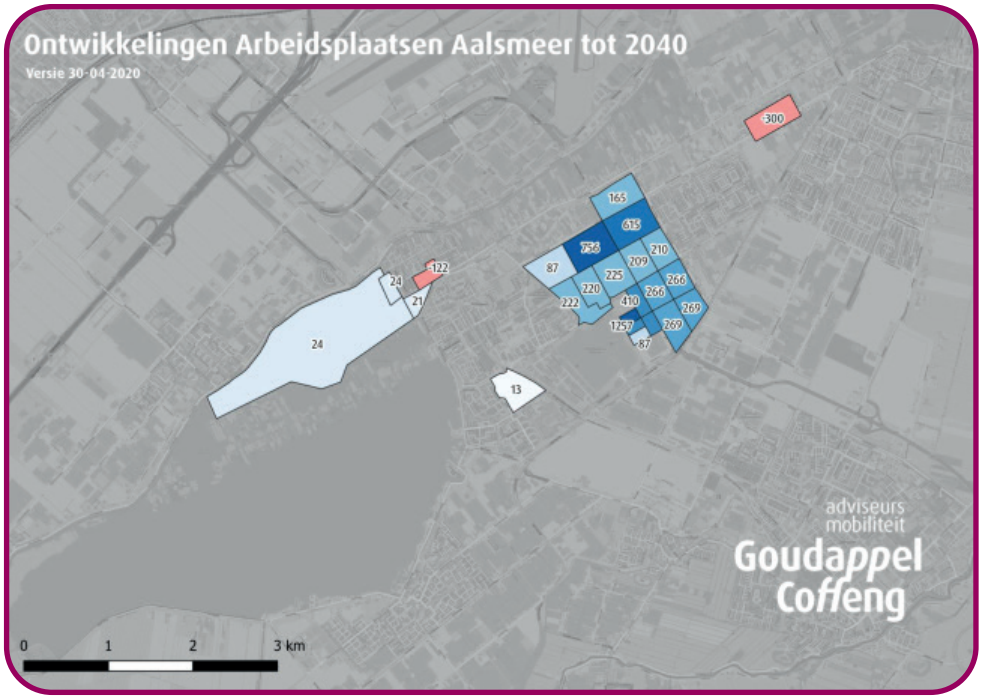


5.2 Ruimtelijk-economische ontwikkelingen Aalsmeer

Aalsmeer is een gemeente met een grote verscheidenheid aan wijken en werklocaties. Dit zorgt in enkele wijken voor specifieke mobiliteitsvraagstukken. Een wijk als Kudelstaart heeft bijvoorbeeld andere vraagstukken dan de lintbebouwing of een wijk als Nieuw-Oosteinde Hetzelfde geldt voor de werklocaties: Royal Flora Holland en Green Park hebben ander vraagstukken dan het bedrijfsterrein Hornmeer. Maar hoe gaat Aalsmeer zich de komende jaren verder ontwikkelen?

De MRA gaat als totaal de komende decennia fors groeien en er worden op meerdere plekken nieuwe woningen en bedrijfslocaties ontwikkeld. Maar ruimtelijke ontwikkelingen vinden er de komende jaren in Aalsmeer plaats? Tot 2040 zijn er in Aalsmeer harde en zachte plannen voor de bouw van rond de 4.000 nieuwe **woningen**; het gros van deze woningen is gepland binnen nu en 10 jaar. Er is nog wel een hogere regionale woningvraag, maar op basis van de huidige Schiphol-contouren is het aantal toegestane woningen per bouwplan beperkt en de geluidsbelasting is op bepaalde locaties hoog. Creatieve oplossingen zijn nodig om woningbouw in deze gebieden mogelijk te maken. Op de kaart zijn de belangrijkste woningbouwprojecten te zien. De grootste ontwikkeling vindt plaats bij Nieuw-Oosteinde, hier gaat het om rond de 1.600 woningen. Daarnaast zorgt de herontwikkeling van de Crown Studio's voor een bijdrage van circa 500 woningen. Ook gaat het om kleinere ontwikkelingen (plannen van 4 woningen tot 250 woningen) die opgeteld toch nog voor bijna 2.000 woningen zorgen. In de directe omgeving van Aalsmeer zorgen vooral woningbouwplannen aan de zuidkant van Amstelveen (De Scheg en Legmeer) en in Haarlemmermeer en Amsterdam voor extra inwoners en verkeersbewegingen op het regionale en lokale netwerk.





Naast ontwikkeling op het vlak van wonen, zal de **economie** zich ook verder ontwikkelen. Allereerst het aantal arbeidsplaatsen: het is überhaupt lastig om ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen goed te voorspellen, maar door Covid-19 is dit nog lastiger geworden. De huidige verwachtingen gaan uit van een bandbreedte van een gelijkblijvend aantal arbeidsplaatsen (rond de 14.000) tot een groei met 2.000 arbeidsplaatsen.

Kijkend naar de ontwikkeling van de Aalsmeerse bedrijventerreinen/ kantoorlocaties, dan gaat het volgens de in ontwikkeling zijnde Strategie Werklocaties Aalsmeer de komende jaren vooral om:

- het accommoderen van de vraag op Green Park ten dienste van economische kracht van Aalsmeer,
- het beter benutten van beschikbare ruimte op formele werklocaties en eventueel in de Schinkelpolder en
- een kwaliteitsimpuls op Hornmeer.

Voorzichtigheid wordt geadviseerd ten aanzien van het in ontwikkeling brengen van de beschikbare planvoorraad kantoren. In Aalsmeer is in totaal nog 43 hectare bedrijventerrein beschikbaar (10 op Royal Flora Holland Oost en 33 op Greenpark Aalsmeer). Het planaanbod kantoren betreft 5.000m² hard en circa 15-20.000m² zachte plannen. Tot slot is er nog het vraagstuk van transformatie van glastuinbouw. Er is in totaal 800 hectare verouderde kassen, wat gaat hiermee gebeuren? In de omgeving van Aalsmeer vinden twee grote ontwikkelingen plaats: het gaat om de ontwikkeling van Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ) nabij de N201 en het Glastuinbouwgebied Primavera in Haarlemmermeer langs de A4.

Royal Flora Holland heeft in Noord-Holland en Zuid-Holland meerdere locaties. Het idee is dat de komende jaren de focus steeds meer komt op de verdere ontwikkeling van het RFH-cluster in Aalsmeer en Uithoorn en dat de andere locaties afgebouwd worden. Dit zal leiden tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en waarschijnlijk ook extra transportbewegingen. Tegelijkertijd wil RFH het logistieke proces weer meer gaan regisseren om bijvoorbeeld te komen tot dikkere stromen, zijnde minder (half) lege vrachtwagens. Dit zorgt weer voor een afname van het aantal transportbewegingen.

Aalsmeer positioneren als mooie, aantrekkelijke bestemming voor verschillende doelgroepen blijft de komende jaren een speerpunt, dit is vastgelegd in de Agenda Economie en **Recreatie & Toerisme** Aalsmeer. De toeristisch-recreatieve sector is sterk in Aalsmeer, maar desalniettemin zijn er kansen om de sector verder te versterken. De beleving en uitstraling van bloemen en water kan sterker. Dit gaat bijvoorbeeld om waterrecreatie op de Westeinderplassen. De komst van FloriWorld biedt kansen op het vlak van bloemen, mits de nieuwe attractie sterk verbonden wordt aan het lokale MKB. De opgave is daarbij om in te zetten op kwaliteitstoerisme, waarbij het niet gaat om méér toeristen, maar vooral het langer vasthouden van toeristen en hen te stimuleren om meer te besteden. Daarbij ligt de focus specifiek op de doelgroepen die goed passen bij Aalsmeer en die een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid en economische vitaliteit van onze gemeente. Vanuit toerisme en recreatie wordt gemikt op de regionale, nationale en internationale toerist. Dat vraagt dus ook iets van de mobiliteit en bereikbaarheid in en van Aalmeer, bijvoorbeeld door verschillende locaties met elkaar te verbinden en/of bezoekers meer via water te vervoeren.

5.3 Bereikbaarheidsprojecten Aalsmeer en omgeving de komende jaren

De bereikbaarheid van Aalsmeer kan niet alleen opgelost en geborgd worden door projecten in Aalsmeer zelf. Bereikbaarheid is per definitie een regionale opgave, vandaar dat in deze paragraaf eerst wordt ingezoomd op de regionale bereikbaarheidstrajecten en daarna de Aalsmeerse fysieke projecten voor de komende jaren besproken worden. Verkeersveiligheid wordt niet apart genoemd, omdat dit geldt als belangrijke randvoorwaarde in de fysieke projecten zelf.

Regionale trajecten

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)

Om de bereikbaarheid van de MRA te garanderen werken Rijk en regio samen in het integrale bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Hier worden voor zowel de korte, middellange als lange termijn de belangrijkste opgaven en projecten in beeld gebracht en vanuit dit programma worden projecten voorgedragen die kunnen landen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT). Relevantie voor Aalsmeer zit bijvoorbeeld in projecten op het vlak van slimme en duurzame mobiliteit, hubs en (e-)fiets.

Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland

Het RMP is de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord op het gebied van mobiliteit. Het RMP is een opgave die op verzoek van het Rijk door de provincies wordt uitgewerkt, Noord-Holland/Flevoland pakken dit samen met de VRA op. De gezamenlijke RMP ambitie is 'in de regio wordt gestreefd naar een transitie naar een slim en duurzaam mobiliteitssysteem dat doelen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verenigt, waarbij de focus ligt op een CO2-reductie in Noord-Holland en Flevoland met regionale samenhang en gezamenlijke uitvoeringskracht'. Het RMP kent reeds een maatregellijst, dit is een inventarisatie van bestaande maatregelen en laaghangend fruit. In 2021 wordt een geïntegreerd pakket voorgelegd in het MIRT, inclusief een maatregelenpakket dat jaarlijks gemonitord wordt.

Het is zaak om vooral de sterke rol die de (e-)fiets kan spelen in het goed geleiden van de toekomstige mobiliteit een zeer sterke rol te geven in het RMP. Langere fietsafstanden tot 15 à 20 km kunnen veel 'dure' kilometers gaan schelen in het OV en op de weg. Investeringen in OV en weg zijn immers veelal duur terwijl veel reizigers waarschijnlijk een qua afstand fietsbare (e-bike) verplaatsing maken.

Connected Transport Corridors (CTC) Amsterdam Westkant

Er lopen verschillende projecten om de logistieke bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Zo wordt de ongestoord logistieke verbinding gerealiseerd (zie volgende paragraaf) en gaan enkele logistieke bedrijven in en rond Aalsmeer meedoen aan MRA Connected Transport Corridors, deel-corridor Amsterdam Westkant. Middels het delen van data, bijvoorbeeld over logistieke stromen en doorstroming van het wegennet, wordt gekeken wat het meest optimale logistieke proces is en om via slimme verkeersregelinstallaties het vrachtverkeer meer voorrang te geven.

Bereikbaarheidsagenda Zuidlob Vervoerregio Amsterdam (VRA)

Aan de zuidkant van de VRA vinden de komende jaren veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de bereikbaarheid en eigenlijk is dit nog nooit voor dit gebied integraal bekeken. Daarom werken de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel samen met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland het komend jaar aan een Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA. Doel is om gezamenlijk de agenda regionaal op de kaart te zetten en hieruit volgend gezamenlijk projecten op te zetten. In de bereikbaarheidsagenda zal onder andere aandacht besteed worden aan de doorstroming op de N231-Zuid en aan de mogelijke aanleg van een tramhalte met regionale PenR bij het te realiseren bedrijventerrein BTAZ in Amstelveen net ten noorden van de N201.

Lokale projecten

Weg (alle verkeersdeelnemers)

1. Middenweg: De Middenweg wordt in zijn geheel anders ingericht inclusief 4 rotondes onder andere ter hoogte van de aansluitingen met de N201, vrijliggende fietsstructuur en diverse extra aansluitingen die moeten zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van onder andere Aalsmeer Oost en de bedrijven op Greenpark.
2. Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV): om de logistieke stromen vanuit Royal Flora Holland snel op de N201 te krijgen en de doorstroming op de N201 te behouden, wordt de OLV aangelegd.
3. Molenvlietweg tussen Middenweg en Aalsmeerderweg: Door de aanleg van de Molenvlietweg inclusief aansluiting op de Middenweg middels een rotonde, ontstaat er een verkeersveilige en logische verbinding tussen de nieuwe N201 en de Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeer Dorp. De aanleg van deze weg is inmiddels gestart en de verwachting is dat deze weg eind 2021 opengesteld wordt voor verkeer.
4. Burgemeester Hoffscholteweg: De Burgemeester Hoffscholteweg dient als ontsluitingsweg voor diverse woonwijken in Aalsmeer en is onderdeel van de verbinding tussen de nieuwe N201 en de Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeer Dorp. De aanleg van deze weg is inmiddels begonnen.
5. Burgemeester Kasteleinweg: de voormalige N201 wordt afgewaardeerd en heringericht om ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer nog meer van de N201 gebruikt maakt. Verder wordt er een vrijliggende busbaan en een fietspad aangelegd.
6. Machineweg: Door de aanleg van de Japanlaan, de nieuwe N201, de Braziliëlaan en de doorgetrokken Middenweg zijn de hoofdroutes op het lokale wegennet gewijzigd. Hierdoor dient de Machineweg anders te worden ingericht. Daarnaast is de Machineweg onderdeel van het regionale hoofdfietsroutenet, waardoor het wenselijk is de fietsvoorzieningen te verbeteren.
7. N231-zuid: in 2021/2022 wordt groot onderhoud gepleegd door de provincie Noord-Holland. Onderzoek naar eventuele verdubbeling van de weg wordt meegenomen in de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob VRA.
8. Bosrandweg/Fokkerweg: eind 2020 wordt de provinciale verkenning Bosrandweg/Fokkerweg afgerond. Dan wordt ook duidelijk wat hier eventueel voor maatregelen genomen gaan worden.

Openbaar Vervoer

1. Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-Schiphol-Zuid (HOVASZ): langs de voormalige N201 wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd, inclusief een nieuw busstation Zwarteweg en een vrijliggend fietspad.
2. Haltes Flora Holland: voor de hoofdingang van Royal Flora Holland wordt op de Legmeerdijk een nieuwe bushalte aangelegd, inclusief een loopbrug over de Legmeerdijk.
3. Onderzoek fijnmazigheid: In de wijken Nieuw Oosteinde, Hornmeer, Stommeer en Centrum is, met een hoge respons, onderzoek gedaan onder inwoners naar de behoefte aan een extra fijnmazige OV-verbinding in en tussen de genoemde wijken. In november 2020 was de behoeftepeiling onderwerp van bestuurlijk overleg tussen de Vervoerregio Amsterdam en Aalsmeer. De eerste resultaten van de peiling duiden op een duidelijke behoefte aan deze extra -fijnmazige- OV voorziening en in het bestuurlijk overleg is afgesproken om dit verder te verkennen.

Fiets

1. MRA-fietsroutes: er lopen twee Metropolitane fietsroutes door Aalsmeer. Route 1 is een oost-west route vanuit Uithoorn via Aalsmeer naar Schiphol/Hoofddorp en de tweede route is een noord-zuid route vanuit Aalsmeer via Amstelveen naar Amsterdam. De routes zijn nog niet overal MRA-waardig. De komende jaren zullen deze routes verder aangepakt worden.

Lokale projecten weg



5.4 Doorrekening bereikbaarheid en leefkwaliteit 2040

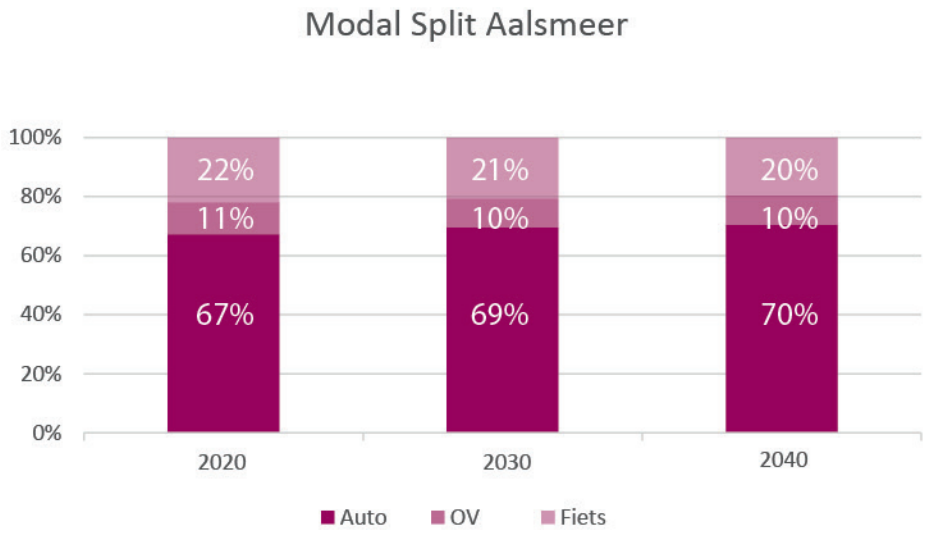
Om te kunnen bepalen hoe het staat met de bereikbaarheid en leefbaarheid van Aalsmeer in 2040, heeft Goudappel Coffeng met het regionale verkeersmodel een doorrekening gemaakt. In het regionale verkeersmodel Noord-Holland-Zuid zijn alle eerder genoemde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen verwerkt. Belangrijke nuancering op de eerdere cijfers is dat het verkeersmodel wel uitgaat van de eerder genoemde 4.000 extra woningen, maar uitgaat van een hogere groei qua inwoners (naar ruim 39.000 inwoners in 2040) en qua arbeidsplaatsen (naar 6.000 nieuwe arbeidsplaatsen). Dit heeft echter geen significante gevolgen voor de resultaten, het vergroot alleen enkele knelpunten die sowieso al in beeld waren. Daarnaast is in de doorrekeningen nog geen rekening gehouden met de gevolgen van Covid-19; er wordt bijvoorbeeld wel enigszins rekening gehouden met toenemend thuiswerken en groei van de (e-) fiets, maar minder dan wat er nu plaatsvindt en in de toekomst verwacht wordt.

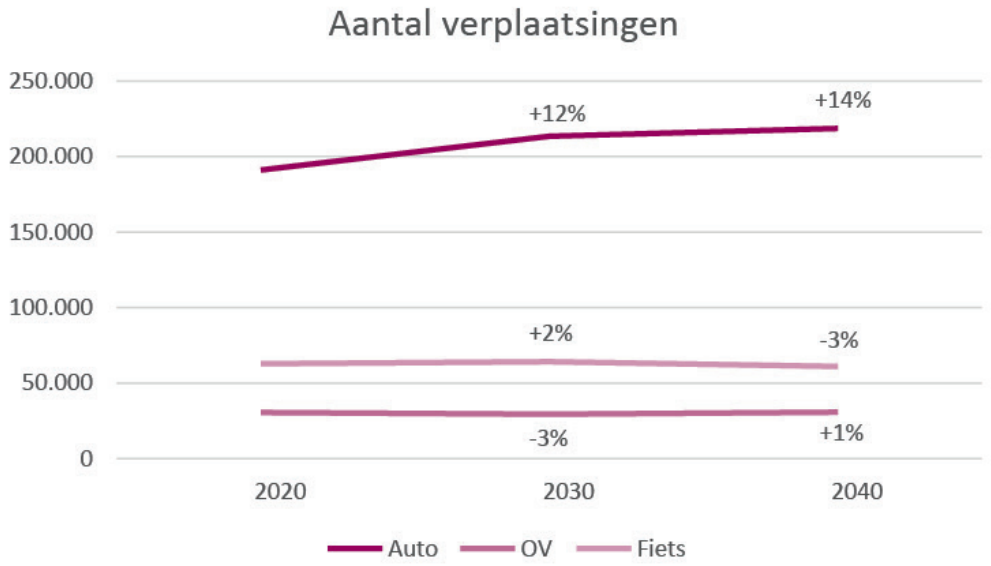
Doorrekening Bereikbaarheid 2040

Als we alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Aalsmeer en omgeving bekijken en uitgaan van het huidige beleid, wat voor gevolgen heeft dat dan voor de bereikbaarheid van Aalsmeer in 2030 en 2040? Waar wordt het drukker, wat zijn de knelpunten? Deze vraag heeft Goudappel proberen te beantwoorden.

Eerst is gekeken naar het aantal verplaatsingen en naar de gevolgen voor de Modal Split; dit is de verdeling tussen de vervoerswijzen auto, OV en fiets, zie hiervoor de figuren. Uit de figuur van het aantal verplaatsingen blijkt dat vooral richting 2030 het aantal autoverplaatsingen sterk gaat toenemen en na 2030 minder snel toeneemt. Bij de fiets zien we eerst nog een lichte groei en daarna een krimp, bij het OV is dat andersom. Uiteraard zorgt dit voor een nog grotere rol van de auto in de Modal Split: als we het huidige beleid doortrekken wordt het nóg drukker op de wegen van Aalsmeer .

Er is vervolgens gekeken wat de exacte gevolgen van deze groei zijn specifiek voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets: waar wordt het drukker? Tot welke knelpunten leidt dit?

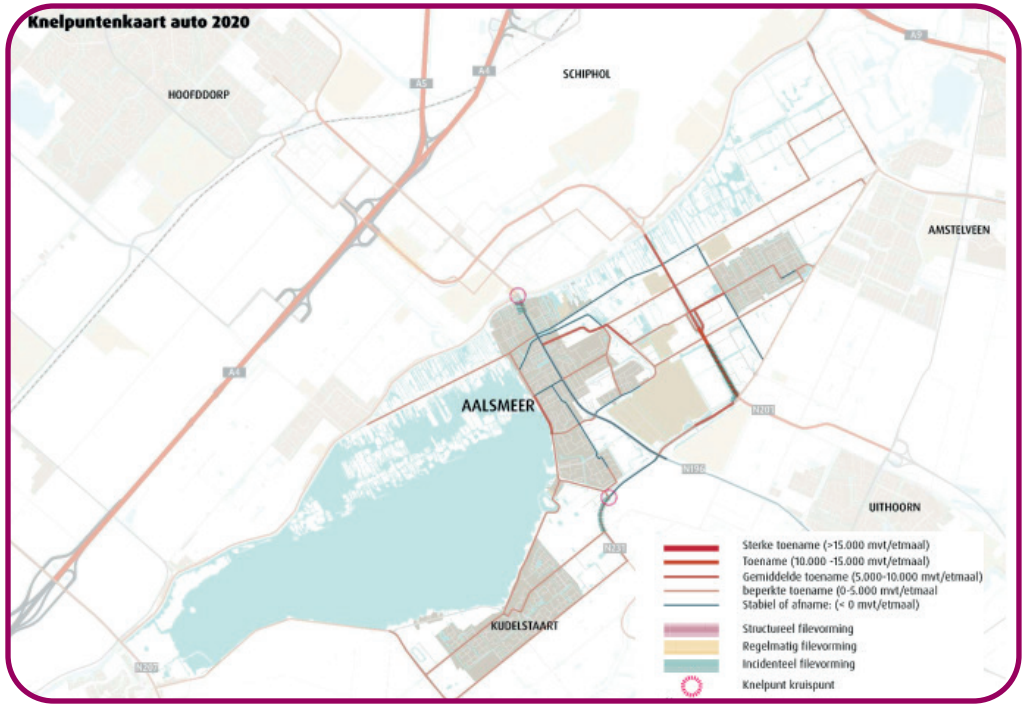




Autobereikbaarheid
Het aantal autoverplaatsingen neemt tot 2040 op de meeste wegvakken binnen Aalsmeer toe, zie hiervoor de kaart met knelpunten. Door de afwaardering van de Burgemeester Kasteleinweg wordt doorgaand wegverkeerd verplaatst naar de N231 (Legmeerdijk) en de N201. Daarnaast wordt een binnenringstructuur gecreëerd door de aanleg van de verlengde Molenvlietweg en de verbinding tussen de Aalsmeerderweg en de Burgemeester Kasteleinweg.

De kaart laat op meerdere wegen een (sterke) toename van het aantal autoverplaatsingen zien en filevorming op de Burgemeester Kasteleinweg (tussen de Aalsmeerderbrug en de Van Cleeffkade, structurele en incidentele filevorming), de N231-Zuid (incidenteel) en de N201 (regelmatig en incidenteel, door drukte Royal Flora Holland en aansluiting Middenweg). Op deze locaties zorgt dit ook voor overbelaste kruispunten, met daarbij ook de aansluitingen van de Bosrandweg en de Aalsmeerderweg op de N231 (Legmeerdijk). Dit laatste wordt voor een groot deel veroorzaakt door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die daar gepland zijn. Daar is nog geen rekeningen gehouden met nieuwe infrastructuur en aansluitingen.

De toenemende drukte op de wegen heeft ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Er is gekeken op welke wegvakken, zowel kijkende naar de toenemende verkeersdrukte als de huidige weginrichting, verkeersveiligheidsissues te verwachten zijn. Binnen Aalsmeer zijn de volgende wegvakken richting 2040 naar voren gekomen:



- Van Cleeffkade: hier worden ruim 12.000 voertuigen per etmaal verwacht, daar is de weg (ingericht als erftoegangsweg) niet op ingericht;
- Stommeerweg: ook hier ruim 12.000 voertuigen per etmaal, de huidige weginrichting leidt tot verminderede verkeersveiligheid, door toename verkeer en vele erfaansluitingen;
- Bilderdammerweg: de verkeersintensiteit van 7.500 voertuigen per etmaal gecombineerd met de hoge snelheid zorgt voor een verminderde verkeersveiligheid in de huidige vormgeving;
- Aalsmeerderweg: combinatie van hoge verkeersintensiteit (meer dan 12.000 voertuigen per etmaal) en vele erfaansluitingen zorgt voor verminderde verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer
Er is ook doorgerekend hoe het openbaar vervoer zich gaat ontwikkelen tot 2040, waar de eventuele capaciteitsproblemen zich voor gaan doen. Dit is een doorrekening op basis van het huidige beleid, het huidige aanbod en waar eventuele gevolgen van Covid-19 nog niet in verwerkt zijn. Er is gekeken naar een vijftal Corridors, zie tabel hieronder.

Corridor	Ontwikkeling tot 2040
Aalsmeer – Hoofddorp	Van Hoofddorp naar Aalsmeer een potentieel capaciteitsprobleem en van Aalsmeer naar Hoofddorp geen verwacht capaciteitsprobleem
Aalsmeer – Schiphol	Van Aalsmeer naar Schiphol een verwacht capaciteitsprobleem en van Schiphol naar Aalsmeer een potentieel capaciteitsprobleem
Aalsmeer – Amstelveen	Geen capaciteitsprobleem verwacht
Aalsmeer – Uithoorn	Geen capaciteitsprobleem verwacht
Aalsmeer – Kudelstaart	Geen capaciteitsprobleem verwacht



Fietsbereikbaarheid
Het verkeersmodel is niet geschikt om de fietsbereikbaarheid 2040 volledig in beeld te brengen. Wel kan er geconcludeerd worden dat het aantal fietsers sterk zal gaan toenemen en op basis hiervan zijn een aantal toekomstige uitspraken gedaan. Allereerst is in beeld gebracht op welke routes het aantal fietsers sterk zal gaan toenemen, dit zijn:

- Aalsmeerderweg (in 2040 1.500 fietsers per etmaal),
- (aangepaste) Middenweg (1.300 fietsers),
- Spoorlijnpad/Spoorlaan (2.200 fietsers),
- Kudelstaartseweg (1.000 fietsers)
- Burgemeester Kasteleinweg (noordzijde, 4.500 fietsers).

Daarnaast zien we op basis van tellingen wat momenteel de meest populaire routes zijn. Dit zijn de vijf reeds benoemde routes aangevuld met Burgemeester Kasteleinweg (zuidzijde, 2.100 fietsers), Legmeerdijk (richting Kudelstaart, 2.000 fietsers en noordzijde, 1.700 fietsers), Stommeerweg (700 fietsers), Oosteinderweg (500 fietsers) en Hornweg (1.100 fietsers).

Als we kijken naar de toekomstige groei van de fietsroutes en de staat van deze routes, dan leidt dit tot de volgende inventarisatie :

Route	Opmerkingen
Aalsmeerderweg	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam.
Middenweg	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, voldoet qua breedte, verkeersveiligheid aandachtspunt vanwege vele erftoegangswegen. Bij het kruispunt met de Machineweg staat wel een verkeerslicht, dit wordt mogelijk een rotonde.
Spoorlijnpad/ Spoorlaan	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Daarnaast is een gedeelte in zeer slechter staat: te smal, in tegels en niet vlak.
Kudelstaartseweg	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Aanbevolen breedte is 3,5 meter. Tevens niet overal in de voorrang en soms obstakels.
Burgemeester Kasteleinweg (noordzijde)	Vrijliggend 2-richtingen fietspad met uitwijkmogelijkheden op overrijdbare berm, breedte voldoet niet, tegelverharding minder comfortabel dan asfalt. Er loopt een studie naar verbreding en verharding.
Burgemeester Kasteleinweg (zuidzijde)	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/ Schiphol. Vrijliggend 2-richtingen fietspad. Wordt aangepakt in het kader van het project HOVASZ. Gaat naar een breedte van 4 meter.
Legmeerdijk (richting Kudelstaart)	Onderdeel van Metropolitane Fietsroute MRA Uithoorn-Aalsmeer-Hoofddorp/ Schiphol. Vrijliggend 2-richtingen fietspad. Wordt aangepakt in het kader van het project HOVASZ. Gaat naar een breedte van 4 meter.
Stommeerweg	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, met 3 meter breedte te smal voor fietsverkeer tijdens spitsuur in 2040. Aanbevolen breedte is 3,5 meter.
Oosteinderweg	Het gaat hier om fietsstroken aan weerszijden van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Voldoet weliswaar aan fietsintensiteit, maar mede door hoge intensiteit motorvoertuigen (circa 12.000 voertuigen per etmaal) is verkeersveiligheid wel in het gedrang. Geen fysieke ruimte om te komen tot alternatieve inrichting.
Hornweg	Het gaat hier om fietsstroken aan weerszijden van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De huidige vormgeving voldoet voor de fietscijfers. Verkeersveiligheid is wel een aandachtspunt vanwege vele (vracht)verkeer en erftoegangen. Vrijliggend 2-richtingen fietspad met voetgangersstrook. De tegelverharding zorgt voor minder rijcomfort voor fietsers en is ook in slechte staat. Breedte van 2,5 meter is eigenlijk te smal. Er wordt verkend of Hornweg ingericht kan worden als fietsstraat in combinatie met vermindering autoverkeer.
Legmeerdijk (noordzijde)	Vrijliggend 2-richtingen fietspad, breedte 3,5 meter. Breedte voldoet, maar fietspad is niet overal in goede staat. Er is een gedeelte met losse betonplaten in slechte staat.

Doorrekening leefkwaliteit 2040

De toename van het verkeer heeft gevolgen voor de leefkwaliteit van Aalsmeer. Het gaat niet alleen om toenemende congestie en knelpunten, die zijn hiervoor behandeld, maar ook om de milieugevolgen. De groei van het aantal verkeersbewegingen heeft een toename van de geluidsbelasting en concentraties vervuilende stoffen tot gevolg. Op basis van de uitkomsten van het Verkeersmodel is gekeken wat de specifieke milieugevolgen van de verkeerstoename zijn. De gevolgen worden hierna beschreven, eerst volgt in onderstaand kader informatie over de duurzaamheidsindex: hoe duurzaam is de Aalsmeerse mobiliteit?

Dashboard Klimaat en Energie: hoe scoort Aalsmeer?
Het Kennisplatform CROW houdt een Dashboard Klimaat en Energie bij om inzichtelijk te maken hoe duurzaam de mobiliteit van de verschillende gemeenten in Nederland is. De meest duurzame gemeenten scoren een 5,4, het landelijk gemiddelde ligt op 4,5 en Aalsmeer scoort een 4,1. Op het vlak van duurzaamheid is er dus nog wat werk aan de winkel! Aalsmeer scoort goed op de onderwerpen luchtkwaliteit, afstand tot voorzieningen en schone bussen en scoort onvoldoende op de onderwerpen deelauto's, P+R en carpool, laadpunten, verkeersveiligheid en geluidsbelasting.

Het dashboard is te vinden op www.duurzaamheidsscore.nl. Hier wordt de score van Aalsmeer verder uitgelegd en onderbouwd.

Geluid

De geluidsbelasting in het groeiscenario 2040 is vergeleken met de referentiesituatie 2020. Daarbij is beschouwd op welke locaties sprake is van een significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting (toename 2 dB of meer). Uit de analyse is gebleken dat langs één van de beschouwde wegvakken sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting ten opzichte van 2020. Dit betekent dat de geluidsbelasting waarneembaar toeneemt ten opzichte van de basissituatie. Deze situatie is berekend langs de Hornweg. Tussen 2020 en 2040 is hier sprake van een toename van verkeer van circa 40%. Overigens wordt de Hornweg wel het komend jaar aangepakt, er wordt verkend of inrichting als een fietsstraat een haalbaar plan is. Dit zal ook zorgen voor minder auto's op deze weg. Langs de overige beschouwde wegen is geen sprake van een significante toename van de geluidsbelasting. Omdat voor de groeiscenario's geen sprake is van een vanuit de Wet geluidhinder te toetsen situatie (nieuwe of gewijzigde situaties), bestaat geen directe verplichting voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Uiteraard kunnen deze vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening worden overwogen.

Luchtkwaliteit
Langs alle beschouwde wegvakken wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. In geen geval is sprake van toenames die “in betekenende mate” bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Gerealiseerd moet worden dat het toekomstscenario 2040 berekend is op basis van achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor het jaar 2020. Omdat deze factoren naar verwachting afnemen naar de toekomst toe, zullen de berekende concentraties in 2040 naar verwachting lager liggen en zal geen sprake zijn van (significante)toenames ten opzichte van de basissituatie. Voor de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof PM10 wordt tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Voor fijn stof PM2,5 liggen de achtergrondconcentraties momenteel nog rond de advieswaarde van 10 µg/m3. Naar verwachting wordt in de toekomst tevens voldaan aan deze advieswaarde.


ROTO FLOWERS
WEMATRANS
VERHAGEN
TRANSPORT
VERHAGEN

6 Conclusie

Dit Koersdocument bouwt voort op de SWOT waar het Analysedocument mee is geëindigd. Inmiddels is er meer kennis opgebouwd, zowel over de huidige mobiliteit als over de toekomstige trends en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk wordt de SWOT daarom aangescherpt en worden de vier velden van de SWOT met elkaar geconfronteerd om te komen tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten voor Aalsmeer op het vlak van mobiliteit.

6.1 Aanscherping SWOT

De SWOT is opgesteld als slotstuk van het Analysedocument. Dit Koersdocument geeft meer input over de ontwikkeling van Aalsmeer zelf en over trends en ontwikkelingen in de mobiliteit. Met deze informatie wordt de SWOT (vooral de kansen en bedreigingen) aangescherpt en vormt zo, na een confrontatie binnen de SWOT, als het ware de uitgangspositie voor de koersen voor de Mobiliteitsagenda.

Sterktes

- Aalsmeer is strategisch gelegen in de MRA, met belangrijke woon- en werkgebieden in Aalsmeer zelf en in de directe omgeving, zorgt voor nabijheid en kortere verplaatsingen
- Goede regionale bereikbaarheid per (vracht-)auto, onder andere door nabijheid van rijkswegen en de nieuwe N201 en de OLV
- Sterke georganiseerde (lokale) economie; gespecialiseerd in (groot-)handel en dienstverlening en hieraan gerelateerde logistiek
- Goede autobereikbaarheid in Aalsmeer zelf
- Goed HOV (R Net) busnetwerk voor de kernen Aalsmeer en Kudelstaart, onder andere rechtstreekse verbindingen met Schiphol, Hoofddorp, station A'dam Zuid en Amstelveen/Amsterdam
- Stijgend (e-)fietsbezit en -gebruik
- Stijgende verkeersveiligheid, lichte afname aantal ongevallen
- Verkeer zorgt niet voor overschrijding milieunormen

Zwaktes

- Beperkte uitbreidingsruimte infrastructuur voor (vracht-) auto, OV en actieve modaliteiten
- De lintbebouwing zorgt voor veel (interne) verplaatsingen en maakt het voor OV lastiger vanwege extensief bebouwd gebied
- Hoog autobezit en -gebruik, grote auto-afhankelijkheid, Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan vaak met auto naar het werk
- Hoge parkeerdruk in woonwijken
- Veel logistiek (zwaar verkeer en pakketdiensten) van, naar en door de gemeente
- Aalsmeer heeft geen eigen NS-station, afhankelijk van stations in de omgeving
- Matig OV-gebruik
- Verminderde OV-bereikbaarheid Kudelstaart, lage busfrequentie tussen Kudelstaart en Aalsmeer en geen nachtvervoer
- Beperkte en gefragmenteerde routes voor de actieve modaliteiten (fietsen, (hard-)lopen) en enkele paden verkeren in slechte conditie en deze zijn ook niet altijd vrijliggend (te maken)
- Aalsmeer scoort slecht op duurzaamheidsindex

Kansen

- De verschillende gebieden in de gemeente Aalsmeer vragen om een specifieke aanpak
- Vermindering hyperspits door toename thuiswerken en spreiding van de spits doordat bedrijven en scholen meer gespreid gaan starten
- Benutten toenemende beschikbaarheid data voor optimalisatie mobiliteitsnetwerk
- De Covid-19 crisis heeft bepaalde trends en ontwikkelingen versneld, geeft nu de kans om door te pakken en bijvoorbeeld (e-)fietsgebruik en thuiswerken verder te faciliteren
- Meer focus op mooie, rustige, groene langzaam verkeer routes, zowel lokaal als regionaal: betere kwaliteit verbindingen en betere bebording
- Betere bereikbaarheid en haltevoorzieningen R Net haltes, koppeling modaliteiten, toevoegen functies
- Kansen voor gebruik (e-)fiets en (e-)scooter, ook voor werknemers, wonen veelal in Aalsmeer of kernen direct eromheen, dit is tevens een duurzaamheidskans en vraagt rol ondernemers
- Versnelling R Net door nieuwe routing en haltes veilingterrein
- Aansluiting OV met OV-concessie Zuid-Holland-Noord
- Fijnmazigheid OV, in combinatie met lokale initiatieven
- Regionale bundeling logistiek, kansen voor logistiek over water en pakketophaalpunten
- Meer aandacht voor een gezonde levensstijl, versterkt door Covid-19
- Faciliteren duurzame mobiliteit en deelmobiliteit, versterkt leefbaarheid en kwaliteit openbare ruimte

Bedreigingen

- Sterke toename van het aantal inwoners, werkenden en reisbewegingen door ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Aalsmeer en omstreken
- Blijvende autoafhankelijkheid, ook jongeren geven voorkeur aan de auto
- Grote autoverkeersdruk op in-/uitvalswegen van/naar Aalsmeer en Kudelstaart, specifiek op het regionale wegennet met terugslag op enkele aansluitingen van het lokale netwerk
- Collectief vervoer heeft het door de Covid-19 crisis zwaar, de verwachting is dat het OV pas over een jaar of vijf weer op het oude niveau zit
- Interne OV-bereikbaarheid Aalsmeer en Kudelstaart (fijnmazigheid) verslechterd verder door focus op R Net
- Ruimtegebrek voor abri's en fietsenstallingen bij enkele OV-haltes (minder comfort)
- Toename verkeersonveiligheid kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, (e-)fietsers, scooterrijders) door vergrijzing, toenemende drukte op wegen en fietspaden en nieuwe (snellere) vervoerswijzen
- Verdere toename logistiek, zowel zwaar verkeer als stedelijke distributie
- Milieunormen worden (nog) niet overschreden, maar zitten wel op het randje op enkele plekken

6.2 Belangrijkste aandachts- en conflictpunten

De SWOT is aangescherpt en de belangrijkste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van de Aalsmeerse mobiliteit zijn nu in beeld. Om tot de belangrijkste aandachts- en conflictpunten te komen is echter een volgende slag nodig. Door het bezien van alle vier de kwadranten (bijvoorbeeld de zwaktes en bedreigingen in relatie brengen met kansen), is de volgende opsomming van aandachts- en conflictpunten ontstaan.

Covid-19 heeft de mobiliteitswereld op zijn kop gezet. De sterke groei van de mobiliteit is (tijdelijk?) een halt toegeroepen. Covid-19 geeft zowel kansen (al vóór Covid-19 ingezette trends, zoals opkomst elektrische fiets, vinden in verhoogd tempo plaats) als bedreigingen (openbaar vervoer krijgt het lastig).

Om de groeiende mobiliteit van Aalsmeer, en de gevolgen hiervan, op te kunnen vangen, is een nauwe koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling van belang. Dit kan helpen om de doorstroming te verbeteren, duurzame mobiliteit en deelmobiliteit te faciliteren en de parkeerdruk te verlagen.

We zien in Aalsmeer en de regio groei in inwoners en werknemers. In Aalsmeer leidt dit tot groei in aantal verplaatsingen en nieuwe knelpunten voor (vracht)auto, OV en actieve modaliteiten. Tegelijkertijd is er beperkte fysieke uitbreidingsruimte voor infrastructuur voor deze modaliteiten.

We zien een grote auto-afhankelijkheid en een hoog aandeel auto in de modal split, zowel voor de huidige als toekomstige generatie en tot 2040. We zien de druk op het regionale wegennet verder toenemen met een terugslag naar het lokale net. Dit vraagt om het benutten van kansen om de alternatieven als OV en (e-)fiets aantrekkelijker te maken en zo weer ruimte te creëren op het wegennet.

Het OV wordt al matig gebruikt in Aalsmeer en heeft het afgelopen maanden door Covid-19 nog zwaarder gekregen, terwijl het OV wel van belang is voor de totale Aalsmeerse mobiliteit. Van belang is om de kansen te pakken om het OV te verbeteren, bijvoorbeeld door een betere aansluiting van R Net met de (e-)fiets en het uitvoeren van lokale initiatieven (wijkbus).

Veel werknemers gaan met de auto naar het werk. Samen met de Aalsmeerse ondernemers kunnen we kansen pakken om werknemers meer met de (e-)fiets (al dan niet in combinatie met het OV) naar het werk te laten komen en de hyperspits te verminderen.

Veel verkeer in Aalsmeer is logistiek van aard, zowel zwaar verkeer als de stedelijke distributie. Er liggen kansen om dit aan te pakken: bundeling, modal shift (kansen voor vervoer over water, de Ringvaart), verduurzaming (mede door zero emissie zones in MRA) en bundeling van pakketjes op pakketophaalpunten.

De verkeersveiligheid voor kwetsbare vervoerwijzen komt onder druk te staan: we zien het overal drukker worden, ook met nieuwe (snellere) vervoerswijzen en een verder vergrijzende bevolking. Dit leidt tot nieuwe vraagpunten en aandachtspunten ten aanzien van verkeersveiligheid en vraagt om een (pro-)actieve aanpak.

Aalsmeer loopt achter op duurzame mobiliteit, het biedt kansen om dit aan te pakken, mede in kader van Klimaatakkoord. Meer inzetten op (e-)fiets, duurzame voertuigen en deelmobiliteit.

Dit leidt tot minder bezit, minder voertuigen langdurig geparkeerd op straat en is positief voor de leefkwaliteit.

De aandacht voor gezond leven en het klimaat neemt toe. Dit biedt kansen voor de (e-)fiets en de inrichting van de openbare ruimte met meer groen en minder parkeerruimte.


01
02
03
04
05
06
07
09
10
11
12
13
14
15

7 Mobiliteitskoersen Aalsmeer

Dit Koersdocument sluit af met de Mobiliteitskoersen Aalsmeer. Deze koersen gelden als belangrijke input voor de Mobiliteitsagenda Aalsmeer en worden in de Mobiliteitsagenda verder uitgewerkt in concrete doelen en acties.

Koers 1: Naar een flexibele Mobiliteitsagenda Aalsmeer
De toekomst is onmogelijk voor de volledige 100% te voorspellen. Er zijn een aantal duidelijke trends en ontwikkelingen, maar ook veel onzekerheden zoals het effect van Covid-19 op de mobiliteitsvraag de komende jaren. De Mobiliteitsagenda Aalsmeer zal dan ook zo concreet mogelijk moeten zijn met heldere doelen, maar dient ook de ruimte te hebben om flexibel met nieuwe / andere ontwikkelingen om te gaan.

Koers 2: Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in samenhang bezien
De ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit vormen twee communicerende vaten. Deze zullen in de Mobiliteitsagenda in samenhang bezien moeten worden, inclusief inrichting van de openbare ruimte.

Koers 3: Ruimtelijk patroon Aalsmeer vraagt om maatwerk per gebied
Aalsmeer kent een grote verscheidenheid in buurten en werklocaties, met specifieke mobiliteitsvraagstukken. Dit vraagt naast algemeen Mobiliteitsbeleid ook om een gebiedsgerichte uitwerking voor de belangrijkste gebieden.

Koers 4: Aanpak gevolgen vergrijzing voor mobiliteit
In 2040 is 30 procent van de Aalsmeerse bevolking 65 jaar of ouder. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit en verkeersveiligheid, hier moet in de Mobiliteitsagenda een antwoord op gegeven gaan worden.

Koers 5: Een compleet mobiliteitsaanbod
In de Mobiliteitsagenda wordt, gestreefd naar een compleet mobiliteitsaanbod. Dus geen keuze specifiek voor één modaliteit, of het afremmen van een modaliteit, maar streven naar een breed aanbod.

Koers 6: Product OV versterken
Het OV heeft het lastig in Aalsmeer, het is tegelijkertijd wel van belang voor de brede bereikbaarheid van/ naar/in Aalsmeer. Er zijn kansen om het totale product te versterken, bijvoorbeeld door wijkinitiatieven en door de koppeling van het hoogfrequente regionale R Net met de (e-)fiets te versterken.

Koers 7: Faciliteren groeiend (e-)fietsgebruik
Zowel lokaal als regionaal liggen er grote kansen voor de (e-)fiets. Meer dan voorheen moet het (e-) fietsgebruik gefaciliteerd worden, zowel met goede veilige routes als infrastructuur die in goede staat is. Gebruik (e-)fiets draagt ook bij aan een gezonde levensstijl. Gedragsbeïnvloeding maakt hier ook onderdeel van uit.

Koers 8: Optimalisatie logistieke ketens
Het wordt steeds drukker met vrachtwagen en pakketbusjes in Aalsmeer met negatieve gevolgen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Aan de andere kant is de logistiek van groot belang voor de economie van Aalsmeer en is een goede bereikbaarheid belangrijk. Dit vraagt om optimalisatie van de logistieke ketens.

Koers 9: Actieve rol van ondernemers in bereikbaarheid
Veel Aalsmeerders die in Aalsmeer werken gaan toch met de auto naar hun werk, met gevolgen voor bereikbaarheid en veel ruimtevraag voor parkeren. De Aalsmeerse ondernemers hebben een rol in het stimuleren van reizen per (e-)fiets al dan niet in combinatie met het OV.

Koers 10: Naar een integrale en actieve aanpak van verkeersveiligheid
De toenemende drukte, vergrijzing en nieuwe vervoersmiddelen vragen om een integrale en (pro-) actieve aanpak van verkeersveiligheid. Acteren in plaats van reageren met focus op specifieke doelgroepen en gedrag.

Koers 11: Een volgende stap in duurzame mobiliteit en deelmobiliteit
Verduurzaming van de mobiliteit speelt een grote rol in de aanpak van de belangrijkste klimaat- en energievraagstukken en deelmobiliteit zorgt voor minder vervoermiddelen in Aalsmeer.



Bijlage: Onderzoek Jongeren Aalsmeer

Voor de Mobiliteitsagenda is de mening van jongeren over de (toekomstige) bereikbaarheid van Aalsmeer ook van belang. Om de mening van de jongeren te peilen, is begin november een dag een vragenlijst online gezet op de Instagram-account van Buurtwerk Aalsmeer. De intro hiervan was als volgt:
"De gemeente Aalsmeer en omgeving wordt steeds drukker. Nieuwe woningen, nieuwe bedrijven en er wordt steeds meer gereisd. Er zijn ook nieuwe vervoermiddelen als de Biro, elektrische fietsen en bakfietsen in het straatbeeld verschenen en voertuigen worden ook steeds meer gedeeld. Om Aalsmeer in de toekomst bereikbaar en verkeersveilig te houden, werkt de gemeente aan een zogenaamde Mobiliteitsagenda. Voor deze toekomstagenda is de mening van jongeren over de huidige en toekomstige bereikbaarheid van Aalsmeer ook belangrijk, doe je mee?"

Het bericht is 156 maal bekeken en de enquête is maar liefst 96 keer ingevuld. Normaal nemen er rond de 60 jongeren deel aan de enquêtes, het onderwerp leeft dus! Hierbij de resultaten van het onderzoek over mobiliteit.

1. Wat is je leeftijd?
- Jonger dan 16 (39,5%)
- 16-18 (33%)
- 19-21 (14,5%)
- Ouder dan 21 (13%)

2. Waar woon je?
- Kern Aalsmeer (inclusief Uiterweg en Oosteinde) (22,5%)
- Kudelstaart (50%)
- Nieuw Oosteinde (11,5%)
- Buiten de gemeente (Uithoorn, Amstelveen, Hoofddorp, Aalsmeerderbrug) (16%)

3. Met welke vervoermiddel reis je het meest?
- Lopend (0,5%)
- (Elektrische) fiets/scooter (63,5%)
- Openbaar Vervoer (18%)
- Auto (15%)

4. Welk vervoermiddel heeft jouw voorkeur?
- Fiets (42%) of elektrische fiets (58%)
- Elektrische fiets (21%) of scooter (79%)
- Openbaar vervoer (14%) of auto (86%)
- Eigen auto (96%) of deelauto (4%)
- Elektrische fiets (14%) of auto (86%)

5. Wat is het grootste bereikbaarheidsknelpunt van Aalsmeer? …
- Hortensiaplein
- Alle werkzaamheden die gaande zijn
- Als er weer een bus onder de brug van Hornweg vastzit
- Kudelstaart: niet te bereiken met OV of weg te komen
- Dat de bussen 's nachts niet naar Kudelstaart rijden
- Kerk
- Teveel vrachtwagens op N196 door de Bloemenveiling

6. In Aalsmeer is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Wat verwacht jij van jezelf in de toekomst?
- Ik koop een eigen auto (96%)
- Ik ga gebruik maken van de deelauto (1%)
- Ik wil later geen (deel)auto (3%)

7. Wat is de meest verkeersonveilige locatie in Aalsmeer?

- N201
- Hornweg
- Bocht bij het fort, zelf daar ook een ongeluk gehad
- bocht/kruising Sparnaaij
- Lakenblekerstraat
- Bocht Sparnaaij dorp
- Hoek bij Café De Hoek
- Kruispunt bij de Uiterweg
- Bij de veiling
- Rotonde op de Machineweg

8. Ik reis vooral

- binnen Aalsmeer (39%)
- vanuit Aalsmeer buiten de gemeente (en andersom) (61%)

9. Hoe verwacht je over 5 à 10 jaar het meest te reizen?

- Lopend (1%)
- (Elektrische) fiets (7%)
- Openbaar Vervoer (5%)
- Auto (87%)

10. Als je de gemeente tips mag geven om de bereikbaarheid van Aalsmeer te verbeteren, welke zijn dat dan?

- In Kudelstaart meer verschillende busbestemmingen
- 2 takt benzine/olie mengsel pompen bij alle tankstations
- Vaker een bus vanuit Kudelstaart te doen en ook een naar Uithoorn
- Meer bussen naar Kudelstaart en een verbinding vanuit Kudelstaart naar Uithoorn
- Meer bussen, minder drukte
- Kudelstaart ov fixen
- Ik zou zeggen meer/vaker bussen laten rijden van Aalsmeer naar Kudelstaart en andersom
- Ik zou maken dat de bussen ‘s nachts weer rijden
- Op sommige plekken meer verlichting dat maakt het fietsen in het donker prettiger

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	206
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	6
Omschrijving	Gemeentelijk Rioleringsplan 2021 - 2026

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	7 januari 2021

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Portefeuillehouder wethouder mr. R.K. van Rijn, MBA

Datum B&W-besluit 8 december 2020

Afdeling CBT en P&A

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
Nico Altorf / Wim Kok
0652098444 / 0634128623
n.j.altorf@amstelveen.nl /
w.kok@amstelveen.nl

Voor de vergadering van raad d.d.
21 januari 2021

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 5 januari 2021

Onderwerp

Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026.

Gevraagd besluit

1. Het Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021 – 2026 (afgekort GRP) vast te stellen als meerjarig kader voor de voorbereiding, uitvoering en bekostiging van de zorgplicht voor de inzameling van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater.;
2. Een spaarloonrekening vervanging riolen in te stellen;
3. Vanuit de egalisatievoorziening rioolheffing een bedrag van €1,5 miljoen te doteren in de spaarvoorziening vervanging riolen ;
4. De begroting op taakverdeling 4 riolering vanaf 2021 structureel aan te passen conform de tabel onder het hoofdstuk Financiën en dit mee te nemen bij de 1e Bestuursrapportage 2021.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

De toekomstvisie van het GRP beslaat een periode tot 2050 als stip op de horizon voor de lange termijnstrategie. Deze visie is vertaald naar drie speerpunten voor de komende planperiode:

- Werken aan een robuust en klimaatbestendig systeem;
- Werken volgens duurzame en levenscyclusgerichte principes;
- Werken aan professionalisering van rioleringszorg (o.a. assetmanagement).

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

- Aanleg van nieuwe en/of verbeterde moderne rioleringssystemen in renovaties, reconstructies en herinrichtingen volgens de planning van het Meerjaren Projectenplan (MPP) Buitenruimte
- Aanleg verbeterde grondwatersystemen (grondwaterafvoer en grondwateraanvoer bij excessieve droogte);
- Cyclisch onderhoud aan het rioolstelsel;
- Implementatie assetmanagement in de rioleringszorg (assetmanagementtraject);
- Nieuwe meerjarige beheer- en onderhoudsplannen opstellen;
- Nieuwe basisrioleringsprogramma's opstellen (onderzoek);
- Afvoerstructuurplan in verband met toekomstige uitbreidingen van Aalsmeer.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 4 Openbare Ruimte

Aanleiding

Het huidige gemeentelijk rioleringsplan loopt af op 31 december 2020. De Wet Milieubeheer vereist actuele gemeentelijke rioleringsplannen. De gemeente heeft de zorgplicht voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, het verwerken van hemelwater en een grondwaterzorgplicht . Het nieuwe plan wordt vastgesteld voor een periode van 6 jaar (2021-2026). De waterschappen Amstel- Gooi- en Vechtstreek (AGV) en Rijnland hebben meegewerkt aan dit GRP.

Argumenten

De totale waarde van de riolering in Aalsmeer is € 283 miljoen, dit is de totale vervangingswaarde van het areaal over 50 jaar gerekend. De riolering vertegenwoordigt hiermee een groot kapitaal dat goed moet worden beheerd en jaarlijks onderhouden.

Een nieuw GRP moet niet alleen worden vastgesteld vanwege wettelijke vereisten, maar het biedt ook een kans om nieuwe beleidsvelden met elkaar te integreren. Met name de energietransitie, de klimaatadaptatie, de circulaire economie en assetmanagement oefenen direct invloed uit op de gemeentelijke rioleringszorg. Energietransitie vereist ondergrondse aanleg van warmtesystemen waardoor de druk op de ondergrond steeds meer toeneemt. De aanleg van watergerelateerde maatregelen in het kader van klimaatadaptatie raakt rechtstreeks aan de eisen en normen van onze rioleringszorg. Circulaire economie biedt kansen om het afvalwater te benutten voor schaarse en waardevolle grondstoffen. De invoering van planmatig assetmanagement leidt tot een professionalisering in het (data)beheer van de riolering.

Kanttekeningen

Een belangrijke ontwikkeling binnen de planperiode van dit GRP is de komst van de Omgevingswet. Deze wordt naar verwachting per 1 januari 2022 van kracht. Het GRP is dan niet langer een wettelijk verplichte planvorm, maar elementen hiervan gaan dan op in respectievelijk de omgevingsvisie, -plan en -programma. De Omgevingswet stelt, veel meer dan de traditionele ruimtelijke ordening, de fysieke omgeving centraal. Hoewel de wettelijke verplichting tot het opstellen van een rioleringsplan komt te vervallen houden we rekening met een nieuw op te stellen rioleringsprogramma als opvolger van dit GRP. Het is immers een effectief planinstrument om de rioleringszorg te borgen, de hoogte van de rioolheffing te kunnen bepalen en activiteiten af te stemmen.

De kennis over klimaatadaptatie neemt snel toe en er wordt overal veel ervaring mee op gedaan. Het hele proces vereist daarom dat beleid jaarlijks wordt gemonitord en geëvalueerd en in 2025 wordt bijgesteld. Dit heeft invloed op de eisen en normen ten aanzien van onze rioleringszorg. Om die reden evalueren wij halverwege de planperiode (2023) het nieuwe gemeentelijke rioleringsplan in samenhang met de evaluatie van het Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer.

In 2020 is in Nederland bekend geworden dat bij het vervangen van riolering uit de jaren 1945 - 1983 het voor kan komen dat er asbesthoudende kit is gebruikt bij het verbinden van de rioleringsbuizen. Gezien de aanlegjaren van de riolering in Aalsmeer is een inschatting gemaakt dat dit bij benadering € 120.000 per jaar extra investering zou kunnen betekenen. Deze extra investeringen hebben de komende 20 jaar een beperkt effect op de rioolheffing op de korte- en lange termijn. Een verhoging van de investering betekent dat er minder ruimte overblijft om te sparen bij gelijkblijvende heffing.

Financiën

Uitgangspunt is dat de lasten inzake het riool voor onze inwoners niet stijgen, behoudens indexatie, gedurende de looptijd van dit GRP. Om de genoemde- en nog doorlopende werk zaamheden mogelijk te maken worden er uitgaven gedaan ten aanzien van exploitatiekos ten en investeringen. Investeringen in de vrijverval riolering en de bouwkundige delen van de gemalen e.d. worden geactiveerd en afgeschreven in 30 jaar, de elektromechanische installaties worden afgeschreven in 15 jaar.
De afschrijving vindt lineair plaats. Dit leidt tot jaarlijkse kapitaallasten. In dit GRP 2021 – 2026 worden de investeringen voor de komende 6 jaar geraamd € 14 miljoen euro (uitgaven aan vervanging, verbetering, groot onderhoud). De hoogte van de rioolheffing is in deze planperiode stabiel op € 173,62 (met uitzondering van de prijsindexatie).

Wij achten het wenselijk om gebruik te maken van de mogelijkheid die de geldende voor schriften bieden om een spaarvoorziening riolen in te stellen ter dekking van (een deel van de) de toekomstige vervangingsinvesteringen. Dit met het oog op een verantwoorde en gelijkmatige ontwikkeling van de lastendruk op langere termijn.

Het saldo in de egalisatievoorziening rioolheffing bedraagt begin 2020 € 2.145.000. Voor gesteld wordt om hiervan € 1.500.000 te doteren aan de spaarvoorziening riolen. Het startsaldo in de spaarvoorziening wordt met ingang van 2021 ingezet ter dekking van on der andere de 1e vervanging van uit grondexploitaties gedekte aanleg van riolering. De lagere kapitaallasten die dit tot gevolg heeft, geven ruimte om jaarlijks te sparen voor de vervanging bij einde levensduur binnen de huidige tariefstelling. Daarnaast kiezen we er voor om vanaf 2023 binnen de huidige tariefstelling om te storten in de spaarvoorziening, en deze flexibel in te zetten ter dekking van investeringen in riolering.

In het licht van de motie RAP-raad wordt een nadere uitwerking van het financiële per spectief op langere termijn ten aanzien van de rioolheffing voorgelegd bij de kadernota 2022, hierin wordt een analyse gemaakt in hoeverre de huidige (financiële) afschrijvings termijn van 30 jaar nog realistisch is en hoe we op lange termijn willen omgaan met de kosten van de eerste aanleg van riolering.

Tabel Samenvatting financiën riolering planperiode 2021-2026:

x € 1.000

RIOLERING	Totaal planperiode 2021-2026	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investeringen	**14.057**	**3.407**	**2.669**	**2.326**	**1.852**	**2.044**	**1.759**
Exploitatie riolering:							
Kapitaallasten	4.959	657	748	821	881	923	929
Overige exploitatielasten	7.451	1.404	1.355	1.259	1.147	1.139	1.147
Mutatie spaarvoorziening	409	0	0	28	141	128	112
Overige toe te rekenen kosten							
Overheadtoerekening	984	164	164	164	164	164	164
Straatvegen / Baggeren	1.116	186	186	186	186	186	186
Compensabele BTW	2.823	469	478	473	462	469	472
Kwijtschelding	78	13	13	13	13	13	13
Totaal kostenbasis	**17.820**	**2.893**	**2.944**	**2.944**	**2.994**	**3.022**	**3.023**
Rioolrecht *	**17.572**	**2.845**	**2.842**	**2.920**	**2.969**	**2.998**	**2.998**
Kostendekking	*99%*	*98%*	*97%*	*99%*	*99%*	*99%*	*99%*

* bij gelijkblijvend tarief van € 173,62

Vanuit de rioolheffing wordt bijgedragen aan voorzieningen in de buitenruimte ten be hoeve van klimaatadaptatie als deze functioneel bijdragen aan het waterrobuust maken van het stedelijk watersysteem. Bijvoorbeeld verlagingen in het groen waar overtollig

water naar kan wegstromen zoals bermen of speelweides, groene daken/gevels die water vasthouden, waterpasserende verhardingsmaterialen of waterpartijen voor de opvang van regenwater. Hiervoor wordt rekening gehouden met een budget van 15% over de vrijverval-investeringen in 2021 en 2022 en 10% over de vrijverval-investeringen vanaf 2023. Deze kosten zijn voorzien in het voorliggende GRP en de hieruit berekende rioolheffing. Het Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2024 wordt eveneens in januari 2021 aan de raad aangeboden.

Wij leggen u het GRP voor ter vaststelling als meerjarig kader, beleidsinhoudelijk en financieel. De daadwerkelijke kredietvotering voor rioolinvesteringen vindt plaats via de besluitvorming over het Meerjarenprojectenplan (MPP) Buitenruimte, vastgesteld tegelijkertijd met de Kadernota met een actualisering in de tweede bestuursrapportage.

Communicatie

Persbericht & ter inzage beschikbaar stellen aan belangstellenden.

De communicatie van het nieuwe GRP zal tezamen opgaan met het communicatie Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer. Bewustwording en voorlichting vormen de pijlers over de samenhang tussen de rioleringszorg en de samenhangende beleidsvelden klimaatadaptatie, energietransitie en mogelijk ook circulaire economie.

Procedure

1. Gemeenteraad stelt het GRP voor de periode 2021 – 2026 vast;
2. Het definitieve GRP wordt na vaststelling door de raad toegezonden aan de hoogheemraadschappen Amstel, Gooi en Vechtstreek & Rijnland;
3. Burgemeester en wethouders maken de vaststelling bekend in de lokale nieuwsbladen, waarbij de inwoners van Aalsmeer de gelegenheid krijgen kennis te nemen van de inhoud van het GRP.

Bijlagen

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021-2026

De waarnemend secretaris, De voorzitter,

mr. J.J.A. Dunselman mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	**Aanvaarde amendementen / moties**
Ongewijzigd aanvaard	
Gewijzigd aanvaard	
Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1. Het Gemeentelijk Rioleringsplan Aalsmeer 2021 – 2026 (afgekort GRP) vast te stellen als meerjarig kader voor de voorbereiding, uitvoering en bekostiging van de zorgplicht voor de inzameling van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater.;
2. Een spaarloonrekening vervanging riolen in te stellen;
3. Vanuit de egalisatievoorziening rioolheffing een bedrag van €1,5 miljoen te doteren in de spaarvoorziening vervanging riolen ;
4. De begroting op taakverdeling 4 riolering vanaf 2021 structureel aan te passen conform de tabel onder het hoofdstuk Financiën en dit mee te nemen bij de 1e Bestuursrapportage 2021.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 januari 2021.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Uw contact N.J. Altorf
T (020) 540 42 39
F (020) 540 45 59
info@aalsmeer.nl

Postbus 253, 1430 AG Aalsmeer
Vermeld bij reactie ons kenmerk en datum van deze brief

Aan de leden van de gemeenteraad Aalsmeer

Datum 5 januari 2021

Betreft Correctie GRP 2021 – 2026 Aalsmeer

Geachte leden van de raad,

Het GRP 2021 – 2026 wordt 5 januari 2021 besproken in de commissie Ruimte en Economie. In het hoofdocument van het GRP is op blz 37 per abuis een foutieve totaaltelling opgenomen, in de komende 6 jaar wordt er 14 miljoen geïnvesteerd aan vervangings- en verbeteringsmaatregelen in de riolering. Het aangepaste GRP zal worden toegevoegd in IBABS. De financiële tabel in het raadsvoorstel bevatte reeds de juiste getallen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en excuses voor het ongemak.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer,
de secretaris, de burgemeester,

drs. Sj. Vellenga mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

GRP AALSMEER (2021 - 2026)

Aalsmeer op weg naar een waterbestendige toekomst
Gemeente Aalsmeer

04 januari 2021



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 5

1 INLEIDING 9

1.1 Een nieuw plan, passend bij de tijd 9

1.2 Samenwerking 9

1.3 Geldigheidsduur 11

1.4 Raakvlakken met andere beleidsvelden 12

1.5 Leeswijzer 12

2 UITDAGINGEN EN ONTWIKKELINGEN 14

3 VISIE, AMBITIE EN STRATEGIE 19

3.1 Visie 2050 19

3.2 Ambities op speerpunten 20

3.2.1 Waterrobuust en klimaatbestendig 20

3.2.2 Duurzaam en levenscyclusgericht 21

3.2.3 Professionalisering rioleringszorg 21

3.3 Strategieën op speerpunten 22

3.3.1 Speerpunt 1: Waterrobuust en klimaatbestendig 22

3.3.2 Speerpunt 2: Duurzaam en levenscyclusgericht 25

3.3.3 Speerpunt 3: Professionalisering rioleringszorg 27

4 UITVOERINGSAGENDA 32

4.1 Gezamenlijk programma 32

4.2 Gemeentelijk uitvoeringsprogramma 33

4.2.1 Planvorming en onderzoek 33

4.2.2 Cyclisch onderhoud 34

4.2.3 Vervangings- en verbeteringsmaatregelen 34

4.2.4 Facilitair / overig 36

5 MIDDELEN 37

5.1 Personele middelen 37

5.2 Financiële middelen 37

5.2.1 Uitgangspunten 37

5.2.2 Uitgaven 38

5.2.3 Scenario's 39
5.2.4 Kostendekking 40
Variant 1 - Activeren 40
Variant 2 – Sparen vooraf 43
5.2.5 Activeren versus Sparen 45
5.2.6 Risico's 46

BIJLAGEN

BIJLAGE A TAKEN EN BEVOEGDHEDEN 48
BIJLAGE B – WETTELIJK KADER 50
BIJLAGE C – BEELD VAN DE HUIDIGE SITUATIE 57
BIJLAGE D – STAND VAN ZAKEN TUSSENTIJDS EVAUATIERAPPORT 60
BIJLAGE E - SAMENVATTING EN ACTIVITEITEN UIT GRONDWATERZORGPLAN 63
BIJLAGE F – ONDERBOUWING FINANCIËN 65

COLOFON 82

SAMENVATTING

“Het is 2050: de overheden, inwoners en bedrijven van Aalsmeer zijn trots op wat ze samen hebben bereikt. Het gastvrije karakter van de ruimte een vinden we terug in een aantrekkelijke, groene en klimaatbestendige leefomgeving. We hebben ons voorbereid op extreme regenval en langdurige droogte. Er heerst een diepgaand besef dat we de extremen niet kunnen tegenhouden, maar wel kunnen beheersen. Bewoners, bedrijven en overheden doen hier actief aan mee. De gemeente en haar partner-overheden hebben watersystemen, riolering en ruimtelijke inrichting vergaand op elkaar afgestemd om de toekomstige extremen op te vangen. Samenwerking met bewoners en bedrijven is vanzelfsprekend geworden.

Door de transitie naar een circulaire economie is er veel minder restafval en worden waterstromen zoveel mogelijk hergebruikt voor onder andere energiewinning en terugwinning van grondstoffen.

Door de integrale programmering is de frequentie van ingrepen laag. Stedelijk waterbeheer is onderdeel van een samenhangend, transparant en efficiënt gemeentelijk systeem, waarin het databeheer in orde is en de kwaliteit van het systeem wordt gemonitord dankzij modern systeemmanagement. Integraal beheer is de norm en het multifunctionele karakter van de te beheren voorzieningen gaat probleemloos.”

Dit is niet zomaar een stukje uit de visie zoals omschreven in voorliggend GRP Aalsmeer 2021-2016. Een plan waarin we dromen over een klimaatbestendige en duurzame gemeente met verregaand integraal beheer, maar ook de koers uitzetten om dit daadwerkelijk te realiseren. Het beschrijft de uitdagingen die voor ons liggen, wat we op korte en lange termijn willen realiseren, wat we gaan doen en hoe we dit zo duurzaam mogelijk financieren vanuit de rioolheffing.

Bij het woord riool zijn we nog vaak geneigd te denken aan een buis onder de grond. Maar in toenemende mate spelen bovengrondse voorzieningen een rol. Niet alleen bij normale buien, maar ook bij extreme buien. En zoals iedereen wel merkt vanuit de berichtgeving komt deze laatste categorie steeds vaker voor als gevolg van klimaatverandering.



Figuur 1: Wateroverlast als gevolg van hevige neerslag bij Raadhuisplein, gemeente Aalsmeer[1]

Maar er speelt meer dan alleen klimaatverandering en een toenemende druk op het watersysteem. We zitten midden in een transitie naar een circulaire economie en streven naar een energie neutrale samenleving. De energietransitie betekent dat ingrepen worden gedaan in de energie infrastructuur. Het

[1] De gemeente heeft moeite gedaan om bronnen van de gebruikte foto’s te achterhalen, maar niet altijd succesvol. Als u kunt aantonen dat u de bronhouder van door ons gebruikte foto’s bent, en u voelt zich benadeeld, kunt u contact opnemen met gemeente Aalsmeer.

koppelen en afstemmen van deze plannen met de gemeentelijke renovaties van rioleringen en straten betekent een enorme efficiëntie.

De transitie van een lineaire naar een circulaire economie betekent dat we inzien dat ons afvalwater geld waard is. Het zit vol schaarse en waardevolle grondstoffen. Naast de grondstof voor het opwekken van energie, bevat het afvalwater bijvoorbeeld ook fosfaat, stikstof, kalium en bouwstenen voor bio-plastics. Hoe mooi zou het zijn om energie en grondstoffen er weer uit te halen en te hergebruiken? Vanuit het programma duurzaamheid werkt de gemeente samen met de waterschappen op dit onderwerp.

Door de grote ruimtelijke opgaven rondom energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie krijgen we in toenemende mate te maken met verschillende beleidsdomeinen en externe partijen die in de openbare ruimte actief zijn. Dit vraagt om een omgevingsgerichte en integrale werkwijze, waarbij we bij elke ruimtelijke ingreep een belangenafweging maken waarin water een rol van betekenis speelt. Deze planperiode geven we vorm aan ons assetmanagement op operationeel en strategisch niveau waarbij we afstemming zoeken met andere gemeentelijke programma's zoals klimaatinvesteringen, wegenvervangingen, groenonderhoud en -aanleg, bouwopgaven en duurzame mobiliteitsinvesteringen.

Voorwaarde voor integraal werken is het op orde houden van het rioolstelsel. We zijn als gemeente continue aan het werk om het inzicht in het functioneren van het rioolsysteem verder te verbeteren. Deze planperiode hebben we de ambitie om onze basisgegevens verder op orde te brengen door de inzet van nieuwe data- en monitoringssystemen. Hierdoor kunnen we ons meldingen systeem bijvoorbeeld koppelen aan ons beheerbestand. Door het gebruik van digitaal assetmanagent en data-analyses kunnen we kwaliteitslabels uniformiseren (GWSW) en onze data veilig en betrouwbaar delen.



Figuur 2: Zomerse dag op Praamplein, gemeente Aalsmeer[2]

[2] De gemeente heeft moeite gedaan om bronnen van de gebruikte foto's te achterhalen, maar niet altijd succesvol. Als u kunt aantonen dat u de bronhouder van door ons gebruikte foto's bent, en u voelt zich benadeeld, kunt u contact opnemen met gemeente Aalsmeer.

Op basis van verbeterd inzicht in de kwaliteit van ons areaal en het functioneren van ons systeem, stappen we over op risicogestuurd beheer. Op dit moment sturen wij groot onderhoud op levensduur en inspectiegegevens. Door te gaan sturen op het optimum tussen kosten, risico's en functioneren over de hele levenscyclus van de riolering en door alle lagen van de organisatie (strategisch, tactisch, operationeel, uitvoerend), kunnen we op het optimale moment investeren in een vernieuwd systeem. Naast levensduurverlenging helpt risicogestuurd beheer om de kwetsbaarheid te verkleinen en de kwaliteit te verhogen. In dit GRP beschrijven we de stappen om daar te komen.

Een ander belangrijk aspect om mee te nemen in onze strategieën, zijn de stedelijke uitbreidingen en ontwikkelingen in Aalsmeer. In onze gemeente vinden de komende jaren een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats die invloed hebben op de bestaande afvoerstructuur. Om de toekomstige afvoerstructuur nader uit te werken, stellen wij een afvoerstructuurplan op. Hierin houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van afvalwatertransport. Dit geeft ons een goede basis om het gesprek met ontwikkelaars aan te gaan.

De uitdagingen zijn te groot om deze als gemeente en waterschap alleen op te kunnen pakken. We hebben daarbij hulp nodig van onze inwoners en bedrijven. Denk hierbij aan het scheiden van schone en vuile waterstromen, het afkoppelen van verhard oppervlak, het benutten van daken voor het bufferen van regenwater, vergroening en natuurlijk een goed gebruik van al onze voorzieningen. Als gemeente doen we deze planperiode onderzoek naar de mogelijkheden van afkoppelen van particulier oppervlak.



Figuur 3: Groen en water van Cleefkade, gemeente Aalsmeer[3]

[3] De gemeente heeft moeite gedaan om bronnen van de gebruikte foto's te achterhalen, maar niet altijd succesvol. Als u kunt aantonen dat u de bronhouder van door ons gebruikte foto's bent, en u voelt zich benadeeld, kunt u contact opnemen met gemeente Aalsmeer.

Wat betekent dit financieel? Voor het uitvoeren van de zorgplichten riolering (stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater) mogen we als gemeente volgens de Gemeentewet een heffing opleggen. Uit deze rioolheffing betalen we alle noodzakelijke maatregelen die te maken hebben met het op orde brengen en onderhouden van een goed functionerend (afval)watersysteem inclusief de bovengrondse voorzieningen die daar een bijdrage aan leveren.

Wij achten het wenselijk om gebruik te maken van de mogelijkheid die de geldende voorschriften bieden om een spaarvoorziening riolen in te stellen ter dekking van (een deel van de) de toekomstige vervangingsinvesteringen. Dit met het oog op een verantwoorde en gelijkmatige ontwikkeling van de lastendruk op langere termijn.

Op basis van de geactualiseerde investeringsuitgaven en exploitatiekosten hebben we de hoogte van de rioolheffing bepaald. Hierbij hebben we rekening gehouden met een extra budget voor investeringen in klimaatadaptatiemaatregelen. De heffing kan gedurende de planperiode gelijk blijven (zonder indexatie). Na de planperiode is de verwachting dat de heffing moet stijgen om de geplande vervangingen te kunnen blijven bekostigen. Onderstaande tabel geeft de rioolheffing weer voor de komende planperiode, afgezet tegen de heffing in het jaar 2020.

Tabel 1: Benodigde rioolheffing bij 0% rente gemeente Aalsmeer periode 2020 t/m 2026

Jaar	Rioolheffing per eenheid (vast prijspeil)	Rioolheffing per eenheid (met indexatie)
2020	€ 173,62	€ 173,62
2021	€ 173,62	€ 177,09 (+2,0%)
2022	€ 173,62	€ 180,63 (+2,0%)
2023	€ 173,62	€ 184,25 (+2,0%)
2024	€ 173,62	€ 187,93 (+2,0%)
2025	€ 173,62	€ 191,69 (+2,0%)
2026	€ 173,62	€ 195,52 (+2,0%)

1 INLEIDING

Maar weinig mensen beseffen hoe belangrijk riolering is. Weet u bijvoorbeeld dat riolering en de drinkwatervoorziening sinds de 19e eeuw voor de volksgezondheid meer hebben betekend dan de hele medische wetenschap daarna? Pas als het mis dreigt te gaan en er bijvoorbeeld stank- of wateroverlast optreedt, krijgt riolering aandacht. Verder gaat de inzameling en het transport van afvalwater vaak ongemerkt aan de inwoners voorbij. Toch worden dagelijks veel inspanningen verricht om deze kostbare infrastructuur goed te beheren.

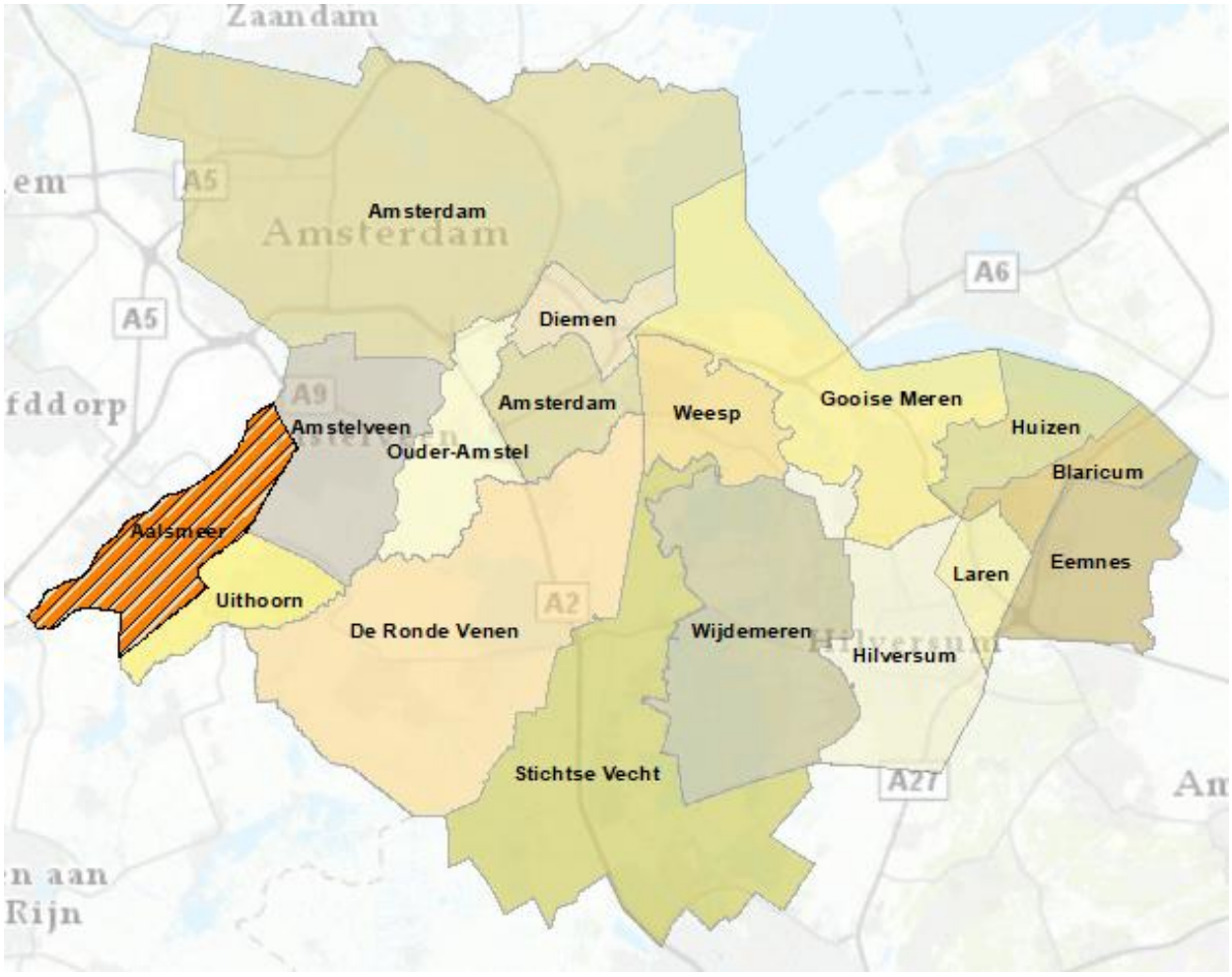
1.1 Een nieuw plan, passend bij de tijd

Het voorliggend Gemeentelijk Rioleringsplan (hierna te noemen: GRP) laat zien dat we als gemeente Aalsmeer terug- en vooruitkijken en verder bouwen aan een robuust en flexibel systeem. Het GRP is een goed planinstrument om mee te kunnen bewegen met de trends en ontwikkelingen binnen dit vakgebied. Zo is er bijvoorbeeld sprake van meer extreme neerslag door klimaatverandering, een veranderende verhouding tussen overheid en bewoners en verandering in wetgeving. Om mee te gaan met de ontwikkelingen om ons heen is het wenselijk om het GRP periodiek te actualiseren. In 2014 is het GRP 2015 – 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Aalsmeer. De looptijd van dit GRP is aan het eind van 2020 ten einde. Daarom wordt nu voor de periode 2021-2026 een nieuw GRP opgesteld. We voeren halverwege de looptijd, rond 2023, een tussentijdse evaluatie uit.

1.2 Samenwerking

Om de doelen en afspraken uit het Bestuursakkoord Water (2011)[4] te realiseren, werken we als gemeente Aalsmeer samen met de gemeenten Amstelveen, Amsterdam, Blaricum, De Ronde Venen, Diemen, Hilversum, Eemnes, Gooise Meren, Huizen, Laren, Ouder-Amstel, Stichtse Vecht, Uithoorn, Weesp, Wijdemeren, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en drie drinkwaterbedrijven Waternet, Vitens en PWN in het regionale samenwerkingsverband Bestuurlijk Overleg Water Amstel-, Gooi- en Vechtgebied (BOWA).

[4] Het Bestuursakkoord Water is één van de vijf onderdelen die vallen onder het Hoofdlijnenakkoord tussen rijk en decentrale overheden over decentralisatie. Dit Hoofdlijnenakkoord bevat naast afspraken over bestuur, financiën en het verminderen van regeldruk, richtinggevende kaders voor vijf terreinen van decentralisatie, waaronder water. Het Bestuursakkoord Water gaat uit van de algemene uitgangspunten van het kabinet: rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven beperken zich tot hun kerntaken; taken worden op een niveau zo dicht mogelijk bij de burger gelegd; per terrein zijn ten hoogste twee bestuurslagen betrokken bij hetzelfde onderwerp. Doel van het Nationaal Bestuursakkoord Water is om het watersysteem ‘op orde te krijgen’.

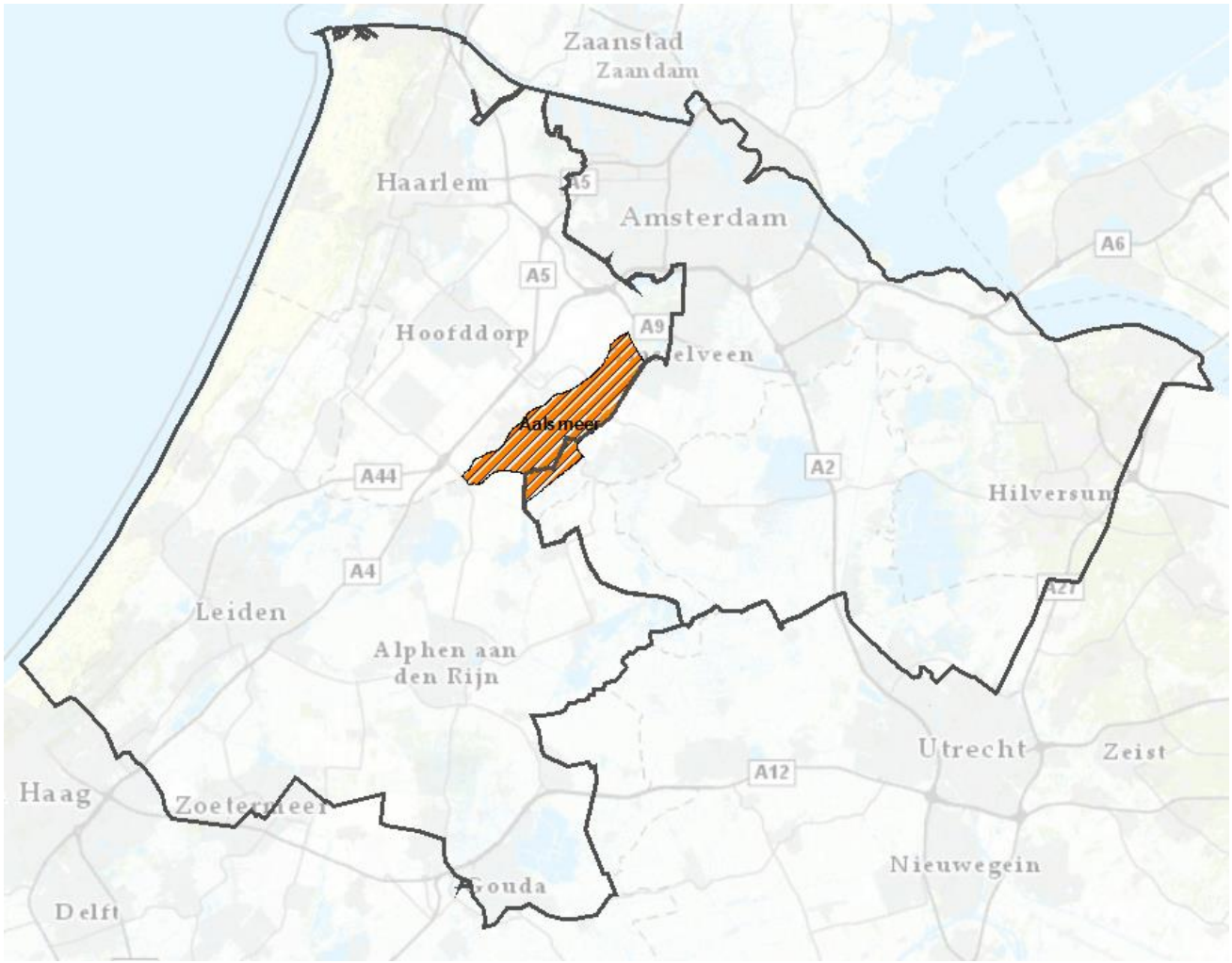


Figuur 4: Gemeenten in ISARIZ / BOWA samenwerkingsverband

In Figuur 4 is het gebied van de gemeenten in het regionale samenwerkingsverband weergegeven. Voor de ambtelijke ondersteuning en uitwerking is het samenwerkingsverband ISARIZ ingericht. ISARIZ staat voor Intergemeentelijke Samenwerking Rioleringszorg. Doelstelling van de samenwerking is het verlagen van de kosten, het vergroten van de kwaliteit en het verminderen van de kwetsbaarheid van het beheer van de waterketen. Om de kwetsbaarheid te verminderen gaan we in de regio samenwerken op het gebied van meten en monitoren, van de riolering en het grondwater. Daarnaast werken we samen om innovatiekansen voor de uitdagingen rondom klimaat, duurzaamheid, assetmanagement en een robuuste organisatie te versterken.

Daar hoort ook bij de dat we als gemeente de samenwerking met de waterschappen als regionale waterbeheerders versterken. Dat doen we bijvoorbeeld in regionale planvorming met grensoverschrijdende water- en waterveiligheidsvraagstukken. Het hoogheemraadschap Rijnland en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn belangrijke externe partners in het afvalwater-, hemelwater-, en grondwaterbeheer. Ze zijn nauw betrokken geweest bij het opstellen van het voorliggende plan.

Tot slot werken we “in de regio” ook samen in het dagelijks beheer en onderhoud, zoals met gezamenlijke aanbestedingen van de kolkenreiniging en het beheer en onderhoud van onze grondwatermeetnetten. Beleidsmatig sluiten wij aan bij het lopende traject van de regionale risicodialogen voor klimaatadaptatiebeleid.



Figuur 5: Ligging gemeente Aalsmeer, hoogheemraadschap Rijnland en waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Door middel van het GRP leggen we vast wat we willen bereiken en wat de rolverdeling is tussen overheid en bewoners/ondernemers ten aanzien van afval-, hemel-, en grondwater. De wettelijke kaders en beleidskaders die ten grondslag liggen aan dit GRP zijn beschreven in hoofdstuk 2. Het GRP vervult vier hoofdfuncties die hieronder worden beschreven. Om ook voor de komende planperiode invulling aan de hoofdfuncties van het GRP te geven, zullen de visie en bijbehorende ambities/gemeenschappelijke doelen worden beschreven aan de hand van speerpunten. Hierover meer in hoofdstuk 3.

Vier hoofdfuncties van het GRP:

1. Kader gemeentelijke watertaken
   Overzicht beleidskeuzes en ambities ten aanzien van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater.
2. Interne afstemming
   Met andere vakdisciplines binnen de gemeentelijke organisatie en met onze waterpartners.
3. Externe afstemming
   Met bewoners en ondernemers.
4. Continuïteit en voortgangsbewaking
   Vanwege de relatief lange levensduur van stedelijke watervoorzieningen en kapitaalintensieve investeringen is een lange termijn aanpak essentieel (begroting, investeringen en evaluatie).

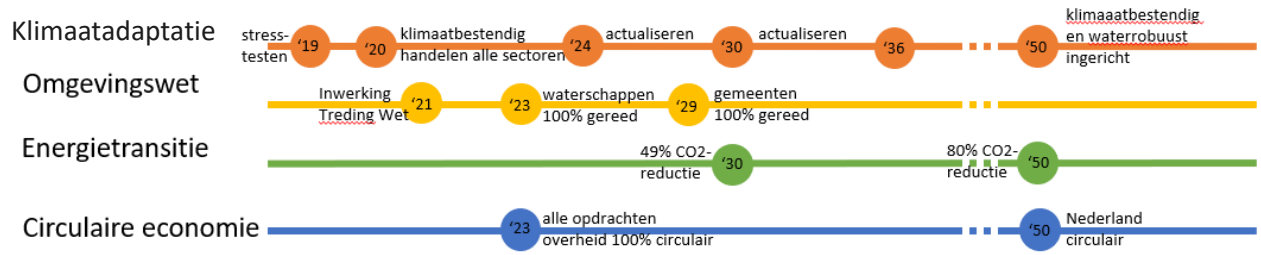
1.3 Geldigheidsduur

De Wet milieubeheer schrijft voor een GRP geen geldigheidsduur voor, hierin wordt de gemeente vrijgelaten. Om het zorgproces voor de riolering gaande te houden gaan we als gemeente Aalsmeer uit van een geldigheidsduur van zes jaar: 2021 tot en met 2026. De riolering ligt echter veel langer dan deze planperiode onder de grond. Om deze reden is dit GRP opgesteld met een doorkijk over de gehele levensduur van de riolering. De rioolheffing en de lange termijn doelstellingen zijn (mede) gebaseerd op deze doorkijk, om zo te komen tot een doelmatige invulling van de drie gemeentelijke watertaken, tegen zo laag mogelijke lasten voor de burger.

1.4 Raakvlakken met andere beleidsvelden

Het GRP is een planinstrument dat meerdere raakvlakken heeft met andere plannen en beleidsvelden. Er zijn een aantal dominante ontwikkelingen die direct aanleiding geven om deze planperiode verder te denken dan de traditionele invulling van de gemeentelijke watertaken. Ten eerste is dit het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie waarin de overheden hebben afgesproken om vanaf 2020 klimaatbestendig en waterrobuust te handelen om hiermee in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te zijn. Hierdoor ontstaan nog meer dan voorheen raakvlakken met andere beleidsvelden die bijdragen aan de ruimtelijke inrichting: groen, weg en nieuwbouwplannen. Ten tweede is dat de komst van de Omgevingswet in 2022, die de vorming van een integrale omgevingsvisie verplicht stelt. Ten derde speelt de energietransitie en het streven naar een circulaire economie. Daarnaast hebben we als waterpartners communicatie en duurzaamheid hoog in het vaandel staan en willen we bewoners en ondernemers actief betrekken bij de (uitvoering)plannen. In de op Rijksniveau overeengekomen “Aanvullende afspraken Bestuursakkoord Water” in 2018 zijn naast de implementatie van de Omgevingswet ambities opgenomen die betrekking hebben op de kansen van de informatiesamenlevingen de risico’s van digitale dreigingen[5]. In dit GRP houden we daar rekening mee.

Onderstaande afbeelding geeft een indruk van de verschillende tijdspaden op basis van landelijke afspraken. In dit GRP houden we daar zoveel mogelijk rekening mee.



Figuur 6: Tijdspaden transities (momentopname juli 2019)

Als gemeente hebben we een klimaatadaptatiestrategie opgesteld. De ambities op het gebied van klimaatadaptatie die raken aan het rioleringsbeleid zijn verankerd in dit GRP. Het betreft dan met name het onderdeel waterrobuustheid ten aanzien van extreme klimaatbuien. Verder kent dit plan raakvlakken met het grondwaterbeleidsplan dat gelijktijdig hieraan opgesteld wordt en het basisrioleringsplan dat later hieraan wordt opgesteld. Op het vlak van regionaal waterbeheer is in het GRP rekening gehouden met de afspraken met de waterschappen. Binnen de regio waterschap Amstel, Gooi en Vecht is een afsprakenkader rekening met de verschillende taken en bevoegdheden van de diverse waterpartners. De vastgelegd in “Stedelijk Waterplannen” voor Aalsmeer en Kudelstaart. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft haar beleid voor waterbeheer vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021.

1.5 Leeswijzer

Zoals benoemd in hoofdstuk 1.4 komen er bij de invulling van de drie gemeentelijke watertaken nieuwe uitdagingen en ontwikkelingen op de gemeenten af, waarop we willen anticiperen. Bovendien houden we

---

Uit: “Aanvullende afspraken Bestuursakkoord Water” gepubliceerd op 19 november 2018

1. De kansen van de informatiesamenleving
De samenleving verandert snel onder invloed van technologie en digitalisering. Digitalisering is de belangrijkste bron van groei, innovatie en nieuwe bedrijvigheid. In de informatiesamenleving ontstaan nieuwe kansen, ook voor de watersector. Sturen met data en technologieën maakt het makkelijker om meer samen te werken en integraal te werken. We ontwikkelen een gezamenlijke visie en aanpak om de kansen van de informatiesamenleving beter te benutten.

2. De risico’s van digitale dreigingen
Tegenover de kansen van digitalisering staan bedreigingen, bijvoorbeeld op het gebied van cybersecurity. Cybercrime, cyberspionage en cybersabotage kunnen systemen en processen verstoren, met grote gevolgen voor de volksgezondheid, veiligheid en economie. Deze digitale bedreigingen vragen van de waterpartners om een gezamenlijke aanpak en inspanning

kaders beschreven volgens hoofdstuk 2 vormen het speelveld om te komen tot een doelmatig en actueel uitvoeringsprogramma.

In hoofdstuk 3 hebben we onze toekomstvisie opgenomen. Deze visie vormt een stip op de horizon voor de lange termijnstrategie. Om vanuit de visie tot 2050 de vertaling naar de komende planperiode te maken wordt het ambitieniveau voor beleid op drie speerpunten benoemd. Deze speerpunten geven invulling aan onze visie en bijbehorende ambities/gemeenschappelijke doelstellingen voor de komende planperiode en zijn onder te verdelen in:

1. Werken aan een robuust en klimaatbestendig systeem
2. Werken volgens duurzame en levenscyclusgerichte principes
3. Werken aan professionalisering van rioleringszorg

Tot slot beschrijven we in hoofdstuk 3 op strategisch niveau de invulling van de beleidsvrijheid van de drie gemeentelijke watertaken, de beleidsdoelen en wijze van “sturing”.

De voorgenomen activiteiten en bijbehorende benodigde middelen om ze uit te kunnen voeren zijn opgenomen in hoofdstukken 4 (uitvoeringsagenda) en 5 (middelen) van dit GRP.

2 UITDAGINGEN EN ONTWIKKELINGEN

Het gemeentelijke waterbeheer staat niet op zich, maar is continu in beweging door diverse uitdagingen en Het gemeentelijke waterbeheer staat niet op zich, maar is continu in beweging door diverse uitdagingen en ontwikkelingen. De belangrijkste zijn in dit hoofdstuk beschreven en vormen de basis voor de speerpunten voor de planperiode 2021-2026. Naast nieuwe uitdagingen en ontwikkelingen waar we op willen anticiperen hebben we bij het invullen van de drie gemeentelijke watertaken te maken met verschillende taken en bevoegdheden van de diverse waterpartners. Deze zijn opgenomen in bijlage B. Dit hoofdstuk schetst landelijke uitdagingen en ontwikkelingen, in hoofdstuk 3 geven we invulling aan wat dit voor het rioleringsbeleid in onze gemeente betekent. De uitdagingen zijn:

1. Klimaatverandering
2. Participatie en bewustzijn
3. Uitputting energie en grondstoffen
4. De energietransitie
5. De vitaliteit van de waterinfrastructuur
6. De omgevingswet

Klimaatverandering

Het klimaat is aan het veranderen en dit leidt tot meer en heviger extremen. Het wordt natter, droger en warmer en dit brengt grote uitdagingen met zich mee voor de hemelwater- en grondwaterzorg. Het (hemel) watersysteem en de afvalwaterketen moet de neerslag zo goed mogelijk kunnen verwerken. Het besef groeit dat dit niet meer uitsluitend met grotere rioolbuizen is op te vangen, maar dat een integrale aanpak noodzakelijk is, onder meer in samenwerking met wegbeheer en groenbeheer, maar ook met andere beleidsvelden en met externe partijen We zullen in het kader van klimaatadaptatie een afweging moeten maken tussen het accepteren of beperken van schade door wateroverlast bij extreme buien. Deze aanpak richt zich op afstemming binnen de waterketen, in de openbare ruimte (klimaatadaptatie) en op particulier terrein waarbij bewustwording rondom klimaatadaptatie versterkt moet worden.



Figuur 7: Wateroverlast als gevolg van hevige neerslag in de Zijdstraat, gemeente Aalsmeer[6]

[6] De gemeente heeft moeite gedaan om bronnen van de gebruikte foto's te achterhalen, maar niet altijd succesvol. Als u kunt aantonen dat u de bronhouder van door ons gebruikte foto's bent, en u voelt zich benadeeld, kunt u contact opnemen met gemeente Aalsmeer.

In het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) zijn doelstellingen opgenomen om vanaf 2020 klimaatrobuust te handelen en in 2050 een klimaatbestendige leefomgeving te hebben. We erkennen als gemeente Aalsmeer de negatieve gevolgen van klimaatverandering en extremer weer, zoals wateroverlast, droogte en hitte en waterveiligheid. Om de negatieve gevolgen te beheersen, en om bovenstaande afwegingen te maken, is parallel aan dit GRP een *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026* voorbereid, dat naar verwachting eind 2020 zal worden vastgesteld.

Het nieuwe GRP, het Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer, het Grondwaterzorgplan en het Stedelijk Waterbeleid van de gemeente vormen samen de wateragenda voor de komende jaren in onze gemeente.

Participatie en bewustzijn

We kunnen de gebouwde omgeving niet in één keer klimaatbestendig en waterrobuust maken. Dit vraagt om lange termijn beleid: de overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatadaptief te zijn.

Aangezien meer dan vijftig procent van de gebouwde omgeving in handen is van particulieren/ private partijen, ligt het voor de hand om gezamenlijk op te trekken. Opgaven worden daarom steeds vaker integraal opgepakt en gekoppeld aan andere ruimtelijke ontwikkelingen (werk-met-werk maken). De klimaatadaptatie opgave pakken we aan door deze opgave met name, maar niet exclusief, te koppelen aan de reguliere gemeentelijke uitvoeringsprogramma's in de openbare ruimte. Op deze wijze lossen we niet alleen (potentiële) problemen op, maar verhogen we tevens de leefbaarheid van de omgeving. Hierin vinden we het als gemeente Aalsmeer belangrijk dat we tijdig communiceren over de werkzaamheden en projecten die op burgers en bedrijven afkomen. Zo kan er ook worden ingespeeld op de Omgevingswet, waarin participatie wordt bevorderd door minder regels en meer speelruimte in de omgevingsvisie en omgevingsplannen. Hiermee wordt het gemeentelijk beleid voor burgers en bedrijven inzichtelijker, transparanter, en stimulerender.



Figuur 8: Bijkomen in de schaduw Raadhuisplein [7]

[7] De gemeente heeft moeite gedaan om bronnen van de gebruikte foto's te achterhalen, maar niet altijd succesvol. Als u kunt aantonen dat u de bronhouder van door ons gebruikte foto's bent, en u voelt zich benadeeld, kunt u contact opnemen met gemeente Aalsmeer.

Uitputting energie en grondstoffen

Wereldwijd worden grondstoffen schaarser of raken zelfs helemaal uitgeput, waardoor de noodzaak groeit van een transitie van een lineaire naar een circulaire economie. Dit betekent onder meer dat de Nederlandse energiehuishouding duurzamer en minder afhankelijk van eindige fossiele brandstoffen moet worden. Afvalwater en reststromen worden daardoor steeds waardevoller, zowel vanuit het oogpunt van verduurzaming, maatschappelijke verantwoordelijkheid of een economisch rendabele business case voor een circulaire toepassing. Ze kunnen onder andere bijdragen aan het opwekken van energie en terugwinnen van waardevolle grondstoffen, zoals fosfaat, stikstof, kalium en bouwstenen voor bio-plastics. De huidige investeringsagenda van de kabinetsformatie is gericht op 100% energieneutraal en klimaatbestendig maatschappelijk vastgoed in 2040 en 100% hernieuwbare energie in 2050. Het GRP kan als beleidsinstrument worden ingezet om aan deze doelstellingen bij te dragen. Bijvoorbeeld door afspraken te maken rond duurzaam en circulair gebruik van afvalwater en reststromen en rond duurzaam materiaalgebruik.

Energietransitie

De realisatie van de energietransitie heeft naar verwachting ook grote gevolgen voor de openbare ruimte. De energie infrastructuur zal deels vernieuwd en uitgebreid moeten worden. In delen van Aalsmeer zal mogelijk een warmtenet aangelegd worden. De keuze hiervoor hangt grotendeels af van de uiteindelijke keuze voor de duurzame verwarming van de blijvende locaties van de glastuinbouw. Vanuit de Greenport Aalsmeer onderzoeken we de mogelijkheden voor geothermie. Daarnaast komt mogelijk restwarmte beschikbaar voor Aalsmeer van Datacenters gevestigd in Haarlemmermeer. Hierover worden binnen de Regionale Structuur Warmte, onderdeel van de RES 1.0, nader verkenningen uitgevoerd. Ook in de gebieden waar geen warmtenet komt, zijn mogelijk aanpassingen in de ondergrondse infrastructuur nodig vanwege uitbreiding van de elektrische infrastructuur.

De verschillende waterstromen uit de waterketen kunnen een duurzame leverancier van warmte zijn. Waternet en Rijnland hebben studies uitgevoerd naar de mogelijk rol thermische energie uit afvalwater, oppervlaktewater en drinkwater. Met name de in Aalsmeer aanwezige WRK-leiding (Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland) langs de voormalige N196 lijkt een potentieel kansrijke energiebron.

In 2021 wordt naar verwachting de transitievisie warmte door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt onder andere aangegeven met welke wijken gestart wordt met de aanpak van de energie transitie en welke alternatieve keuze voor aardgas uitgewerkt wordt. Dit wordt vanaf tweede helft 2021 uitgewerkt in specifieke wijkuitvoeringsplannen. Het koppelen en afstemmen van deze plannen met de gemeentelijke renovaties van rioleringen en straten betekend een enorme efficiëntiemogelijkheid.

De kwaliteit van het huidige ondergronds systeem, zoals het rioleringsstelsel dienen we hiervoor goed in kaart te brengen. Op deze manier kan er beter gestuurd worden op wanneer bepaalde delen vervangen moeten worden en welk budget hieraan gehangen wordt.

Vitaliteit van de waterinfrastructuur

Aandacht voor vitaliteit van de waterinfrastructuur is van wezenlijk belang voor het robuust functioneren.
Door langdurige uitval van de waterinfrastructuur, bijvoorbeeld door een langdurige stroomstoring of een massale hack waardoor gemalen en pompen niet meer functioneren, kan al snel maatschappelijke ontwrichting optreden. In dat geval is sprake van een aanzienlijk verstorend effect, zijn slachtoffers te verwachten, en grote (economische) schade en aantasting van vitale belangen kunnen voorkomen Bovendien kan adequaat herstel van deze infrastructuur zeer lang gaan duren en zijn vaak geen reële alternatieven voorhanden, terwijl grote groepen personen hier afhankelijk van zijn. Wanneer een verstoring of uitval van een proces maatschappelijke ontwrichting kan veroorzaken is dit proces van vitaal belang. Een veerkrachtige waterinfrastructuur betekent dat het met dergelijke scenario's kan omgaan en een snel herstellend vermogen heeft. Op dit moment worden op rijksniveau verschillende soorten infrastructuur op vitaliteit beoordeeld. Afhankelijk van de uitkomst heeft dit mogelijk consequenties voor de inrichting van de waterketen, waarbij het GRP een rol kan spelen.

Een andere vorm van ontwrichting die de stedelijke waterinfrastructuur onder druk zet zijn zeer extreme weersomstandigheden. Voor vele

gemeenten was de extreme droogte van 2019 een realisatiemoment en heeft het duidelijk gemaakt dat we ook op dit vlak meer rekening moeten gaan houden met de mogelijke effecten hiervan. Zoals de schade aan gebouwen, kabels en leidingen, volksgezondheid, vitale infrastructuur.



Figuur 9: Goot in winkelstraat gemeente Aalsmeer (bron: gemeente Aalsmeer)

Omgevingswet

Een belangrijke ontwikkeling binnen de planperiode van dit GRP is de komst van de Omgevingswet. Deze wordt naar verwachting per 1 januari 2022 van kracht. De Omgevingswet stelt, veel meer dan de traditionele ruimtelijke ordening, de fysieke omgeving centraal. Leefbaarheid en gezondheid spelen een meer nadrukkelijke rol in de belangenafweging tussen onder meer mobiliteit, water, groen, bebouwing.

Na het van kracht worden van de omgevingswet is het GRP niet langer een wettelijk verplichte planvorm, maar kunnen elementen hiervan opgaan in de omgevingsvisie, het omgevingsplan en het omgevingsprogramma. Ondanks het vervallen van de wettelijke verplichting houden we rekening met een nieuw op te stellen volgend rioleringsprogramma vanaf 2026. Het GRP is immers een effectief planinstrument om de gemeentelijke water zorgplichten te borgen en de activiteiten op elkaar af te stemmen. Maar het is ook een noodzakelijke onderbouwing voor de financiering ervan met het jaarlijks vaststellen van de hoogte van de rioolheffing. Het GRP past in een logische lijn van de verplichte nationale en regionale waterprogramma's naar een lokaal programma voor stedelijk water en riolering. Door andere beleidsvelden en plannen te betrekken bij het planproces van dit GRP zijn de raakvlakken gewaarborgd. In dit GRP hebben we

geanticipeerd op de komst van de Omgevingswet door rekening te houden met de beoogde opzet van de Omgevingsvisie, het Omgevingsplan en de bijbehorende uitvoeringsagenda.

In het Omgevingsplan worden de regels van de Omgevingswet vastgelegd. De kern van de Omgevingswet gaat over ruimte geven (loslaten en vertrouwen) en over een andere verdeling van verantwoordelijkheden tussen overheid en samenleving. De Omgevingswet beoogt meer ruimte te geven voor ideeën van initiatiefnemers. Het maakt niet uit of de gemeente, een bewoner, ondernemer, projectontwikkelaar of een maatschappelijke organisatie het initiatief neemt. De Omgevingswet geeft meer ruimte om lokale afwegingen te maken en om de belangen van direct betrokkenen in die afwegingen te betrekken door middel van participatie. De wet zegt alleen dat participatie moet plaatsvinden, maar schrijft bewust niet voor hóe dat moet. Dit geeft ons als gemeente de ruimte om een werkwijze te ontwikkelen en vast te leggen in een Omgevingsplan met Omgevingsprogramma dat past binnen de lokale context.

In het Omgevingsplan worden alle (locatiegerichte) regels en actieve verplichtingen voor inwoners en ondernemers opgenomen. De planvorm zal geleidelijk overgaan in een programma dat naast de andere programma's invulling geeft aan de Omgevingsvisie. Met dit GRP sorteren we hierop voor, bijvoorbeeld door ruimtelijke ordening te integreren met de afwegingen ter invulling van onze gemeentelijke watertaken. Vooralsnog gaan we ervan uit dat voor de bebouwde kom de huidige regelgeving volledig wordt overgenomen en zo mogelijk zal worden aangepast om beter te kunnen sturen op een klimaatbestendige omgeving en een robuust stedelijk watersysteem. Voor het buitengebied kunnen mogelijk regels komen te vervallen om hiermee duurzame alternatieven voor riolering en het benutten van afvalwater beter te kunnen faciliteren.

Tabel 2: Waar landen onderdelen uit het GRP in de Omgevingswet?

Onderdeel	GRP	Omgevingswet
Wat zijn de kaders?	Uitdagingen en ontwikkelingen	*Haakjes*
Hoe staan we ervoor?	Huidige situatie (bijlage)	*Speelveld*
Wat willen we en hoe gaan we dat bereiken?	Terugblik (bijlage)	*Aandachtspunten*
Wat gaan we doen?	Visie, ambitie en strategie	Bouwsteen Omgevingsvisie en Omgevingsplan
Wat kost dat?	Uitvoerings-agenda	Bouwsteen Programma
Wat zijn de kaders?	Middelen	Onderbouwing rioolheffing

3 VISIE, AMBITIE EN STRATEGIE

In dit hoofdstuk kijken we vooruit, beschrijven we wat we willen bereiken en laten we zien hoe we daar vanuit een goede basis en met gepaste ambities en (gezamenlijke) strategieën naartoe werken. Een goede basis verkrijgen we met het continueren van de uitvoering van planmatige taken.

3.1 Visie 2050

“Het is 2050. Overheden, inwoners en bedrijven van Aalsmeer zijn trots op wat ze samen hebben bereikt. Het gastvrije karakter van de ruimte vinden we terug in een aantrekkelijke, groene en klimaatbestendige leefomgeving. We hebben ons voorbereid op extreme regenval en langdurige droogte. Er heerst een diepgaand besef dat we de extremen niet kunnen tegenhouden, maar wel kunnen beheersen. Bewoners, bedrijven en overheden doen hier actief aan mee. De gemeente en haar partner-overheden hebben watersystemen, riolering en ruimtelijke inrichting vergaand op elkaar afgestemd om de toekomstige extremen op te vangen. Samenwerking met bewoners en bedrijven is vanzelfsprekend geworden.

Een slimme en veelvuldige inzet van groen en water zorgt voor genoeg koelte in de warme zomers en draagt bij aan de gezondheid en het welzijn van de inwoners. Het oppervlaktewater is ecologisch gezond, aantrekkelijk en versterkt de natuur. Ook op particulier terrein is er duidelijk wat veranderd. Tuinen en daken zijn vergroend en veel woningen hebben voorzieningen om overtollige neerslag zichtbaar te verwerken. Door de transitie naar een circulaire economie is er veel minder restafval en worden waterstromen zoveel mogelijk hergebruikt voor onder andere energiewinning en terugwinning van grondstoffen.

Bovendien is de uitstoot van CO2 en fijnstof teruggedrongen en zijn de luchtkwaliteit en waterkwaliteit verbeterd.

Door inwoners te betrekken bij de (her)inrichting van de openbare ruimte en het onderhoud ervan, worden groen én water meer verbonden met bewoners en gebruikers in de buurt. Burgers worden beloond voor groene en blauwe initiatieven, denken mee en handelen op grond van nieuwe inzichten.

Uit het oogpunt van beheer kiezen we voor een samenhangend, transparant en efficiënt gemeentelijk systeem, waarin het databeheer in orde is en de kwaliteit van het systeem wordt gemonitord dankzij modern systeemmanagement. Integraal beheer is de norm en het multifunctionele karakter van de te beheren voorzieningen gaat probleemloos.”

Om onze visie concreet te maken hebben we de volgende 5 principes beschreven

1. **Omgaan met de gevolgen van klimaatverandering en implementeren klimaatadaptatiebeleid**

Aalsmeer heeft in haar coalitieakkoord benoemd dat aanpassingen nodig zijn om beter voorbereid te zijn op extremer weer. Bij de invulling van onze gemeentelijke watertaken sluiten we aan bij onze klimaatadaptatie strategie[8] (vast te stellen eind 2020) die we hebben opgesteld in het kader van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.

2. **Integrale inrichting buitenruimte**

In Aalsmeer speelt de openbare ruimte een steeds grotere rol in ruimtelijke ordeningsvraagstukken. Daarom sturen wij op een betere samenwerking tussen verschillende beleidsdomeinen. Door meekoppelkansen te benutten, grijpen we kansen aan voor de implementatie van klimaatadaptief ontwerp. Zoals het belang van de buitenruimte, waarin het profiel van de straat wordt gebruikt voor de berging en afvoer van extreme neerslag.

3. **Inspelen op herontwikkeling en nieuwbouw**

[8] Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026 (in prep. tijdens opstellen GRP)

In Aalsmeer vindt in de komende periode ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bij herontwikkeling en nieuwbouw bouwen we zoveel mogelijk klimaatadaptief, energieneutraal en aardgasvrij. Tegelijkertijd brengen we vroegtijdig in beeld wat uitbreiding betekent voor ons stedelijk watersysteem en de bestaande structuur van het riool. We streven naar meer waterveiligheid door het versterken van de sponsfunctie van (nieuw én oud) stedelijk gebied en optimale grondwaterniveaus.

4. Borgen van de waterkwaliteit

De kwaliteit van water in Aalsmeer moet ecologisch gezond zijn. Dit draagt bij aan een gezonde leefomgeving voor de mens, maar ook voor plant en dier. Hiervoor zoeken we primair de samenwerking met de waterschappen. Gezamenlijk bepalen we de ambities ten aanzien van de waterkwaliteit en de beleving en gebruikswaarde van het water in de gemeente.

5. Samenwerken

Aalsmeer heeft te maken met, het hoogheemraadschap van Rijnland en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. De gemeente stuurt op een goede afstemming met omliggende gemeenten. Dit is van essentieel belang. De samenwerking tussen de overheidsinstellingen bestaat onder meer uit het uitwisselen van kennis en ervaring waardoor efficiënter gewerkt kan worden en kosten daarom kunnen afnemen. Alleen door een hechte samenwerking dragen we bij aan klimaatbestendigheid, waterrobuuste (her-) ontwikkelingen en rampenbeheersing.

3.2 Ambities op speerpunten

In de komende planperiode blijven we op doelmatige wijze invulling geven aan deze gemeentelijke watertaken. Hiervoor gaan we planmatig te werk. Op hoofdlijnen handhaven we de huidige koers en stellen deze bij om in te spelen op aandachtspunten. In het verlengde hiervan hebben we de ambitie om, binnen de reikwijdte van de watertaken, bij te dragen aan gemeenschappelijke doelen zoals klimaatadaptatie, duurzaamheid en een gezonde leefomgeving. Om invulling te geven aan onze visie en bijbehorende ambities/gemeenschappelijke doelen hebben we voor de komende planperiode de volgende speerpunten geformuleerd:

1. Werken aan een robuust en klimaatbestendig systeem
2. Werken volgens duurzame en levenscyclusgerichte principes
3. Werken aan professionalisering van rioleringszorg

Per speerpunt delen wij onze ambitie voor deze planperiode om invulling te geven aan onze visie.

3.2.1 Waterrobuust en klimaatbestendig

De gevolgen van klimaatverandering stellen nieuwe eisen aan het watersysteem, de waterketen en de omgeving waarin we een leefbare omgeving willen behouden. Het *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026* is het eerste plan waarmee Aalsmeer de weg beschrijft naar het realiseren van een klimaatbestendige leefomgeving in 2050.

We streven ernaar om het hemelwater zowel ondergronds als bovengronds te verwerken. We volgen daarbij de drietrapsstrategie Vasthouden-Bergen-Afvoeren. We wentelen water- en waterbergingsopgaven niet af naar andere locaties en gebieden, tenzij dit doelmatig is. Bij droogte streven we naar het minimaliseren van negatieve effecten van bodemdaling en te lage grondwaterstanden, bijvoorbeeld bij houten paalfunderingen. We streven naar een vergroting van de sponswerking van de openbare ruimte. Droogte beperken we zoveel mogelijk met op natuur gebaseerde oplossingen in groen, water en bodembuffers. We streven in dit verband naar zo min mogelijk onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur. Daarnaast ambiëren we in het nieuwe klimaatadaptatiebeleid het beperken van de negatieve gevolgen van hittestress op de volksgezondheid en de biodiversiteit, door meekoppelkansen te benutten en belanghebbenden bij elkaar te brengen.

Het *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026* en dit GRP raken elkaar met name op de

thema's wateroverlast, droogte, en grondwateroverlast en –onderlast. Ten aanzien van deze thema's zijn in het *Actieplan* activiteiten opgenomen die bekostigd worden uit de rioolheffing. Deze activiteiten hebben we in dit GRP opgenomen. De wetgever geeft daar de ruimte voor. De scheiding ligt bij klimaatadaptieve oplossingen voor hittestressbestrijding en en de onderste laag van de meerlaagse waterveiligheidsbenadering (het domein van de regionale waterbeheerders). waterveiligheid (het domein van de regionale waterbeheerders).



Figuur 10: Seringenpark tijdens neerslag (bron: Aalsmeer vandaag)

3.2.2 Duurzaam en levenscyclusgericht

Duurzaamheid is belangrijk voor economische ontwikkeling, maar ook voor de toekomstbestendigheid van de gemeente. Het heeft gevolgen voor het bedrijfsleven en voor het leven van de inwoners als er niets aan duurzaamheid wordt gedaan. Vanuit het programma duurzaamheid gaan we de komende tijd aan de slag met de grote vraagstukken als circulaire economie en energietransitie.

Op het vlak van rioleringsbeheer is onze ambitie voor de planperiode om de levenscyclusgerichtheid van het areaal te verbeteren. Dit willen we doen door het sturen van beheer, onderhoud en investeringen op kwaliteit. Daarnaast streven we duurzame omgang na met afvalwater. We streven er ook naar om het inkoopproces sterker te sturen op het aanbieden en honoreren van duurzame alternatieven. Op het gebied van het terugwinnen van grondstoffen en energie houden we de komende periode ontwikkelingen bij anderen in de gaten en zoeken de samenwerking met de waterschappen.

3.2.3 Professionalisering rioleringszorg

Met de toenemende aandacht voor de grote ruimtelijke opgaven krijgen we meer te maken met verschillende beleidsdomeinen en externe partijen die in de openbare ruimte actief zijn. Dit vraagt om een omgevingsgerichte en integrale werkwijze, waarbij we bij elke ruimtelijke ingreep een belangenafweging maken waarin water een rol van betekenis speelt.

Met betrekking tot professionalisering hebben we de ambitie om kosten te besparen, de kwaliteit te verbeteren, de kwetsbaarheid te verminderen, kennis uit te wisselen en effectiever in te spelen op ruimtelijke opgaven door samenwerking met andere domeinen. Voorbeelden hiervan zijn werk-met-werk maken en afstemming met duurzaamheidsprogramma's. We hebben de ambitie om deze periode ons operationeel en strategisch beheer opnieuw vorm te geven zodat we slim kunnen gaan sturen op meekoppelkansen.

Voorwaarde voor effectief werken is het op orde houden van het bestaande rioolstelsel. We zijn als gemeente continue aan het werk om het inzicht in het functioneren van het rioolsysteem te verbeteren. Deze planperiode hebben we de ambitie om onze basisgegevens op orde te brengen door de inzet van nieuwe data- en monitoringssystemen. Met digitaal assetmanagent en data-analyses sturen we op risico's, kunnen we kwaliteitslabels uniformeren (GWSW[9]) en onze data veilig en betrouwbaar delen. Op regionaal niveau hebben we de ambitie om meer te gaan samenwerken op het gebied van gemeenschappelijk 'meten en monitoren', de ontwikkeling van klimaatadaptatiebeleid en het gezamenlijk aanbesteden van beheer- en onderhoudsprogramma's.

3.3 Strategieën op speerpunten

Om invulling te geven aan onze visie en bijbehorende ambities/gemeenschappelijke doelen hebben we voor de komende planperiode de volgende speerpunten geformuleerd:

1. Werken aan een waterrobuust en klimaatbestendig systeem
2. Werken volgens duurzame en levenscyclusgerichte principes
3. Werken aan professionalisering van de rioleringszorg

3.3.1 Speerpunt 1: Waterrobuust en klimaatbestendig

Onder dit speerpunt beschrijven we 9 actiepunten waarmee we waterrobuustheid en klimaatbestendigheid willen bereiken:

a. Afkoppelen
b. Omgaan met hemelwater op eigen terrein
c. Toepassen van de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren als uitgangspunt
d. Toepassen van specifieke hydraulische toetsnormen van rioolstelsels
e. Versterking van hemelwaterberging
f. Combineren onder- en bovengrondse maatregelen
g. Vergroten van en gebruik maken van de sponswerking van gebieden
h. Rekening houden met de gevolgen van droogte extremen
i. Sturen op het voorkomen van grondwateroverlast en -onderlast

a. Afkoppelen

We zamelen het stedelijk afval- en hemelwater gescheiden in en ontvlechten zo de (schone en vuile) waterstromen. Hiermee ontlasten we de zuivering en houden we hemelwater zo lokaal mogelijk vast. Bij rioolvervangingswerkzaamheden maken we wel de afweging of het doelmatig is om een gescheiden stelsel aan te leggen. Dit wordt per project beschouwd en hangt af van:

- Gebruik;
- Beheerbaarheid;
- Eigenschappen van de wijk;
- Bodemopbouw;
- Afstand tot open water.

b. Omgaan met hemelwater op eigen terrein

Wanneer een gescheiden stelsel is aangelegd in een bestaand gebied, willen we dat particulieren verhard oppervlak afkoppelen. We voeren daarom in de planperiode projectgericht onderzoek uit naar het afkoppelen door particulieren met als doel om inzicht te krijgen in knelpunten, haalbaarheid en mogelijke stimuleringsinstrumenten voor afkoppelen op particulier terrein.

[9] GWSW: Het Gegevenswoordenboek Stedelijk Water (GWSW). Dit is een open standaard voor het eenduidig uitwisselen en ontsluiten van gegevens in het stedelijk waterbeheer (bron: stichting Rioned maart 2020)

De particulier heeft bij nieuwbouw de primaire verantwoordelijkheid voor de verwerking van het hemelwater, tenzij dit om praktische redenen niet mogelijk is. Hierbij moet gedacht worden aan situaties waarin infiltratie niet mogelijk is, vanwege slechte eigenschappen van de ondergrond en wanneer het perceel niet grenst aan oppervlaktewater. In deze situaties is de gemeente verantwoordelijk voor de ontvangst en verwerking van het hemelwater. Het wordt in dat geval gescheiden van het afvalwater ingezameld. Wij beschikken als gemeente Aalsmeer in de *Aansluitingsverordening Riolering 2015 Aalsmeer* over enige regels over omgang met hemelwater. De regels zijn op dit moment beperkt en dit onderdeel van de verordening moet worden vernieuwd of expliciet gemaakt in een separate hemelwaterverordening.

c. Voorkeurvolgorde voor omgang met hemelwater

We hanteren de voorkeursvolgorde vasthouden-bergen-afvoeren voor de omgang met hemelwater:

- Vasthouden: doorlatende goten, groene daken, infiltratie in terreinverlagingen in groen, enz.
- Bergen: overtollig hemelwater bergen we eerst in het stedelijk watersysteem;
- Afvoeren: Pas bij volledige benutting van de berging voeren we het overtollige hemelwater af naar de regionale watersysteem. Als de afvoer naar het regionale watersysteem meer is dan in de huidige situatie, vindt afstemming met de waterschappen plaats;

d. Hydraulische toetsnorm rioolstelsels

Nieuwe rioleringssystemen en hemelwaterriolen (afkoppelprojecten) ontwerpen we op een maatgevende bui met een frequentie van voorkomen van eenmaal per 5 jaar (bui 9 uit de kennisbank Riolering). Bij deze ontwerpbelasting mag er geen water-op-straat voorkomen.

Het bestaande rioleringssysteem toetsen we aan een maatgevende bui met een frequentie van voorkomen van eenmaal per 2 jaar (bui 8 uit de kennisbank Riolering). Hierbij geldt ook dat er geen water-op-straat mag voorkomen.

De normen voor water-op-straat hangen samen met de ambities van het nieuwe *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.* Water op straat is aanvaardbaar, zolang het water voor korte tijd tussen ‘de banden’ van de weg blijft. We praten dan van ‘hinder’. Bewoners worden er over ingelicht dat water tussen de straatbanden kan voorkomen. Het is niet acceptabel als hemelwater via de openbare ruimte naar binnen stroomt bij woningen of bedrijven (tenzij het wordt veroorzaakt door bouwkundige gebreken). Meer hierover is opgenomen in het Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026

e. Hemelwaterberging

Met het afkoppelen van verhard oppervlak zetten we al stappen in het beperken van de kans op wateroverlast. Echter door klimaatverandering ontstaat een nieuwe opgave. Buien worden extremer en de frequentie waarmee zware buien optreden neemt toe. Om op de toekomst voorbereid te zijn en een goed woon- en vestigingsklimaat te behouden zijn nieuwe investeringen nodig. Extra en grote hoeveelheden regenwater moeten worden verwerkt om waterschade te voorkomen. Het ondergronds afvoeren van deze extremen is kostbaar, maar bovengrondse oplossingen voor berging vergen ruimte en zijn daardoor sterk afhankelijk van andere claims op de bovengrond.

Om Aalsmeer toekomstbestendig te (her)inrichten houden we met de invulling van de gemeentelijke watertaken vast aan het handelingsperspectief uit onze klimaatadaptatiestrategie[10].

- **Nieuwbouw:** voor nieuwe ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied (resultaatsverplichting). Deze waterberging moet primair een plaats

[10] Ambitie in Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026: bij een bui van 70 mm in één uur stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen, grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd.

vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van de planoppervlakte. Dit is een eis van het Hoogheemraadschap van Rijnland). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

- **Openbare ruimte bestaande stad**: bij de herinrichting van de openbare ruimte streeft de gemeente ernaar dat een bui van 70 mm in één uur door een gebied/wijk verwerkt kan worden. De gemeente hanteert hierbij de volgorde: water vasthouden op locatie, berging in het gebied en indien nodig afvoeren. Voor de riolering geldt een bergingseis van 20 mm; de overige waterberging moet in het gebied worden gecreëerd
- **Privaat terrein:** Eigenaren van privaat terrein zijn zelf verantwoordelijk voor het voorkomen of beperken van schade door wateroverlast vanuit hun eigen terrein. De gemeente streeft naar meer bergend of vertragend vermogen in de private ruimte ten opzichte van 2020. De gemeente ondersteunt dit onder meer met stimuleringsmaatregelen en door het geven van informatie.

Blijvend aandachtspunt is de bestaande berging op straat. Bij (her) inrichting van en/of aanpassingen in de openbare ruimte dient deze minimaal gehandhaafd te blijven en moet er gestuurd worden dat hemelwaterverwerking leidend wordt bij de inrichting van straten. Voornamelijk bij nieuwbouw moet er extra ruimte worden gereserveerd in de wegprofielen om extra water te kunnen bergen. Bij (her)inrichting en aanpassingen in de openbare ruimte komt het voor dat de hoogte van het maaiveld wordt aangepast (veelal om esthetische overwegingen). Hierdoor leidt eventueel water op straat makkelijker tot schade bij hevige neerslag dan in de oorspronkelijke situatie.

f. Combineren van ondergrondse met bovengrondse maatregelen

We streven ernaar om het rioleringssysteem en de bijbehorende openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatbestendig in te richten. We stemmen hierbij af met andere disciplines en maken een gezamenlijke afweging. Hierbij zoeken we meekoppelkansen en werk-met-werk (zie ook invulling speerpunt 3, pagina 30.). De werkzaamheden in de openbare ruimte betreffen het zichtbaar maken van water, het verhogen van de belevingswaarde en integratie van water met groen. We kiezen ervoor om kosten voor maatregelen die bijdragen aan een goed functionerend stedelijk watersysteem zoveel mogelijk in de begroting van dit GRP onder te brengen. Hierbij verwijzen we naar het financiële overzicht van het *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026.*

g. Vergroten sponswerking

Droogte heeft een brede impact in Aalsmeer: schade aan groen en slechtere waterkwaliteit, waterschaarste, lagere grondwaterstanden en bodemdaling. Daarnaast nemen kosten voor het beheer en onderhoud van infrastructuur toe.

Om Aalsmeer toekomstbestendig te (her)inrichten houden we met de invulling van de gemeentelijke watertaken vast aan het handelingsperspectief uit ons *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026*[11]

- **Nieuwbouw**:

  Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren. Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

- **Openbare ruimte bestaande stad:**

  Bij de herinrichting van de openbare ruimte in de bestaande stad treft de gemeente maatregelen om de gevolgen van droogte en bodemdaling structureel te beperken. Deze maatregelen moeten over de levensduur van 30 jaar kostenefficiënt zijn. Hierbij kan gedacht worden aan bergingsvoorzieningen om water vast te houden, maar ook lichtgewicht

[11] Ambitie in Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer 2021-2026: Ambitie: Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

ophoogmaterialen voor het beperken van bodemdaling.

- **Privaat terrein**:

  Op privaat terrein zijn eigenaren zelf verantwoordelijk voor het droogtebestendig maken van hun bezit (zoals funderingen en beplanting) of voor het beperken van de gevolgen. De gemeente ondersteunt onder meer met informatievoorziening en communicatie.

Het gemeentelijk handelingsperspectief vanuit de watertaken voor het voorkomen van droogte is beperkt. Tijdens droge perioden is het lastig om het grondwater structureel aan te vullen. Om wel bij te dragen aan de aanvulling van het grondwater, streven we ernaar om hemelwater te (her)gebruiken om groen of andere voorzieningen van water te voorzien.

h. Rekening houden met gevolgen droogte in ontwerp riolering

Bij de herinrichting van de openbare ruimte in de bestaande stad treft de gemeente maatregelen om de gevolgen van droogte te beperken. Dit geldt ook voor de aanleg van (riool) leidingen. Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar in het ontwerp opgenomen.

i. Sturen op het voorkomen van grondwaterover- en onderlast

Het grondwaterbeleid van Aalsmeer is vastgelegd in het Grondwaterzorgplan Aalsmeer. In bijlage E is een samenvatting van dit plan opgenomen en een overzicht van activiteiten die vanuit het grondwaterbeleid via de rioolheffing worden uitgevoerd. Voor ons grondwaterbeleid verwijzen wij naar dit grondwaterzorgplan.



Figuur 11: Verdroging gras in gemeente Aalsmeer (bron: gemeente Aalsmeer)

3.3.2 Speerpunt 2: Duurzaam en levenscyclusgericht

Onder dit speerpunt beschrijven we 9 actiepunten om duurzaam en levenscyclusgericht te werken:

a. Omgaan met afvalwater in het buitengebied

b. Omgaan met foutaansluitingen

c. Omgaan met aansluitingen in nieuwbouw en stedelijke ontwikkelingen

d. Beperken van vuilemissies naar het oppervlaktewater

e. Emissieloze glastuinbouw

f. Omgaan met microverontreinigingen

g. Gebruik maken van duurzaam inkopen

h. Gebruiken van duurzame materialen
i. Faciliteren en inzetten op zoveel mogelijk hergebruik van materialen
j. Opwekken energie en terugwinning grondstoffen op centrale locaties

a. Afvalwater in buitengebied

In het huidige wettelijke stelsel is de keuzevrijheid voor een alternatieve inzameling en verwerking van afvalwater afhankelijk van de afstand tot aan de openbare riolering. De nabijheid van riolering beperkt hierdoor de keuze om afvalwater decentraal te kunnen verwerken. Met de komst van de Omgevingswet vervalt dit afstandscriterium. Hierdoor is een meer doelmatige afweging mogelijk tussen het centraal of decentraal verwerken van afvalwater. Doelmatig is hier als voordelen van het decentraal terugwinnen van grondstoffen en energie opwegen tegen de nadelen (kosten), zonder dat de waterkwaliteit achteruitgaat. De mogelijkheden voor het lokaal terugwinnen van grondstoffen uit afvalwater nemen hiermee toe. Wij blijven in het buitengebied drukriolering hanteren, totdat er uit ervaringen van anderen blijkt dat decentrale zuivering doelmatig kan zijn.

Via de drukriolering in het buitengebied mag alleen afvalwater worden afgevoerd. Drukriolering is niet geschikt om hemelwater te verpompen. Bestaande hemelwaterlozingen moeten van de drukriolering worden verwijderd.

b. Foutaansluitingen

Bij gescheiden riolering komt het voor dat vuilwater is aangesloten op het hemelwaterstelsel of andersom. Dit kan leiden tot milieu- of capaciteitsproblemen. Wij onderzoeken foutaansluitingen in gescheiden stelsels als onderdeel van het opstellen van het nieuwe Basis Rioleringsplan.

c. Aansluitingen nieuwbouw

Riolering bij nieuwbouw wordt op dit moment verwerkt in de grondexploitatie. Dit betekent dat nieuwbouwwoningen op kosten van de eigenaar worden aangesloten op de riolering. Wij realiseren als gemeente aansluitingen op het riool om nieuwe lozingen te voorkomen.

Afvalwater dient bij nieuwbouw gescheiden van het hemelwater door de perceeleigenaar te worden aangeboden (volgens bouwbesluit). Dit moet altijd bij (ver)nieuwbouw.

d. Beperken vuilemissie naar oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlaktewater is de afgelopen jaren sterk verbeterd. Om wateroverlast te voorkomen zijn lozingen vanuit het rioolstelsel soms onvermijdbaar, maar dit leidt niet tot directe volksgezondheids- of milieuproblemen. Doordat de komende jaren meer verhard oppervlak van het gemengde rioolstelsel zal worden afgekoppeld, zal er minder vuil water via de overstorten van het gemengde stelsel op het oppervlaktewater komen. Het doel hierbij is om op lange termijn alle externe overstorten te kunnen saneren.

Als gemeente hebben we de opgave om lozingen door bronbemaling tijdens projectuitvoering te beperken. Hierover maken we afspraken met de waterschappen in de planperiode.

e. Emissieloze glastuinbouw

Voor de glastuinbouw geldt dat het lozen van afvalwater dat gewasbeschermingsmiddelen bevat niet toegestaan wordt op oppervlaktewater of riolering, tenzij dit afvalwater eerst wordt gezuiverd. Deze verplichting geldt sinds 1 januari 2021 ook voor het lozen van drain(age)water en filterspoelwater afkomstig van de substraatteelt en voor grondteelten. De sector is zelf verantwoordelijk voor het voldoen aan deze regels. Aan de start van deze planperiode is het onbekend of er in Aalsmeer gewasbeschermingsmiddelen in het rioolwater zitten. Gezamenlijk met de waterschappen bekijken we deze planperiode of er bestrijdingsmiddelen worden aangetroffen bij de zuivering en of maatregelen nodig zijn.

f. Aanpak microverontreinigingen

In het rioolwater vinden we wel steeds vaker microplastics en microverontreinigingen zoals medicijn-, hormoon- en drugsresten. Deze resten kunnen via het watermilieu schade veroorzaken aan mens en dier. Een belangrijk probleem als gevolg van microverontreinigingen zijn bijvoorbeeld antibioticaresistente bacteriën. Daarnaast komt zwerfvuil via kolken in het rioolwater. Via publiekscampagnes pakken we nieuwe verontreinigingen brongericht aan. Hierin willen werken we gaan samenwerken met betrokken partijen als bronhouders van verontreiniging en de waterschappen.

g. Duurzaam inkoopproces

Projecten omtrent ruimtelijke adaptatie en duurzaamheid kunnen extra kosten met zich meebrengen, of juist aanvullende voordelen

opleveren ten opzichte van conventionele projecten. De manier waarop we onze projecten financieren en aanbesteden speelt een rol in de mogelijkheden die er zijn voor duurzaamheid en ruimtelijke adaptatie. In ons Inkoop- en Aanbestedingsbeleid (vastgesteld in 2017), hebben we opgenomen hoe we sociale en milieuaspecten meenemen in het inkoopproces. Daarnaast hebben we als gemeente Aalsmeer een addendum op het beleidsstuk, waarin wij uitspreken duurzaam in te kopen en de principes van FairTrade[12] zoveel mogelijk te respecteren, met inachtneming van de van toepassing zijnde (Europese) wet- regelgeving.

h. Gebruik duurzame materialen

Om ervoor te zorgen dat er een gezamenlijk beeld bestaat over duurzaamheid van materialen actualiseren we de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (LIOR/DIOR). Daarnaast streven we na om het duurzaam gebruik van materialen in de zorg voor (afval) water mee te nemen in aanbestedingen. Tot slot streven we na als gemeente een voorbeeldfunctie te hebben. Het duurzaam gebruik van materialen dragen we uit door deze duidelijk aanwezig in de openbare ruimte te gebruiken.

i. Faciliteren in het hergebruik

De rol van water en riolering bij verduurzaming (terugwinnen energie en grondstoffen) zien we vooral faciliterend. Op deze manier dragen we bij aan de circulaire doelstellingen vanuit het programma duurzaamheid. Een goed voorbeeld is de deelname van onze gemeente aan het project ‘BiobasedConnections’. Dit is een unieke samenwerking van elf bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden om grondstoffen uit de levende natuur om te zetten tot duurzame producten. En zo een ‘biobasedeconomy’ in de regio te realiseren.

j. Opwekken energie en terugwinning grondstoffen op centrale locaties

Op het gebied van duurzaam afvalwater hebben zich de afgelopen jaren veel ontwikkelingen voorgedaan. Deze ontwikkelingen grofweg op te delen in de thema’s grondstoffen (besparing en terugwinning) en energie (besparing en duurzame opwekking). Naast innovaties als riothermie zijn er ontwikkelingen in het scheiden van afvalwaterstromen met een decentrale (alternatieve) manier van verwerking en zuivering. Dit wordt nieuwe sanitatie genoemd. Afvalwater is daarnaast ook een bron van energie en nutriënten. De doelmatigheid van dergelijke terugwinnings-technieken wordt op dit moment volop onderzocht in Nederland. Centrale zuivering door de waterschappen is nu het meest effectief. Vanuit het programma duurzaamheid binnen onze gemeente worden onderzoeken naar decentrale zuivering gevolgd.

3.3.3 Speerpunt 3: Professionalisering rioleringszorg

Onder dit speerpunt beschrijven we 6 actiepunten om onze rioleringszorg te professionaliseren

a. Kwaliteit van ons areaal in beeld brengen
b. Meten en monitoren
c. Professionaliseren beheer: risicosturing en assetmanagement
d. Inspelen op stedelijke ontwikkelingen met behulp van een afvoerstructuurplan
e. Doelmatig samenwerken in de waterketen
f. Communicatie en bewonersagenda

a. Kwaliteit areaal in beeld

Om te waarborgen dat we als gemeente ‘de goede dingen doen’ is inzicht in de kwaliteitstoestand van het areaal noodzakelijk. Door te inspecteren wordt dit inzicht vergroot en kunnen optimalisaties en onderhoudswerkzaamheden worden doorgevoerd op basis van meetdata. Op dit moment voeren we inspecties uit in frequenties zoals weergegeven in onderstaande tabel enzijn wij bezig om een inhaalslag te maken bij reiniging en inspectie van riolen. Medio 2021 moeten alle riolen ouder dan 30 jaar zijn geïnspecteerd. Alle riolen in aandachtsgebieden (zetting, aantasting, reconstructies) jonger dan 30 jaar dienen ook geïnspecteerd te worden Wij besteden de uitvoering van inspecties volledig uit.

[12] Meer informatie kunt u terugvinden op de websites van Gemeente Aalsmeer www.aalsmeer.nl en op FairTrade Gemeenten www.fairtradegemeenten.nl.

Tabel 3: Frequentie inspectie en onderhoud

Object	Frequentie
Gemalen	Tweemaal per jaar inspectie en reiniging
Drukrioleringsgemalen	Jaarlijkse inspectie en reiniging
Randvoorzieningen	Jaarlijkse inspectie en reiniging
Afvalwaterriool	Gemiddeld eenmaal per 7 jaar reinigen en inspecteren
Gemengd riool	Gemiddeld eenmaal per 10 jaar reinigen en inspecteren
Hemelwaterriool	Gemiddeld eenmaal per 10 jaar reinigen en inspecteren
Drainagestelsel	Eenmaal per 2 jaar of vaker naar aanleiding van meldingen
Kolkenzuigen	Eenmaal per jaar preventief 2 jaar of vaker naar aanleiding van meldingen

Deze planperiode actualiseren wij ons inspectieprogramma met als doel om meer inzicht krijgen in de onderhoudstoestand van de riolering, drainages, en drukriolering, persleidingen, pompen en putten op de lange termijn.

b. Meten & monitoren

Met het structureel verrichten van kwantitatieve en kwalitatieve metingen in het rioolstelsel, de gemalen, het grondwater en de neerslag verschaffen we ons inzicht in het functioneren van het stedelijk watersysteem onder verschillende omstandigheden.

- **Meetsysteem riolering & gemalen**
  Door een technisch verouderd meetsysteem in de riolering mist een actueel inzicht in optredende waterstanden bij hevige neerslag. Het is wenselijk weer een meetsysteem in te richten zodat we peilmetingen kunnen gebruiken bij het valideren van ons rekenmodel en bij analyses van klachten. Deze planperiode stellen wij een monitoringsprogramma op. Op regionaal niveau wordt gezamenlijk (ISARIZ) een organisatie 'meten en monitoren' opgericht. Eerst brengen we onze meetbehoefte in beeld en baseren daarop een passend en afgestemd meetplan.

  Met het monitoringssysteem voor de gemalen kunnen wij het functioneren real-time volgen. Deze meetdata gebruiken we bij het analyseren van klachten en bij het uitvoeren van herberekeningen.

- **Evaluatie huidig grondwatermeetnet:**
  Optredende grondwaterstanden worden binnen onze gemeenten gemonitord met behulp van ons gemeentelijke grondwatermeetnet. Het onderhoud van dit meetnet wordt regionaal opgepakt in ISARIZ-verband. Bovendien willen we beter inzicht in klimaateffecten en de koppeling tussen neerslag (en droogte) en effecten op de grondwaterstand in beeld brengen. Hiervoor zouden we kunnen overwegen om regenmeter(s) aan te schaffen om het meetnet uit te breiden. Deze periode evalueren we ons grondwatermeetnet zodat we het kunnen optimaliseren.

- **Monitoring klimaatadaptatie in projecten**
  Uitgevoerde klimaatadaptieve maatregelen zullen we gericht monitoren om de effectiviteit ervan te kunnen bepalen. Hiervoor stellen we per relevant project een monitoringsplan op.

c. Professionalisering beheer

Professioneel stedelijk waterbeheer betekent niet alleen het voorkomen van overlast, maar ook het aannemen van een anticiperende houding op rioleringszorg. Door een toenemende verwevenheid van boven- en ondergrond en het streven naar gemeenschappelijke doelen is het beheer steeds meer integraal. Wij professionaliseren ons beheer op twee verschillende niveaus:

- **Operationeel beheer**
  We bepalen mede op basis van inspecties en meldingen voor welke (onder)delen van de riolering beheermaatregelen moeten worden genomen. Meldingen kunnen in de huidige

situatie consistenter worden vastgelegd. Door het koppelen van ons klachtensysteem aan het beheerbestand, kunnen wij ons operationeel beheer verbeteren. De komende planperiode geven we vorm aan het verbeteren van het dagelijks beheer door het opstellen van een operationeel beheerplan.

- **Strategisch beheer**

  Door de planning van ons reguliere groot onderhoud en onze verbeteringsopgaven op risico's en kwaliteit te sturen in combinatie met het slim koppelen van deze planning aan andere ruimtelijke ontwikkelingen, verlagen wij kosten en verbeteren kwaliteit. In de planperiode ontwikkelen we onze assetmanagementwijze in een strategisch beheerplan. Hierin geven we vorm aan risicogestuurd beheer en integraal werken. De eerste stap in het ontwikkelen van onze assetmanagementwijze is het evalueren van onze huidige werkwijze.

  Risicogestuurd beheer: strategisch en operationeel

  Op dit moment sturen wij groot onderhoud op levensduur en inspectiegegevens. We kiezen ervoor om in de planperiode een risicogestuurde aanpak van het beheer van ons areaal op te zetten. Risicogestuurd beheer gaat uit van het nastreven van het optimum tussen kosten, risico's en functioneren over de hele levenscyclus van de riolering en door alle lagen van de organisatie (strategisch, tactisch, operationeel, uitvoerend).

  Vanuit de benadering risico = kans x effect worden twee stappen uitgevoerd in het beheer.

  De eerste stap is het toepassen van deze vorm van assetmanagement op de planningssystematiek van wijkvervanging. Zo kunnen we op het optimale moment investeren in een vernieuwd systeem.

  De tweede stap is het verkleinen van de kwetsbaarheid en het verhogen van de kwaliteit van het beheer. Om hier goed invulling aan te kunnen geven zijn de volgende onderwerpen van essentieel belang:

  - Logische en transparante opbouw van beheergegevens, en zo eenvoudig mogelijk benaderbare data
  - Het ontwikkelen en vaststellen van risicoprofielen.
  - Het monitoren van de kwaliteitsontwikkeling van het stelsel.
  - Het koppelen van maatregelen aan de risicoprofielen.
  - Periodiek evalueren van de werkwijzen.

  Door stapsgewijs invulling te geven aan bovenstaande onderwerpen kunnen we onderhoud en beheer van de riolering geleidelijk steeds meer sturen op de daadwerkelijke levensduur en een onderbouwde risico-afweging.

  Integraal werken en strategisch beheerplan

  De thema's energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie sporen ons ertoe aan dat we over de grenzen van ons eigen werkveld en over de grenzen van onze eigen afdeling werken, zowel intern als extern. We houden hierbij onze eigen doelen en ambities voor ogen en dragen naar eigen draagkracht bij aan gezamenlijke doelen en ambities. Intern gaat we aan de slag met de afstemming van werkzaamheden vanuit verschillende domeinen. In ons strategisch beheerplan zoeken we afstemming met andere gemeentelijke programma's zoals klimaatinvesteringen, wegenvervangingen, groenonderhoud en -aanleg, bouwopgaven en duurzame mobiliteitsinvesteringen.

  In het kader van integraal werken is binnen onze gemeente een coördinator kabels en leidingen aangesteld die domein overschrijdend aan het werk gaat. Deze moet de afstemming tussen werkzaamheden beter op elkaar afstemmen en faciliteren.

d. Inspelen op stedelijke ontwikkelingen: op weg naar een afvoerstructuurplan

In onze gemeente vinden de komende jaren een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats die invloed hebben op de bestaande afvoerstructuur. Kosten voor extra maatregelen aan het bestaande stelsel als gevolg van belasting door stedelijke ontwikkelingen komen in principe voor rekening van ontwikkelaars. Om de toekomstige afvoerstructuur nader uit te werken, stellen wij een afvoerstructuurplan op. Hierin houden wij rekening met toekomstige ontwikkelingen, maar ook met het verwachte vervangingsregime en ontwikkelingen op het gebied van

afvalwatertransport. Het afvoerstructuurplan kan gebruikt worden als onderlegger om ontwikkelaars op de hoogte te brengen van de gevolgen van uitbreidingen en daar gezamenlijk het gesprek over aan te gaan.

e. Doelmatig samenwerken in de waterketen op nieuwe thema's

Met de huidige centrumregeling ambtelijke samenwerking tussen de gemeenten Aalsmeer en Amstelveen moeten we de gemeentelijke watertaken doelmatig invullen op nieuwe thema's, primair samen met de waterschappen het Hoogheemraadschap van Rijnland en Amstel, Gooi en Vecht en ISARIZ/BOWA. De belangrijkste nieuwe thema's zijn klimaatadaptatie, de energietransitie, de aanpak van microverontreinigingen en nieuwe bovengrondse wateropvangvoorzieningen. Deze thema's zullen meer aandacht vragen, waardoor de noodzaak tot samenwerken en specialiseren verder toeneemt.

Voor het kunnen realiseren van onze ambities op het gebied van water zien we ook de drinkwaterbeheerder (PWN) als een logische partner, bijvoorbeeld als onderdeel van het samenwerkingsverband ISARIZ/ BOWA. We gaan vroegtijdig in gesprek om af te tasten waar de samenwerking een impuls kan geven aan een voor inwoners en ondernemers betere leefomgeving. Een belangrijk thema is het optimaliseren van de kwaliteit van het drinkwaternet door af te stemmen met de openbare werken van de gemeente zodat geen zwart asfalt boven distributienetleidingen wordt aangelegd. Een ander thema om in samen te werken met de PWN is meer blauw en groen in stedelijk gebied aan te leggen, om water beter te bergen.

f. Communicatie en bewonersagenda: stimuleren van gedragsverandering

Een groot deel van het verharde oppervlak ligt op particulier terrein en is de grond privaat eigendom. Samen met inwoners en ondernemers kunnen wij onze leefomgeving verbeteren door bijvoorbeeld hemelwater op eigen terrein te bergen, daken te vergroenen, tegels uit de tuin te halen en meer water in de wijk vast te houden. De komst van de Omgevingswet stimuleert en faciliteert dit proces van samenwerking.

Het gedrag van de gebruikers van het stedelijk watersysteem bepaalt in grote mate de effectiviteit van onze voorzieningen. Om deze reden verstrekken we inwoners en ondernemers informatie over de werking van het stedelijk watersysteem en maken we duidelijk dat we als overheid en maatschappij samen moeten werken om onze doelen te bereiken met name op het gebied van klimaatadaptatie, wateroverlast en droogtebestrijding. Met de communicatie naar burgers sluiten we aan bij de communicatiestrategie van onze afdeling communicatie. We hechten er belang aan dat burgers op een gestructureerde en eenduidige manier informatie ontvangen. We voorzien de volgende activiteiten:

- Via het portaal Kennisbank Stedelijk Water van stichting RIONED wijzen op actuele informatie over de watertaken.
- We richten een openbare online viewer met grondwaterstanden in om de grondwatersituatie te kunnen communiceren met burgers.
- Communicatie over klimaatadaptatie is meegenomen in onze klimaatadaptatiestrategie in de vorm van een nieuw op te zetten "bewonersagenda"
- Communicatie over reconstructie en herinrichtingsprojecten wordt vanuit de projectorganisatie georganiseerd.



Figuur 12: Kansen voor vergroening op parkeerterrein in gemeente Aalsmeer (bron: gemeente Aalsmeer)

4 UITVOERINGSAGENDA

In dit hoofdstuk is weergegeven welke activiteiten en maatregelen wij als gemeente Aalsmeer verrichten, zelfstandig en in samenwerking met onze waterpartners. Omdat maatregelen bijdragen aan meerdere opgaven zijn ze verdeeld over 4 groepen: planvorming en onderzoek; beheer en onderhoud; uitvoeringsmaatregelen; en overige maatregelen.

4.1 Gezamenlijk programma

Om kennis te delen en kosten te besparen voeren we gezamenlijke activiteiten uit met gemeente Aalsmeer. De kosten van gezamenlijke activiteiten zijn verdeeld volgens de afgesproken verdeelsleutel.

Tabel 4: overzicht gezamenlijk programma Aalsmeer - Amstelveen.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nieuw GRP 2027-2033	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 7 500
Tussentijdse evaluatie GRP 2021-2026	€ 0	€ 0	€ 7 500	€ 0	€ 0	€ 0
Nieuwe BRP's klimaatadaptief	€ 25 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Tussentijdse evaluatie grondwaterzorgplannen	€ 0	€ 0	€ 2 500	€ 0	€ 0	€ 0
Gemeente brede grondwatermodellen klimaatadaptief	€ 0	€ 18 750	€ 18 750	€ 0	€ 0	€ 0
TYGRON: modellering effecten klimaatverandering in projecten	€ 60 000	€ 40 000	€ 40 000	€ 0	€ 0	€ 0
Meten en monitoren (ISARIZ)	€ 10 000	€ 10 000	€ 10 000	€ 10 000	€ 10 000	€ 10 000
Monitoring effectiviteit klimaatadaptieve maatregelen (gemeente en particulier terrein)	€ 5 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Onderzoek mogelijkheden voor micromaatregelen klimaatadaptatie particulier terrein	€ 5 000	€ 5 000	€ 5 000	€ 0	€ 0	€ 0
Optimalisatie digitale database grondwatermeetnet (ISARIZ - ATKB)	€ 6 250	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
LIOR - Opstellen richtlijnen grondwaterzorg stedelijke ontwikkelingen	€ 625	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
LIOR - Opstellen richtlijnen ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud drainage	€ 625	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Communicatie: A+A publieksinfo websites met vernieuwde waterzorgplicht pagina's	€ 5 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Communicatie: vastlegging grondwatermeldingen met apart systeem / klachtenafhandeling	€ 0	€ 2 500	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Communicatie: Inrichten openbaar online viewer grondwaterstanden	€ 0	€ 0	€ 0	€ 7 500	€ 0	€ 0
jaarlijkse rapportage meetnetanalyse + onderhoudsopgave	€ 1 250	€ 1 250	€ 1 250	€ 1 250	€ 1 250	€ 1 250

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
jaarlijkse analyse meldingen grondwater en riolering	€ 250	€ 250	€ 250	€ 250	€ 250	€ 250
grondwatermeetnet optimalisatie éénmalig 2021-2026	€ 0	€ 6 250	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Onderzoek functioneren huidige drainage i.r.t. droogterisico funderingen	€ 0	€ 11 250	€ 11 250	€ 0	€ 0	€ 0
TOTAAL	**€ 119 000**	**€ 95 250**	**€ 96 500**	**€ 19 000**	**€ 11 500**	**€ 19 000**

4.2 Gemeentelijk uitvoeringsprogramma

4.2.1 Planvorming en onderzoek

Planvorming is onmisbaar voor doelmatig rioleringsbeheer. Om inzicht te behouden en verkrijgen in de toestand en het functioneren van het rioleringssysteem is onderzoek noodzakelijk.

Tabel 5: overzicht planvorming en onderzoek. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Metingen overstorten	€ 2 500	€ 2 500	€ 2 500	€ 2 500	€ 2 500	€ 2 500
Data op orde incl terugverdientijd	€ 40 000	€ 22 500	€ -12 500	€ -12 500	€ -12 500	€ -12 500
Afvoerstructuurplan stedelijke ontwikkelingen	€ 35 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Strategisch beheerplan riolering AALSMEER	€ 0	€ 25 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Operationeel beheerplan riolering AALSMEER	€ 15 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
research naar funderingsgegevens op wijkniveau (bouwarchief)	€ 15 000	€ 15 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Identificatie funderingsrisico's op wijkniveau voor de risicogebieden	€ 0	€ 20 000	€ 20 000	€ 0	€ 0	€ 0
aanpak funderingsherstel in droogte risicogebieden	€ 0	€ 20 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bundelen grondwatergegevens en uitvoeringsagenda tot een retentiepotentiekaart	€ 20 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Quickscan kansen opslag regenwater in de (diepere) ondergrond om vervolgens weer te gebruiken (Urban Waterbuffer), vooral bij bedrijventerreinen	€ 0	€ 7 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
handelingsperspectief - risicoanalyse water vasthouden in droogterisicogebieden	€ 0	€ 0	€ 20 000	€ 0	€ 0	€ 0
onderzoek grondwatereffectiviteit DIT riolen bij vervanging van gemengde riolering	€ 23 000	€ 23 000	€ 23 000	€ 23 000	€ 23 000	€ 23 000
TOTAAL	**€ 150 500**	**€ 135 000**	**€ 53 000**	**€ 13 000**	**€ 13 000**	**€ 13 000**

4.2.2 Cyclisch onderhoud

Onderhoudsinspanningen zijn afgestemd op het in stand houden en goed laten functioneren van het systeem, waarbij risico's optimaal worden vermeden (assetmanagement). De activiteiten bestaan uit regulier onderhoud en (reactieve) reparaties. De onderhoudskosten maken een significant deel uit van de totale exploitatie van de gemeente Aalsmeer. Deze kosten bestaan grotendeels uit het jaarlijks onderhoud van rioleringen, gemalen en rand en hemelwatervoorzieningen.

Tabel 6: overzicht cyclisch onderhoud. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Onderhoud/beheer riolering (aanneemsom)	€ 58 800	€ 58 800	€ 58 800	€ 58 800	€ 58 800	€ 58 800
Onderhoud/beheer riolering (uitbesteed Meerlanden)	€ 127 900	€ 127 900	€ 127 900	€ 127 900	€ 127 900	€ 127 900
Onderhoud/beheer gemalen (aanneemsom)	€ 277 100	€ 277 100	€ 277 100	€ 277 100	€ 277 100	€ 277 100
Onderhoud/beheer gemalen (uitbesteed Meerlanden)	€ 80 100	€ 80 100	€ 80 100	€ 80 100	€ 80 100	€ 80 100
Onderhoud/beheer straatkolken (aanneemsom)	€ 16 400	€ 16 400	€ 16 400	€ 16 400	€ 16 400	€ 16 400
Onderhoud/beheer straatkolken (uitbesteed Meerlanden)	€ 128 100	€ 128 100	€ 128 100	€ 128 100	€ 128 100	€ 128 100
Inspectie/reiniging hoofdriool (aanneemsom)	€ 45 100	€ 45 100	€ 45 100	€ 45 100	€ 45 100	€ 45 100
Riolering (uitbesteed Meerlanden)	€ 12 000	€ 12 000	€ 12 000	€ 12 000	€ 12 000	€ 12 000
Straatvegen / Baggeren	€ 178 000	€ 178 000	€ 178 000	€ 178 000	€ 178 000	€ 178 000
Energielasten gemalen	€ 92 600	€ 92 600	€ 92 600	€ 92 600	€ 92 600	€ 92 600
Uitvoeren planmatig onderhoud drainage (doorspuiten, uitgaande van 14 km per jaar)	€ 14 000	€ 14 000	€ 14 000	€ 14 000	€ 14 000	€ 14 000
Uitvoeren planmatig onderhoud drainage (vervangen/repareren, check op instelniveau's)	€ 50 000	€ 50 000	€ 50 000	€ 50 000	€ 50 000	€ 50 000
Kosten nieuwe aanbesteding en doorlopend beheer grondwatermeetnet (uitgaande van 31 peilbuizen)	€ 13 000	€ 13 000	€ 13 000	€ 13 000	€ 13 000	€ 13 000
Jaarlijks onderhoud grondwatermeetnet (klein onderhoud - schoonspuiten peilbuizen, loggers repareren)	€ 2 000	€ 2 000	€ 2 000	€ 2 000	€ 2 000	€ 2 000
TOTAAL	**€ 1,1 MLN**	**€ 1,1 MLN**	**€ 1,1 MLN**	**€ 1,1 MLN**	**€ 1,1 MLN**	**€ 1,1 MLN**

4.2.3 Vervangings- en verbeteringsmaatregelen

Maatregelen zijn afgestemd op het in stand houden en optimaliseren van het functioneren van het systeem. Ten behoeve van de drie zorgplichten is het van belang dat het functioneren van het stelsel in stand gehouden wordt. Het is dus zaak dat oude leidingen tijdig vervangen worden. Het moment van vervangen wordt gebaseerd op de inspectieresultaten en/of optredende problemen. Ten behoeve van de verbetering van de afvoercapaciteit en/of een vermindering van de vuiluitworp worden verbeteringsmaatregelen uitgevoerd.

Tabel 7: overzicht vervangings- en verbeteringsmaatregelen. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
P20131 Verbeteren Riolering Jac. P. Thijsselaan Linneauslaan	€ 600 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20175 Riolering Machineweg Rooie Dorp	€ 100 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20202 Kadeverbetering Kudelstaartse Weg, aanbrengen damwand samengaand met vernieuwen riolering	€ 300 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20210 Riolering Reconstructie Meervalstraat / Vogelbuurt	€ 14 000	€ 406 000	€ 350 000	€ 0	€ 0	€ 0
P20211 Reconstructie Anjerhof	€ 540 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20229 Bloemhof	€ 160 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20209 Riolering Reconstructie Zijdstraat	€ 800 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
SPOORLAAN - relinen riolering voor huizen: geen nieuwe huisaansluitingen ivm monumentale bomen	€ 0	€ 113 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
P20201 Vernieuwen riolering Helling oude Dorp Aalsmeer	€ 7 000	€ 280 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Relinen bestaande riolering Planetenbuurt	€ 0	€ 1 070 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bergingsriool Raadhuisplein	€ 0	€ 0	€ 351 000	€ 0	€ 0	€ 0
Ombouw knelpunt riolering Gerberastraat	€ 0	€ 0	€ 420 000	€ 0	€ 0	€ 0
Nieuwe persleiding Rietwijkeroordweg west naar gemaal HHR Rijnland	€ 0	€ 0	€ 461 000	€ 0	€ 0	€ 0
Vervangen riolering Begoniastraat, Geraniumstraat, Primulastraat NOORD	€ 0	€ 0	€ 0	€ 723 000	€ 0	€ 0
Vervangen riolering Begoniastraat, Geraniumstraat, Primulastraat ZUID	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 742 000
Ombouw knelpunt Hortensialaan Mensinghlaan	€ 0	€ 0	€ 0	€ 591 000	€ 0	€ 0
Nieuwe persleiding Uiterweg ivm vervanging en uitbreidingen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 828 000	€ 0
Vervangen riolering Violenweg, Anjerlaan, Fresialaan	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 690 000	€ 0
Alternatief vervangen riolering en wegdek Stationsweg/Van Cleeffkade (Oude Dorp)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 500 000
Vervanging rioolgemalen en BBB's	€ 271 000	€ 254 500	€ 239 000	€ 128 000	€ 126 000	€ 133 100
Vervanging drukriolering	€ 225 000	€ 225 000	€ 215 000	€ 140 000	€ 110 000	€ 123 500
Vervanging persleidingen	€ 130 000	€ 130 000	€ 130 000	€ 130 000	€ 130 000	€ 130 000

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
10% extra over vrijvervalinvesteringslijn tbv klimaatadaptatie	€ 260 000	€ 190 000	€ 160 000	€ 140 000	€ 160 000	€ 130 000
Aanleggen extra overstort en regulier meters	€ 20 000	€ 15 000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
TOTAAL	**€ 3,4 MLN**	**€ 2,7 MLN**	**€ 2,3 MLN**	**€ 1,9 MLN**	**€ 2,0 MLN**	**€ 1,8 MLN**

4.2.4 Facilitair / overig

Om het stedelijke watersysteem goed te beheren, worden ondersteunende activiteiten verricht en diensten afgenomen. Deze worden gegroepeerd onder ‘Overig’. Ondersteunende aspecten die betrekking hebben op organisatie en financiën zijn opgenomen in Tabel 8.

Tabel 8: overzicht facilitair / overig. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Afdrachten aan Gemeenschappelijke Regeling (Inning rioolbelasting)	€ 57 700	€ 57 700	€ 57 700	€ 57 700	€ 57 700	€ 57 700
TOTAAL	**€ 57 700**	**€ 57 700**	**€ 57 700**	**€ 57 700**	**€ 57 700**	**€ 57 700**

5 MIDDELEN

De vervangingswaarde van het stedelijk watersysteem in de gemeente Aalsmeer bedraagt ca. € 283 miljoen. Voor het beheer van dit systeem zijn goede mensen en financiële middelen nodig. In de aankomende planperiode geven we hieraan gemiddeld € 2,9 miljoen per jaar uit. Geld dat bewoners en ondernemers via de rioolheffing bijeenbrengen. In dit hoofdstuk gaan we in op de benodigde personele en financiële middelen om invulling te geven aan goed en doelmatig rioleringsbeheer in Aalsmeer

5.1 Personele middelen

De gemeenten Aalsmeer en Amstelveen zijn één ambtelijke organisatie. De ambtelijke taken rioleringszorg in de gemeente Aalsmeer worden uitgevoerd door gemeente Amstelveen, conform de dienstverleningsovereenkomst.

In de vorige planperiode is door onderbezetting een achterstand opgelopen in geplande werkzaamheden. Deze achterstand dient in deze planperiode nog gedeeltelijk ingehaald te worden. Daarbij hebben we de ambitie om aan de slag te gaan met een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van de openbare ruimte en risicogestuurd areaal beheer. Om een professionaliseringsstap te maken, zijn meer personele middelen benodigd.

De huidige formatie leidt, samen met de doorbelastingen vanuit ondersteunende afdelingen, tot kosten die ten laste komen van de rioolheffing. Deze zijn weergegeven in Tabel 9.

Tabel 9: overzicht loonkosten en overhead. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2019.

Activiteit	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Dienstverlening	€ 280 700	€ 280 700	€ 280 700	€ 280 700	€ 280 700	€ 280 700
TOTAAL	**€ 280 700**	**€ 280 700**	**€ 280 700**	**€ 280 700**	**€ 280 700**	**€ 280 700**

5.2 Financiële middelen

Om tot een kostendekkend heffingstarief te komen hebben we een financiële doorrekening gemaakt van de rioolheffing over één verwachte levenscyclus van riolering, namelijk 50 jaar.

Bij de exploitatiekosten gaat het om jaarlijkse uitgaven voor beheer- en onderhoudsactiviteiten die nodig zijn voor een goed en doelmatig rioleringsbeheer. De kosten van deze uitgaven worden toegeschreven aan het boekjaar waarin deze worden uitgegeven. De kosten voor beheer en onderhoud worden jaarlijks hoger door algemene prijsstijgingen, stijgingen van de lonen, vergroting van het areaal en uitbreiding van werkzaamheden als gevolg van de Wet gemeentelijke watertaken. Door efficiënter te werken kan de noodzakelijke prijsstijging zoveel als mogelijk worden beperkt.

Investeringsuitgaven bestaan uit vervangingsinvesteringen (bijvoorbeeld rioolvervanging) en verbeterings-investeringen (bijvoorbeeld buisvergroting of afkoppelmaatregelen). Investeringen zijn uitgaven voor zaken die meerdere jaren meegaan en vaak worden gekapitaliseerd. De jaarlijkse kosten die daaruit voortkomen, -de kapitaallasten- bestaan uit rente en afschrijvingen.

5.2.1 Uitgangspunten

Rioolheffing

- De rioolheffing per (equivalente) heffingseenheid bedraagt in 2020 € 173,62;
- De oninbare heffing is 0,53% van de heffingsinkomsten;
- Naast de inkomsten uit reguliere rioolheffing, houden we vanaf 2021 rekening met jaarlijks € 285.000, -- aan inkomsten vanuit meerverbruik water;
- De rioolheffing mag op begrotingsbasis maximaal kostendekkend zijn: de geraamde opbrengsten mogen de geraamde lasten niet overstijgen (Gemeentewet artikel 229b);
- Reserveren voor tariefsegalisatie en/of toekomstige vervangingsinvesteringen – door dotaties aan de voorziening(en) – is toegestaan;
- Reserveren enkel voor uitbreiding van het voorzieningenniveau is niet toegestaan;
- De opbrengsten van de rioolheffing mogen niet voor andere doeleinden dan voor het

gemeentelijk rioolstelsel (inclusief grond- en hemelwatervoorzieningen) worden aangewend ofwel hebben een relatie met de verbrede watertaken;

Rente & inflatie

- De rente op nieuwe investeringen en boekwaarden bedraagt 1,0% in 2020, na 2020 bedraagt de rente 0,0%.
- Er vindt toerekening van rente van 1,0% plaats op positieve saldi van reserves en/of voorzieningen;
- Er vindt per jaar 2,0 % indexatie van de uitgaven plaats (als gevolg van inflatie). De gepresenteerde grafieken zijn weergegeven tegen vast prijspeil.

BTW

- Jaarlijks belasten we 21% BTW door aan de rioolheffing, op basis van directe kosten en afschrijvingen.

Voorzieningen

- Het saldo van de Egalisatievoorziening (BBV 44.2), bedraagt per 1 januari 2020: € 2.145.000,--
- Het saldo van de voorziening(en) mag gedurende de gehele beschouwde periode niet negatief zijn;
- Er is geen maximum gesteld aan het saldo dat gedurende de beschouwde periode in de voorziening(en) wordt begroot.

Heffingseenheden

- Het aantal (equivalente) heffingseenheden bedraagt per 1 januari 2020: 14.450.
- Het aantal (equivalente) heffingseenheden stijgt tot het jaar 2024 met 1.177 tot 15.627, dit is conform de begrotingsrichtlijnen van de gemeente Aalsmeer.

Investeringen

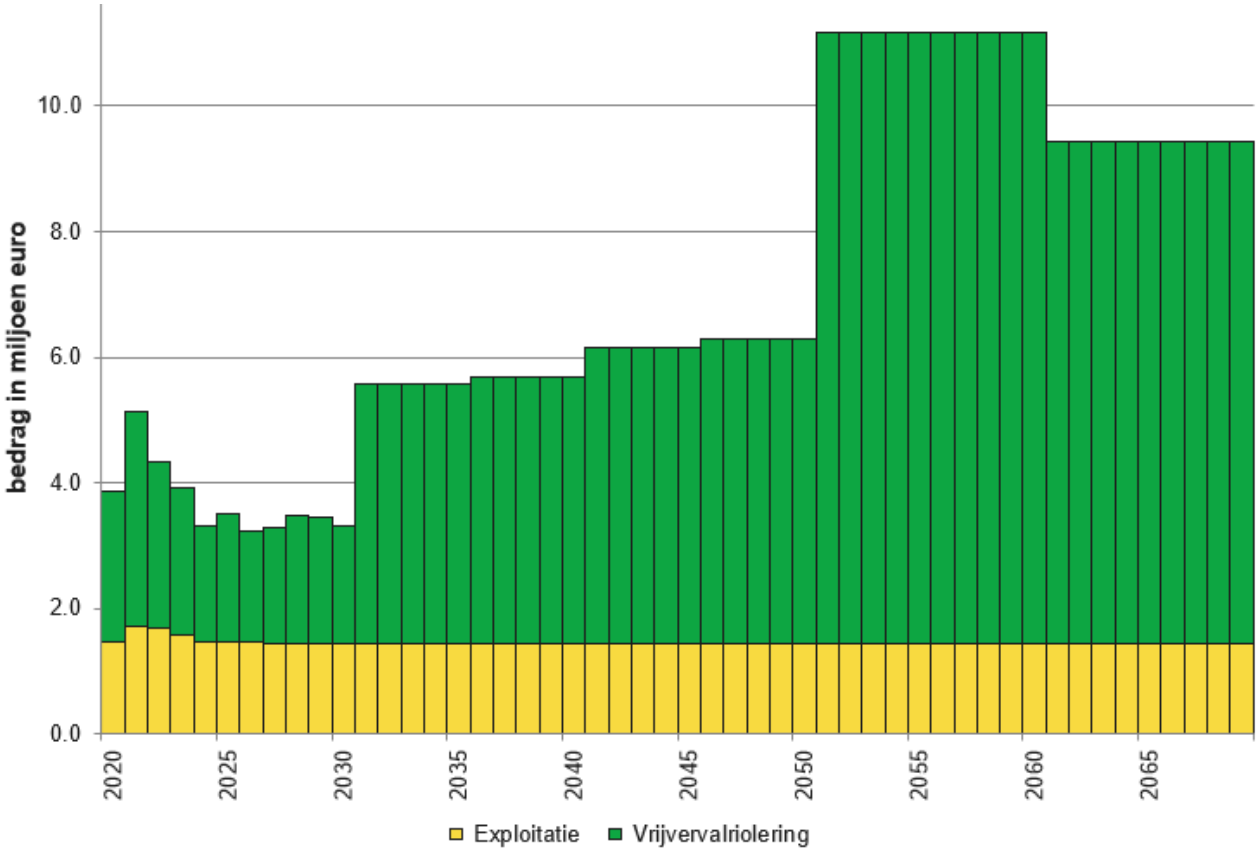
- Het vervangingsschema voor vrijvervalriolering hebben we in de planperiode gebaseerd op de projectplanning. Op lange termijn hebben we het vervangingsschema gebaseerd op basis van aanlegjaren en een technische levensduur van 50 jaar. De gehanteerde kostenkengetallen zijn gemeente eigen en gebaseerd op nacalculatie. Om onrealistische uitschieters in kosten te voorkomen zijn vervangingskosten op lange termijn gemiddeld in blokken van tien jaar. Daarnaast zijn we er bij het opstellen van de investeringslijn vanuit gegaan dat er gescheiden riool wordt teruggelegd bij vervanging van gemengd riool.
- Vervangingsschema's voor rioolgemalen, drukriolering, persleidingen en randvoorzieningen hebben we ook gebaseerd op aanlegjaren en een theoretische levensduur. De kostenkengetallen zijn eveneens bepaald door nacalculatie.
- We activeren in de huidige situatie alle investeringen en hanteren hierbij de volgende afschrijvingstermijnen:
  - De afschrijvingstermijn op vervangingsinvesteringen voor vrij verval riolering bedraagt 30 jaar;
  - De afschrijvingstermijn op vervangingsinvesteringen voor bouwkundige delen van gemalen, drukriolering, persleidingen en randvoorzieningen bedraagt 30 jaar;
  - De afschrijvingstermijn op vervangingsinvesteringen voor elektro-/mechaniche delen van gemalen, drukriolering en randvoorzieningen bedraagt 15 jaar;
- De afschrijving vindt lineair plaats, startend aan het begin van het jaar volgend op de investering.

Toerekening van kosten klimaatadaptatie

Als gemeente dragen we vanuit de rioolheffing bij aan voorzieningen in de buitenruimte als deze functioneel bijdragen aan het water robuust maken van het stedelijk watersysteem. Bijvoorbeeld verlagingen in het groen waar overtollig water naar kan wegstromen zoals bermen of speelweides, groene daken/gevels die water vasthouden, waterpasserende verhardingsmaterialen of waterpartijen voor de opvang van regenwater. In de basis hebben we voor investeringen voor klimaatadaptieve maatregelen rekening gehouden met een budget van 10% over de vrijvervalinvesteringen.

5.2.2 Uitgaven

De beschreven uitgangspunten, voorziene planmaatregelen en jaarlijkse werkzaamheden leiden tot het volgende uitgavenpatroon voor de gemeente Aalsmeer in de periode 2020 t/m 2069:



Figuur 13: Verwacht uitgavenpatroon in gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 (prijspeil 2020).

5.2.3 Scenario's

Om verschillen tussen de financieringsmethodieken *'Activeren'* en *'Sparen vooraf'* en in beeld te brengen hebben we twee verschillende financieringsvarianten uitgewerkt.

Activeren of sparen?

Na ongeveer 50 jaar zijn de meeste riolen in de gemeente Aalsmeer aan vervanging toe. De aankomende jaren gaan we veel riolen vervangen of renoveren. Voor de komende planperiode is hiermee een bedrag gemoeid van € 14,0 miljoen.

Grote investeringen in de riolering worden doorgaans gekapitaliseerd. Dit betekent dat de investering wordt afgeschreven over de verwachte gebruiksduur. De jaarlijkse afschrijving en rente vormen een last in de rioolbegroting. Naar analogie van een woninghypotheek zijn de kapitaalslasten (vanwege de optredende rentelasten bij een rente hoger dan 0,0%) hierdoor hoger dan het investeringsbedrag. Op dit moment is rekent de gemeente met 0,0%, maar het is erg reëel dat de rente in de toekomst weer hoger is. Een alternatief is om te sparen voor toekomstige investeringen. Dit voorkomt (hoogoplopende) rentelasten. De koepelorganisatie van riolerend Nederland 'Stichting RIONED' beveelt gemeenten aan om de financieringswijze van investeringen om te vormen naar '*sparen vooraf*'.

Met **variant 1** onderzoeken we het heffingsverloop bij voortzetting het huidige beleid (financieringsmethodiek *'activeren'*) met geactualiseerde gegevens. In deze geactualiseerde gegevens zijn extra kosten voor klimaatadaptatie maatregelen opgenomen. Omwille van een effectinschatting van extra kosten voor klimaatadaptatie op de heffing, hebben we variant 1b berekend exclusief budget voor klimaatinvesteringen. Daarnaast houden we rekening met de huidige, lage rentestand. Om gevoel te krijgen bij het effect van rentestijging op de heffing, hebben we variant 1c berekend met een rente van 4,0%. Dit resulteert in de volgende drie sub-varianten van variant 1, financieringswijze activeren: varianten met een activeren methodiek:

- Variant 1a: Basis – incl. budget voor klimaatadaptatie, 0,0 % rente vanaf 2021.
- Variant 1b: Zonder klimaat – excl. budget voor klimaatadaptatie, 0,0 % rente vanaf 2021.

- Variant 1c: Rentestijging – incl. budget voor klimaatadaptatie, 4,0 % rente vanaf 2021.

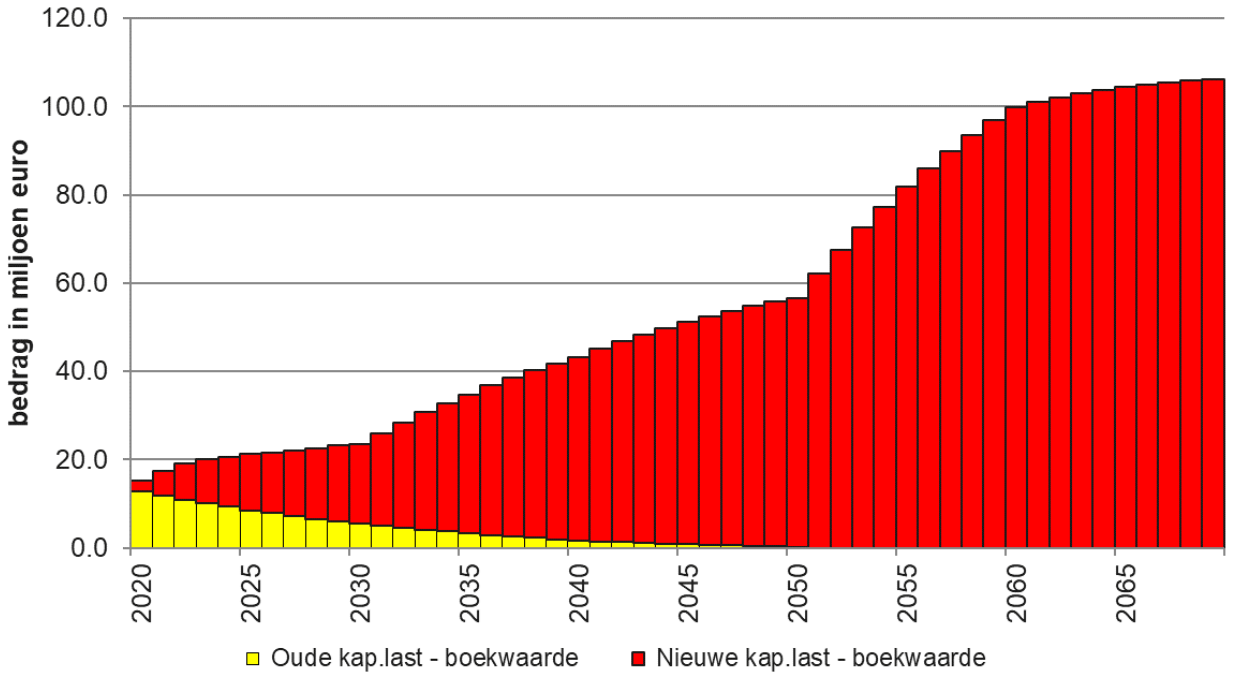
Met **variant 2** onderzoeken we het effect van overstappen op de financieringsmethodiek *'sparen vooraf'.* We gaan hierbij uit van de basisgegevens zoals in variant 1a, dus inclusief reservering van extra budget voor klimaatadaptatie. Hierbij streven we ernaar te activeren investeringen na de planperiode zoveel mogelijk te reduceren via de spaarvoorziening, maar om te voorkomen dat de heffing in het begin moet stijgen worden restinvesteringen nog wel geactiveerd en daarna volgens de vaststaande afschrijvingstermijnen afgelost. Bij deze variant onderzoeken we het effect op de restschuld als de stijging van de heffing vijf jaar naar voren halen.

- Variant 2: ideale combinatie tussen activeren en sparen vooraf, incl. budget voor klimaatadaptatie, 0,0 % rente vanaf 2021

5.2.4 Kostendekking

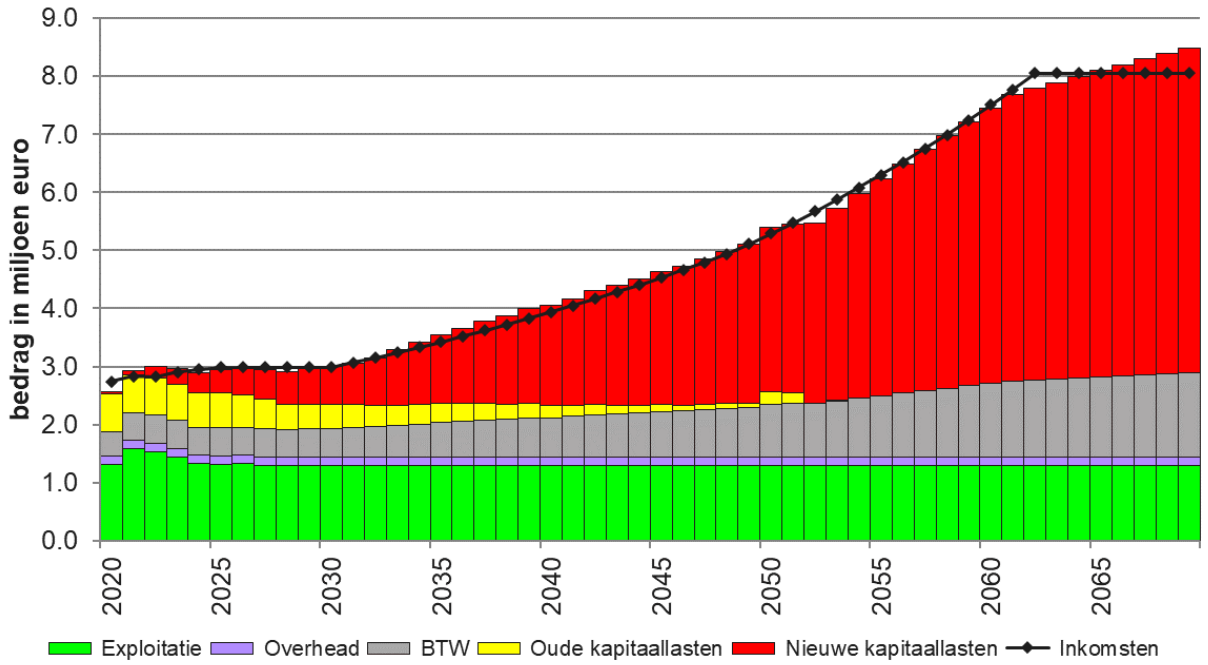
Variant 1 - Activeren

In de aankomende planperiode (met doorkijk t/m 2069) activeren we in variant 1 alle investeringen, conform huidig beleid. De geactiveerde investeringen leiden tot een boekwaarde. Uit de boekwaarde volgen kapitaallasten (rente- en afschrijvingslasten) voor een bepaalde duur. Ook de resterende boekwaarden van in het verleden geactiveerde investeringen leiden in de beschouwde periode nog tot kapitaallasten. Het gecombineerde boekwaardeverloop is weergegeven in Figuur 14.



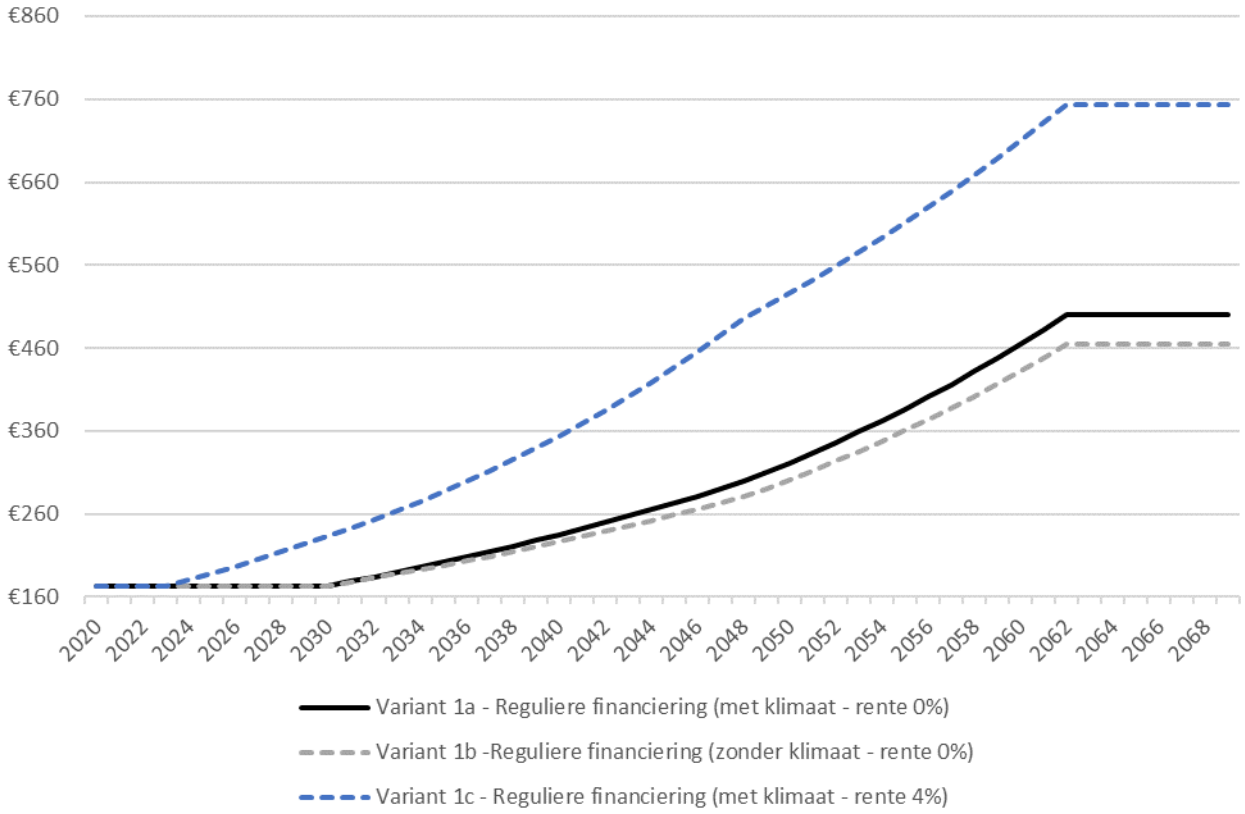
Figuur 14 Verwacht boekwaardeverloop in gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 1a (prijspeil 2020).

Het uitgavenpatroon in Figuur 13 in combinatie met het boekwaardeverloop in Figuur 14 leiden tot het lastenpatroon zoals weergegeven in Figuur 15. Hierin zijn ook de benodigde totale baten weergegeven.



Figuur 15: Verwacht lastenpatroon gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 1a (prijspeil 2020).

De benodigde totale baten zijn in onderstaande grafiek vertaald naar de benodigde rioolheffing. Naast de heffing volgens de basisvariant (variant 1a), is de heffing weergegeven wanneer er geen budget wordt gereserveerd voor klimaatinvesteringen (variant 1b) en de heffing wanneer de rente 4% is (variant 1c).



Figuur 16: Verwacht verloop rioolheffing in gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 1 (prijspeil 2020). Het verloop is weergegeven voor de basisvariant 1a en voor varianten 1b (effect geen klimaatinvesteringen) en 1c (effect rente).

Het overzicht in Tabel 10 drukt Figuur 16 in getallen uit gedurende de planperiode. De rioolheffing kan volgens de basisvariant, variant 1a, gedurende de eerste tien jaar gelijk blijven. In de planperiode schommelen de inkomsten bij een gelijke heffing rond het niveau van de lasten. Na de eerste tien jaar van de planperiode, moet de heffing echter stijgen. Het investeringsvolume is tussen 2020 en 2030 gemiddeld jaarlijks € 2,2 miljoen. In de periode 2030-2050 verdubbelt het investeringsvolume tot gemiddeld € 4,5 miljoen per jaar.

Tussen 2050 en 2060 wordt er een investeringspiek verwacht van jaarlijks gemiddeld € 9,7 miljoen, na 2060 neemt het af naar € 8,0 miljoen. Het activeren van (groeiende) investeringen heeft op lange termijn als gevolg dat de lasten bijna verdrievoudigen De heffing moet daarom tussen 2030 en 2048 met 3,1% stijgen en daarna nog eens met 3,7% tot 2062. Uiteindelijk komt de heffing op € 499,73 uit. De in Figuur 16 en Tabel 10 weergegeven rioolheffing dient jaarlijks te worden geïndexeerd op basis van de optredende inflatie.

Effectinschatting klimaatinvesteringen (variant 1a versus 1b)

Figuur 16 geeft tevens de heffing weer in het scenario dat er geen extra budget voor klimaatinvesteringen wordt gereserveerd. Het effect van het reserveren van budget voor klimaatinvesteringen op de heffing blijft beperkt tot maximaal € 36,-- op de lange termijn. Hoe verder in de tijd, hoe groter het effect van klimaatinvesteringen op de heffing. Dit heeft twee redenen:

1. Het budget voor klimaatinvesteringen is bepaald door 10% te rekenen over de vrijvervalinvesteringen. De investeringslijn neemt toe gedurende de planperiode, het extra bedrag voor klimaatinvesteringen groeit mee.
2. Omdat investeringen worden geactiveerd en worden afgeschreven over 30 jaar, worden de lasten uit investeringen over 30 jaar na de investering uitgesmeerd.

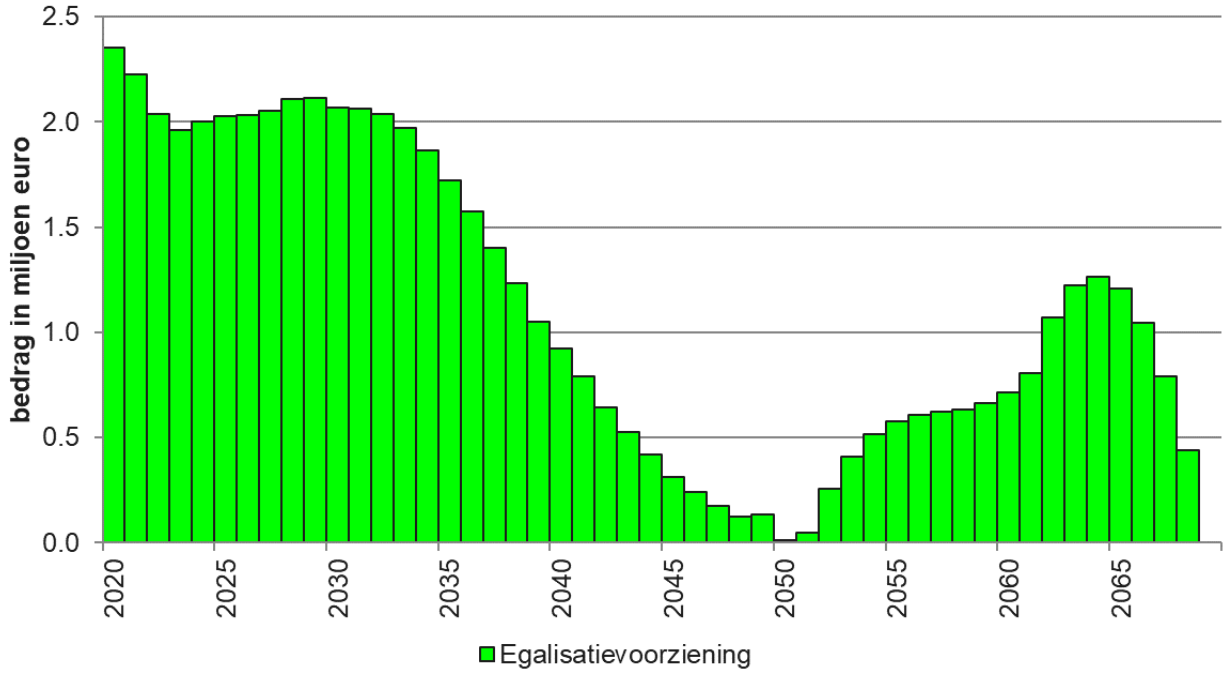
Effectinschatting rentestijging (variant 1a versus 1c)

Bij de interpretatie van de resultaten dient rekening te worden gehouden met de huidige, lage rentestand. De gehanteerde rente bedraagt op dit moment 0,0%, maar het is heel reëel dat deze rente ergens gedurende de beschouwde periode weer gaat stijgen. In Figuur 16 is de heffing weergegeven wanneer de rente met 4% stijgt. Een rentestijging heeft veel effect op de heffing, bij 4,0% moet de heffing vanaf 2024 stijgen en komt uiteindelijk op € 753,74 uit. Dit komt omdat de rente op geactiveerde investeringen meestijgt, waardoor de rentelasten als gevolg van aanwezige boekwaarde evenredig toenemen. Deze lastenverhoging komt op het moment van rentestijging direct en volledig ten laste van de rioolheffing.

Tabel 10: Verwacht heffingsverloop gemeente Aalsmeer periode 2020 t/m 2026 volgens variant 1a. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

Jaar	Benodigde inkomsten uit rioolheffing	Aantal (equivalente) heffingseenheden	Rioolheffing per eenheid (vast prijspeil)	Rioolheffing per eenheid (met indexatie)
2020	€ 2 508 809	14 450	**€ 173,62**	**€ 173,62**
2021	€ 2 560 027	14 745	**€ 173,62**	**€ 177,09** (+2,0%)
2022	€ 2 557 075	14 728	**€ 173,62**	**€ 180,63** (+2,0%)
2023	€ 2 634 510	15 174	**€ 173,62**	**€ 184,25** (+2,0%)
2024	€ 2 683 818	15 458	**€ 173,62**	**€ 187,93** (+2,0%)
2025	€ 2 713 160	15 627	**€ 173,62**	**€ 191,69** (+2,0%)
2026	€ 2 713 160	15 627	**€ 173,62**	**€ 195,52** (+2,0%)

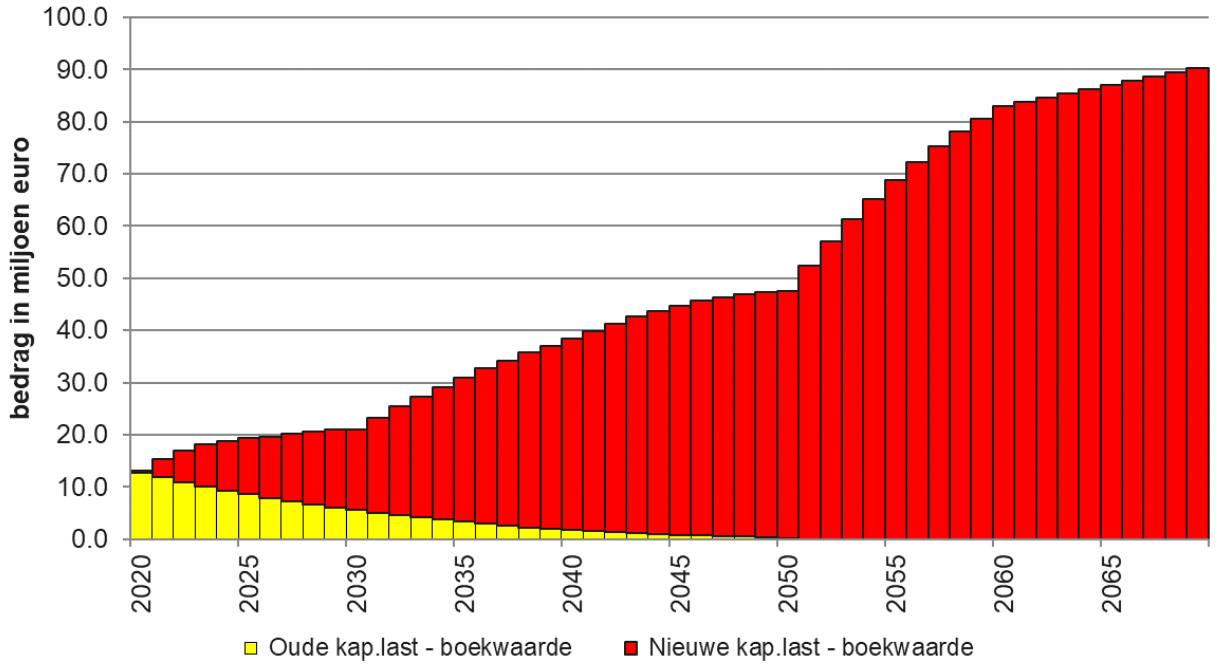
Ter bevordering van lastenegalisatie worden verschillen tussen totale baten en lasten verwerkt op de Algemene voorziening (art. 44.2 BBV). Het verwachte saldoverloop van deze voorziening in de basisvariant is weergegeven in Figuur 17.



Figuur 17: Verwacht verloop voorziening gemeente Aalsmeer periode 2020 t/m 2069 volgens variant 1a. Vermelde bedragen zijn op prijspeil 2020.

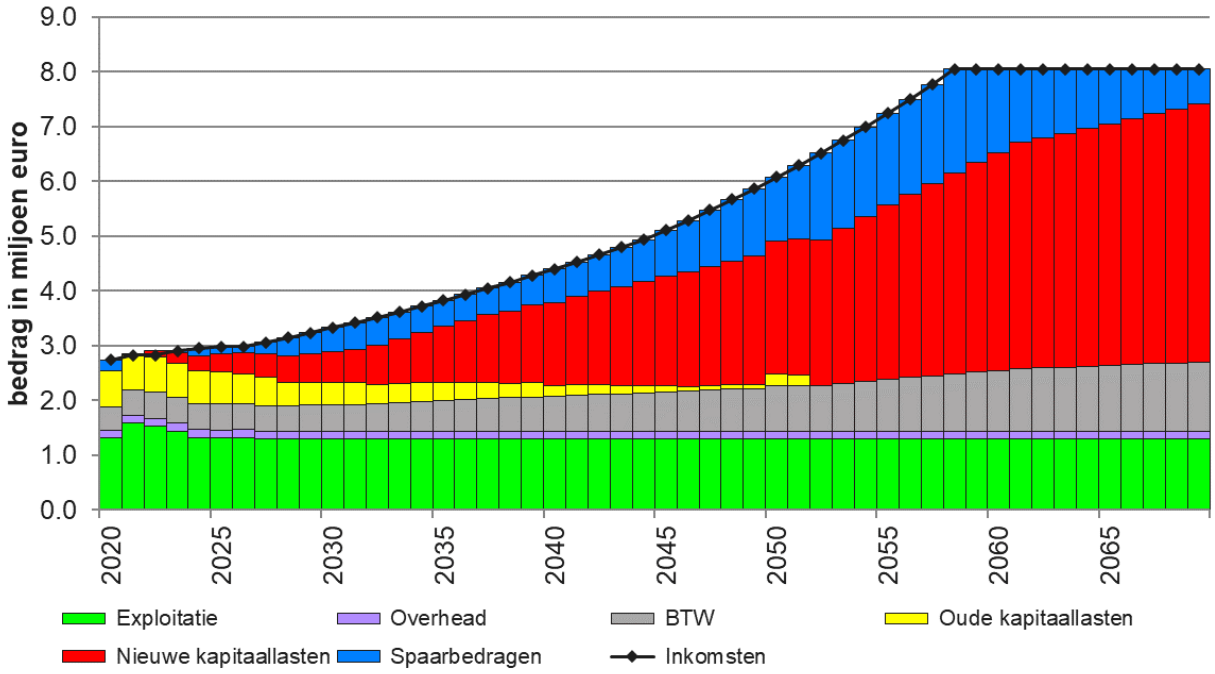
Variant 2 – Sparen vooraf

Volgens variant 2 gebruiken we de spaarvoorziening om de te activeren investeringsuitgaven zoveel mogelijk tot € 0,- te reduceren. Op het moment dat het saldo in de spaarvoorziening niet voldoende is, worden resterende investeringsbedragen geactiveerd. Dit leidt dan alsnog tot boekwaarden en daaruit volgende kapitaallasten. Bovendien leiden de nog resterende boekwaarden van in het verleden geactiveerde investeringen tot kapitaallasten in de beschouwde periode. Het totale boekwaardeverloop is weergegeven in Figuur 18.



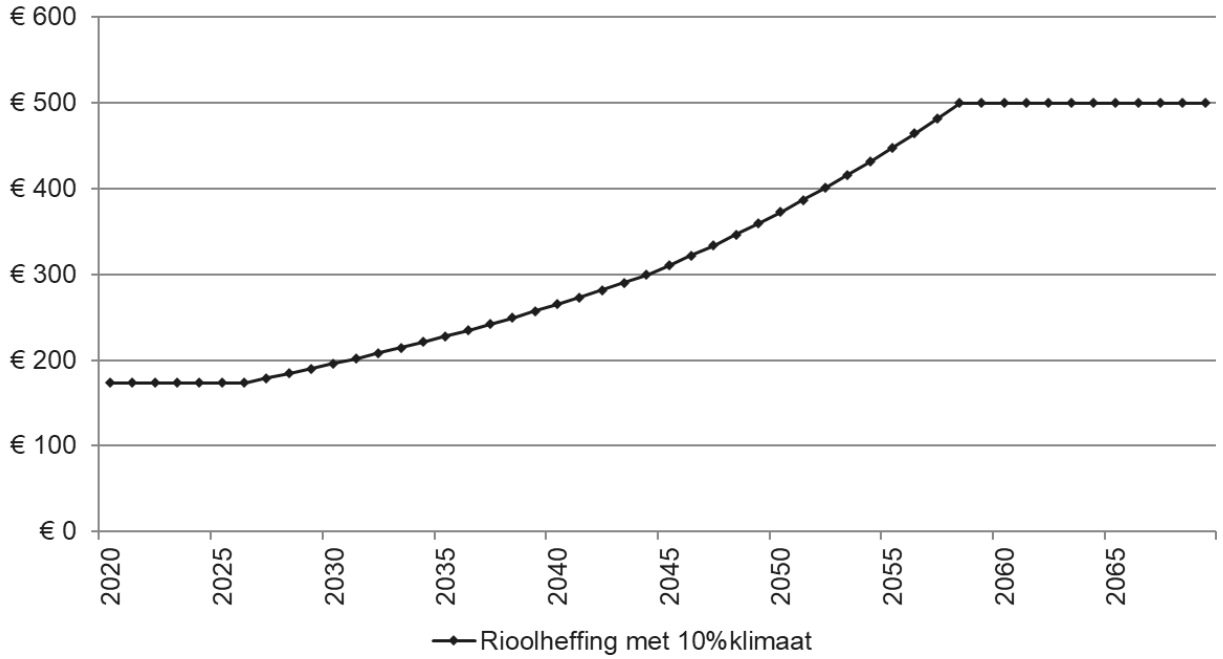
Figuur 18: Verwacht boekwaardeverloop in gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 2 (prijspeil 2020).

Het uitgavenpatroon in Figuur 13 in combinatie met het boekwaardeverloop in Figuur 18 tot het lastenpatroon zoals weergegeven in Figuur 19. Hierin zijn ook de benodigde totale baten weergegeven.



Figuur 19: Verwacht lastenpatroon gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 2 (prijspeil 2020).

De benodigde totale baten zijn in onderstaande grafiek vertaald naar de benodigde rioolheffing in Figuur 20.



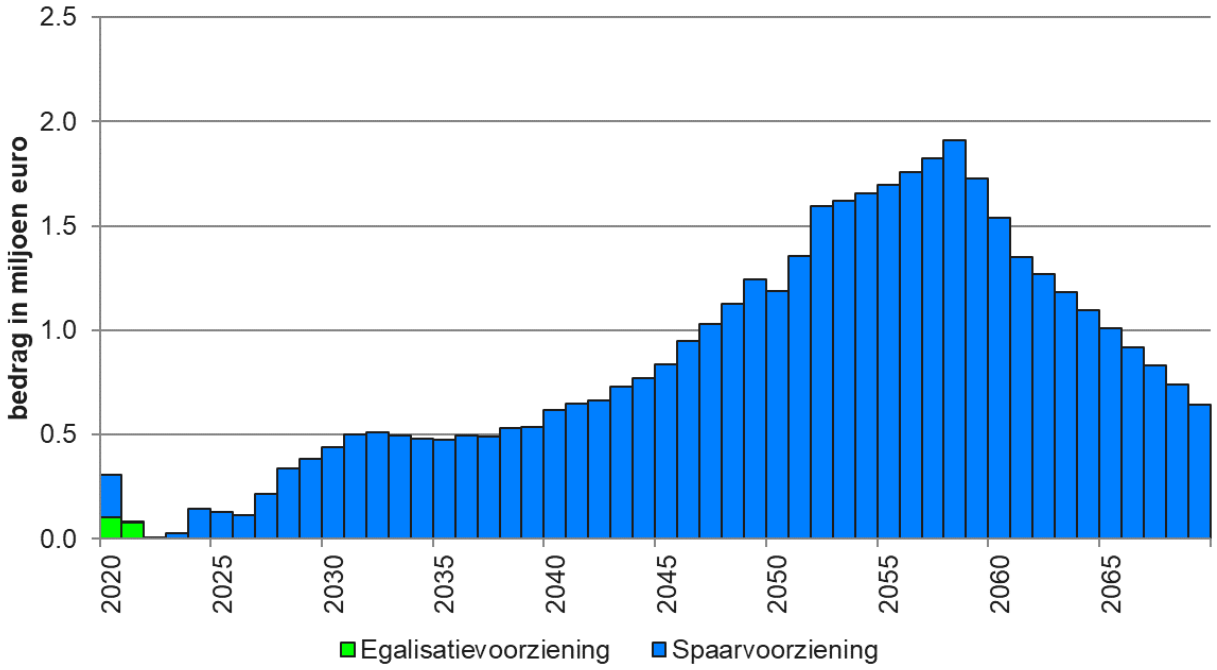
Figuur 20: Verwacht heffingsverloop gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 2 (prijspeil 2020).

Het heffingsverloop gedurende de planperiode is gelijk aan variant 1a. Dat betekent dat de heffing zoals opgenomen in Tabel 10 ook geldt voor variant 2. Het heffingsverloop van variant 2 is op de lange termijn gelijk aan het heffingsverloop van variant 1a, behalve dat de stijging in variant 2 vier jaar eerder inzet ten opzichte van variant 1a.

Om een kostendekkende rioolheffing te behouden, dient de in Figuur 20 weergegeven rioolheffing jaarlijks te worden geïndexeerd op basis van de optredende inflatie.

Ter bevordering van lastenegalisatie worden verschillen tussen totale baten en lasten verwerkt op de Egalisatievoorziening (art. 44.2 BBV).

Daarnaast leiden de spaarbedragen tot stortingen naar – en de vervangingsinvesteringen tot onttrekkingen uit – de Spaarvoorziening Rioolvervanging volgens BBV art. 44.1d. Het gecombineerde saldoverloop van de voorzieningen is weergegeven in Figuur 21.Het saldo in de spaarvoorziening wordt jaarlijks ingezet voor vervangingsinvesteringen.



Figuur 21: Verwacht saldo verloop voorzieningen gemeente Aalsmeer over periode 2020 t/m 2069 volgens variant 2 (prijspeil 2020).

5.2.5 Activeren versus Sparen

De geplande heffing kan voor beide varianten gelijk blijven gedurende de planperiode. De manier van financiering en het bijbehorende heffingspatroon na de planperiode verschillen echter van elkaar. Onderstaand beschrijven we de voor- en nadelen van de twee onderzochte varianten voor de gemeente Aalsmeer

Activeren versus sparen vooraf

Variant	Start heffing	Heffing 2026	Max. heffing	Rentelasten 2020 t/m 2069	Restboek-waarde 2069
1 (Activeren)	€ 173,62	€ 173,62	€ 499,73 (Vanaf 2058)	€ 23.966	€ 106,0 MLN
2 (gedeeltelijk sparen vooraf)	€ 173,62	€ 173,62	€ 499,73 (Vanaf 2062)	€ 3.531	€ 90,2 MLN

We verwachten een toenemend investeringsvolume in de komende 50 jaar in onze gemeente. De activeren-variant en de spaar-variant gaan uit van een verschillende tactiek om ons voor te bereiden op dit toenemende volume.

- In **variant 1** activeren we investeringen en schuiven daardoor een groot deel van de lasten die voortkomen uit de investeringspiek buiten de beschouwde periode. De heffing houden we volgens deze variant zo lang mogelijk laag. Volgende generaties zullen onze lasten moeten aflossen. Activeren is dus in de beschouwde periode goedkoper dan sparen. De keerzijde hiervan is dat de restschuld niet afneemt, maar zelfs negen keer zo groot wordt ten opzichte van de huidige restschuld.

- In **variant 2** starten we met het opbouwen van een spaarvoorziening. Met deze spaarvoorziening voorkomen we hoge restschulden in de toekomst zoveel mogelijk. Om te voorkomen dat de heffing veel moet stijgen, worden in deze variant restinvesteringen alsnog geactiveerd. De variant is dis een ideale combinatie tussen activeren en sparen. In deze variant zorgen we dat de restboekwaarde (ofwel restschuld) € 16,0 miljoen lager kan blijven door de heffing vier jaar eerder te laten stijgen.

In de beoordeling van de resultaten dient rekening te worden gehouden met de huidige, lage rentestand. Omdat de rente 0,0% is vanaf het jaar 2021, heeft het overstappen op een spaarmethodiek nauwelijks lagere rentelasten als gevolg. Als de rente in de toekomst weer zou stijgen, pakken de varianten waarbij we investeringen overwegend activeren ongunstiger uit dan de varianten waarbij we overwegend spaarbedragen inzetten voor toekomstige vervangingsinvesteringen. De rente op geactiveerde investeringen zal immers meestijgen, waardoor de rentelasten als gevolg van aanwezige boekwaarde evenredig toe zal nemen. Deze lastenverhoging komt op dat moment direct en volledig ten laste van de rioolheffing. Door gebruik te maken van een spaarsystematiek worden we als gemeente – voor wat betreft de rioolheffing – aanzienlijk minder afhankelijk van veranderingen op de financiële markten.

Concluderend kunnen we stellen dat de verlaging van de boekwaarde riolering leidt tot meer zekerheid in de lastenontwikkeling en meer stabiliteit in het benodigde heffingstarief. Het blijven hanteren van een activeringssystematiek leidt bij lage rentestanden tot een lastenvoordeel, maar bij rentestijgingen juist tot een sterkere (en snellere) lasten- en tariefsverhoging. Onafhankelijk van de gekozen variant actualiseren we de kostendekkingsberekeningen periodiek waarna eventuele tariefbijstellingen op basis van actuele lasten en opbrengsten worden doorgevoerd.

5.2.6 Risico’s

Het langjarig verloop van de rioolheffing hebben we berekend op basis van een inschatting van de restlevensduur, gebaseerd op rioolinspecties, huidige inzichten in mogelijke ontwikkelingen en financiële uitgangspunten. Onvoorziene ontwikkelingen, calamiteiten, strengere regelgeving of bijvoorbeeld wijzigingen in financiële uitgangspunten kunnen het verloop beïnvloeden.

Toepassing asbesthoudende voegenkit bij riolering

In 2020 is in Nederland bekend geworden dat oude riolen aangelegd tussen 1945 en 1983 asbest in de voegenkit kunnen bevatten. Dat geldt niet voor alle riolen die in de betreffende periode zijn aangelegd, waardoor de omvang van de problematiek niet zonder nader onderzoek kan worden vastgesteld. De voegenkit zit binnen in de rioolverbindingen om de riolering waterdicht te maken en vormt geen probleem voor de volksgezondheid zolang er geen asbestvezels vrijkomen in de lucht. Bij het verwijderen van oude riolen met asbesthoudende kit bestaat echter het gevaar dat er asbestvezels vrijkomen. Uit het oogpunt van arbeidsomstandigheden en vanuit het Asbestverwijderingsbesluit moet de riolering met asbesthoudende voegenkit anders worden behandeld dan riolering waar deze kit niet is toegepast. Aan het bemonsteren, verwijderen en storten van asbesthoudend afval bij rioolvervanging asbesthoudende kit zijn hogere kosten verbonden dan waar de gemeente tot nu toe mee heeft gerekend bij het slopen van oude riolen.

Stichting RIONED, de Netherlands Society of Trenchless Technologies (NSTT) en een groot aantal betrokken partijen werken in 2020 en 2021 aan algemene kennis en richtlijnen. Er was tijdens de totstandkoming van dit Gemeentelijk Rioleringsplan echter nog veel onduidelijk over de kostenverhogende factor van asbesthoudende voegenkit bij het verwijderen van oude riolen. Dit komt onder andere omdat het vaststellen van de aanwezigheid van asbest lokaal moet plaatsvinden wanneer riolering wordt vervangen.

Gezien de aanlegjaren van de riolen in Aalsmeer wordt verwacht dat deze problematiek ook in enige mate zal spelen. Om deze reden is een inschatting gemaakt van het kostenverhogende effect op de berekende rioolheffing. Uit dit

onderzoek bleek dat er bij benadering gemiddeld € 119.000 per jaar extra investeringen zouden kunnen worden verwacht. Hierbij zijn kosten ingeschat op basis van nacalculatie van een project met de asbestproblematiek uit 2020 in de gemeente. Naast onduidelijk over de werkelijke aanwezigheid van asbesthoudende voegenkit is het nog onduidelijk of de gemiddelde kosten voor het betreffende project representatief zijn voor overige projecten binnen de gemeente.

Deze extra investeringen hebben echter geen effect op de benodigde rioolheffing zoals berekend in dit GRP in de eerstvolgende twintig jaar. Na twintig jaar zal de heffing mogelijk een paar euro hoger uitvallen als gevolg van extra investeringen voor het vervangen van riolering met asbesthoudende voegenkit. Daarnaast start de gemeente Aalsmeer in de planperiode met het opbouwen van een spaarvoorziening om de restboekwaarde aan het einde van de beschouwde periode omlaag te brengen. Investeringen worden dan gedeeltelijk gefinancierd vanuit de spaarvoorziening en gedeeltelijk door ze te activeren. Een verhoging van investeringen betekent dat er minder ruimte overblijft om te sparen bij gelijkblijvende heffing, waardoor een groter aandeel van de investeringen moet worden geactiveerd. Dit leidt er uiteindelijk toe dat de restboekwaarde aan het eind van de beschouwde periode van het kostendekkingsplan wat hoger uitvalt als gevolg van een aantal hogere vervangingskosten.

Concluderend geldt dat het mogelijke effect van de aanwezigheid van asbesthoudende voegenkit op korte en middellange termijn binnen de marges valt waarin het kostendekkingsplan in dit Gemeentelijk Rioleringsplan is opgesteld. Bij rioolvervangingsprojecten in de komende planperiode zullen riolen uit de verdachte aanlegperiode op de aanwezigheid van asbesthoudende voegenkit worden onderzocht.

Rentewijziging

Daarnaast kan een rentewijziging het verloop van de rioolheffing aanzienlijk beïnvloeden ingeval investeringen geactiveerd worden. De afgelopen jaren heeft de gemeente het voordeel gehad van een lage(re) rente op leningen ten gunste van geld lenen. Bij een stijgende rente treedt een omgekeerd effect op en wordt het verloop van de rioolheffing nadelig beïnvloed door toenemende rentelasten op leningen.

BIJLAGE A TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

De zorg en verantwoordelijkheid voor het water is in handen van gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat, drinkwaterbedrijven, provincie en perceeleigenaren. Iedere partij heeft hierin zijn eigen verplichtingen en bevoegdheden, die zijn vastgelegd in wetgeving of beleid.

De belangrijkste wetten en beleidskaders die ten grondslag liggen aan dit PWR zijn de Europese Kaderrichtlijn Water, de Waterwet, de Wet milieubeheer, de Gemeentewet en de Algemene lozingenbesluiten. In bijlage C is een overzicht van relevante wetgeving opgenomen. De taken en bevoegdheden van waterketenpartners zijn weergegeven in tabel 11.

Tabel 11: Taken en bevoegdheden waterketenpartners

Actor	Taken bevoegdheden
Europa	Op 22 december 2000 is de Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. De KRW is een Europese richtlijn, die bedoeld is om de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater op goed niveau te krijgen en te houden.
Rijk	Het Rijk is verantwoordelijk voor het nationale beleidskader en de strategische doelen en maatregelen voor het waterbeheer in Nederland. De Minister van Infrastructuur en Milieu is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het DeltaPlan Ruimtelijke Adaptatie. Het Rijk is opsteller van het Nationaal Waterplan 2016-2021. Met de komst van de Omgevingswet verandert het Nationaal Waterplan in het **Nationaal Waterprogramma** conform artikel 3.9 uit de Omgevingswet. Het Nationaal Waterprogramma vormt de rode draad voor het behalen van omgevingswaarden en andere doelstellingen uit de KRW. Volgens Omgevingsbesluit artikel 8.14 dient het programma elke zes jaar geactualiseerd te worden door het Rijk.
Provincie Noord Holland	De provincie is verantwoordelijk voor de vertaling van het rijksbeleid naar een regionaal beleidskader en voor strategische regionale opgaven. Conform artikel 3.8 uit de Omgevingswet stelt de provincie het Regionaal Waterprogramma op. Hierin worden de EU-richtlijnen zoals de KRW en de Grondwaterrichtlijn (GWR) geïmplementeerd. De provincie is tevens bevoegd gezag voor vergunningverlening, het toezicht en handhaving van onderstaande grondwateronttrekkingen en -infiltraties: • Industriële onttrekkingen > 150.000 m3 • Grondwateronttrekkingen t.b.v. drinkwaterwinning • Bodemenergiesystemen Ten aanzien van het GRP heeft de provincie een adviserende en toetsende rol. De provincie kan een aanwijzing geven indien er tegenstrijdigheden zijn tussen het GRP en de provinciale plannen. De provincie is opsteller van de Omgevingsvisie NH2050 (2018).
Rijkswaterstaat	Rijkswaterstaat heeft de regiefunctie over drie belangrijke netwerken: het hoofdwegennet, vaarwegennet en hoofdwatersysteem. Ten aanzien van wateren beheert Rijkswaterstaat in de praktijk de oppervlaktewaterlichamen, inclusief kunstwerken en waterkeringen, die in beheer zijn bij het Rijk. Dit behelst waterkwaliteitsbeheer, waterkwantiteitsbeheer en waterstaatkundig beheer.
Waterschap Amstel. Gooi en Vecht &	Het waterschap is verantwoordelijk voor het operationele regionale waterbeheer. Dit betekent dat zij zorgen voor droge voeten (veiligheid), schoon en voldoende water. De visie hierop en de bijhorende maatregelen zijn beschreven in het Waterbeheerplan 2016-2021. Conform artikel 3.7 uit de Omgevingswet verandert dit in het Waterbeheerprogramma en moet bij de vaststelling rekening gehouden worden met het **Regionale Waterprogramma**. Het waterschap heeft een zorgplicht voor de zuivering van stedelijk afvalwater en is bevoegd gezag voor directe lozingen op de RWZI en naar het oppervlaktewater. Voor de regulering van indirecte lozingen (naar het riool) heeft het waterschap een adviserende rol naar gemeenten.

Actor	Taken bevoegdheden
Hoogheemraadschap Rijnland	Het waterschap heeft eveneens een zorgplicht voor het beheer van regionale wateren en keringen. Handelingen in het oppervlaktewatersysteem reguleren waterschappen o.a. middels algemene regels, verordeningen en een Watervergunning. Het waterschap is ook verantwoordelijk voor vergunningverlening, het toezicht en de handhaving van grondwateronttrekkingen en infiltraties in haar beheergebied, met uitzondering van de drie categorieën waarvoor de provincie verantwoordelijk is. Om de waterbelangen bij ruimtelijke ontwikkelingen veilig te stellen doorlopen waterschap en gemeente bij alle ruimtelijke ontwikkelingen de watertoetsprocedure. Hierbij wordt o.a. toegezien op een hydrologisch neutrale inpassing van ontwikkelingen. De resultaten hiervan worden vastgesteld in de waterparagraaf. Ten aanzien van het GRP heeft het waterschap een adviserende rol.
Gemeente	De gemeente heeft drie zorgplichten t.a.v. stedelijk waterbeheer: • Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater naar een zuiveringstechnisch werk (Wm art. 10.33) • Doelmatige inzameling en verwerking van hemelwater dat perceelseigenaren redelijkerwijs niet zelf kunnen verwerken. Eventueel kan de gemeente hiervoor maatwerkvoorschriften of een gebiedsverordening instellen (Ww art. 3.5) • Treffen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Voorwaarde hierbij is dat de maatregelen doelmatig zijn en niet tot de zorg van het waterschap/provincie behoren. De gemeente dient het loket te zijn voor grondwatervraagstukken binnen haar beheersgebied (Ww art.3.6) Lozingen van (afval)water zijn per doelgroep geregeld via lozingenbesluiten. In de meeste gevallen is de gemeente hiervoor bevoegd gezag. Bij de verwerking van (afval)water houdt de gemeente rekening met de wettelijke voorkeursvolgorde. Volgens de wet hebben gemeenten een belangrijke taak in het voorkomen van graafschade aan kabels en leidingen (Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken/ WIBON) en het beschikbaar stellen van gegevens over de ondergrond. In het kader van het Besluit op de lijkbezorging hebben gemeenten een toetsende rol in de ontwatering van begraafplaatsen. De gemeente stelt conform het DeltaPlan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) een klimaatadaptatiestrategie op. In het GRP vindt de uitwerking van het onderdeel water hiervan plaats.
Perceeleigenaar	De perceeleigenaar is verantwoordelijk voor de staat van zijn woning en perceel. Dit betekent dat hij zelf verantwoordelijk is voor het op eigen perceel treffen van maatregelen om de waterdichtheid te garanderen en voor de inzameling van stedelijk afvalwater en overtollig hemel- en grondwater. Pas als de perceeleigenaar zich redelijkerwijs niet kan ontdoen van het overtollige hemel- en grondwater, is er een taak voor de gemeente of waterschap. De perceeleigenaar heeft ook een zorgplicht. Dit betekent dat hij geen handelingen mag verrichten waarvan hij kan verwachten dat deze het doelmatige functioneren van (water)voorzieningen belemmeren.

BIJLAGE B – WETTELIJK KADER

A) EUROPEES

1. Europese Kaderrichtlijn Water

B) NATIONAAL

1. Waterwet (Ww)
2. Wet Milieubeheer (Wm)
3. Zorgplichten Afval-, Hemel-, en Grondwater
4. Lozingen besluit Afvalwater (Wm)
5. Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo)
6. Wet Informatie Uitwisseling Bovengrondse en Ondergrondse Netten en Netwerken (Wibon)
7. Basisregistratie Ondergrond (Bro: verwacht in 2015)
8. Wet op lijkbezorging en besluit op lijkbezorging (1991)
9. Nationaal Waterplan 2016-2021
10. Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) + addendum
11. Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten
12. Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie
13. Omgevingswet
14. Drinkwaterwet en drinkwaterbesluit

NADERE INFORMATIE: ZIE WWW.INFOMIL.NL

A.1 (EUROPEES) KADERRICHTLIJN WATER (2009)

De *Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)* is erop gericht op Europees niveau de kwaliteit van watersystemen te verbeteren, onder meer door lozingen te reduceren. Verder is het de bedoeling het duurzame gebruik van water te bevorderen en de verontreiniging van grondwater aanzienlijk te verminderen. Naast een verbetering van de waterkwaliteit is het streven de Europese waterwetgeving te harmoniseren, uiterlijk in 2015.

De *KRW* stelt voor alle water een ecologische en kwaliteitsdoelstelling. Vooral voor water met een verhoogde natuurdoelstelling kan verwacht worden dat nog grote inspanningen geleverd moeten worden. De toekomstige invulling van het waterkwaliteitsspoor wordt sterk gerelateerd aan de bedoelingen van de *KRW*.

Op basis van gebiedsrapportages worden de monitoringsprogramma's en beheersplannen voor heel Nederland en Europa opgesteld. Kenmerkend voor de *KRW* is dat er sprake is van een resultaatsverplichting in plaats van de inspanningsverplichting die voorheen gebruikelijk was.

B.1 (NATIONAAL) WATERWET



De *Waterwet* heeft acht bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland vervangen. De *Waterwet* regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater. De wet is gericht zijn op het bereiken van doelstellingen van watersystemen (stroomgebieden), met een verdeling van verantwoordelijkheden en taken tussen de verschillende betrokken overheden. Tevens is de wet gericht op een adequaat instrumentarium voor de uitvoering van het waterbeleid. Dit betreft dan vooral een vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Door de *Waterwet* zijn Waterschappen, Gemeenten en Provincies beter in staat wateroverlast, waterschaarste en watervervuiling tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. Op grond van toegekende functies worden eisen gesteld aan de kwaliteit en inrichting van het water.

Watervergunning

De Watervergunning integreert alle vergunningstelsels van de verschillende waterwetten. Daarmee gaan zes vergunningen uit de eerdere waterbeheerwetten op in één Watervergunning. Het gaat hierbij om een scala van handelingen in watersystemen die voorheen door de afzonderlijke wetten werden gereguleerd, zoals het lozen van verontreinigende stoffen op het oppervlaktewater, het onttrekken van grondwater of het dempen van een sloot.

Veel activiteiten vallen onder algemene regels, waarvoor geen watervergunning nodig is; in deze gevallen kan dan met een melding worden volstaan. Lozingen van hemelwater uit het gemeentelijk rioolstelsel bijvoorbeeld vallen niet meer onder vergunningplicht (voorheen Wvo-vergunning), maar onder algemene regels. Bevoegd gezag kan Rijkswaterstaat, het Waterschap of de Provincie zijn.

Activiteiten waarvoor een Watervergunning nodig is, zijn:

- Stoffen in een oppervlaktewaterlichaam brengen;
- Afvalwater in een oppervlaktewaterlichaam lozen of rechtstreeks (dus niet via de gemeentelijke riolering) afvoeren naar een rioolwaterzuiveringsinrichting;
- Stoffen in zee brengen;
- Een waterstaatswerk of beschermingszone gebruiken (aanleg, wijzigen, verwijderen);
- Een waterstaatswerk is een oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, waterkering of ondersteunend kunstwerk (bijv. een sluis of stuw);
- Water in de bodem brengen of eraan onttrekken;
- Grondwater onttrekken of in samenhang daarmee water in de bodem brengen (infiltreren). Ook onttrekkingen in verband met bodemenergiesystemen vallen in deze categorie;
- Water in een oppervlaktewaterlichaam brengen of eraan onttrekken;
- Grote hoeveelheden water in een oppervlaktewaterlichaam lozen of daaraan grote hoeveelheden onttrekken.

B.2 (NATIONAAL) WET MILIEUBEHEER

De *Wet Milieubeheer (Wm)* bevat verschillende onderdelen die specifiek van toepassing zijn op watergerelateerde onderwerpen, zoals indirecte lozingen, de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van stedelijk afvalwater en het gemeentelijk rioleringsplan.

De *Wm* kent naast watergerelateerde onderwerpen ook onderdelen die van grote relevantie zijn voor waterzaken. Te denken valt aan de afvalstoffenregelgeving, de coördinatie bij vergunningverlening en de samenwerking tussen bevoegde gezagen. Samen met de *Waterwet* biedt de *Wm* de wettelijke grondslag voor een aantal uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke afval-, hemel-, en grondwaterzorgplichten.

B.3 (NATIONAAL) ZORGPLICHTEN AFVAL-, HEMEL- EN GRONDWATER

Zorgplicht stedelijk afvalwater
De zorgplicht stedelijk afvalwater valt onder de Wet Milieubeheer (in toekomst onder Omgevingswet). In artikel 10.33 is de wettelijke verplichting vastgelegd:

1. De gemeente draagt zorg voor de inzameling en het transport van stedelijk afvalwater dat vrijkomt bij de binnen het grondgebied van de gemeente gelegen percelen, door middel van een openbaar vuilwaterriool naar een inrichting als bedoeld in artikel 3.4 van de Waterwet.

2. In plaats van een openbaar vuilwaterriool en een inrichting als bedoeld in het eerste lid kunnen afzonderlijke systemen of andere passende systemen in beheer bij een Gemeente, Waterschap of een rechtspersoon die door een Gemeente of Waterschap met het beheer is belast, worden toegepast, indien met die systemen blijkens het gemeentelijk rioleringsplan eenzelfde graad van bescherming van het milieu wordt bereikt.

Zorgplicht hemelwater
De zorgplicht hemelwater valt onder de Waterwet (in toekomst onder Omgevingswet). In artikel 3.5 is de wettelijke verplichting vastgelegd:

1. De gemeente draagt zorg voor een doelmatige inzameling van het afvloeiend hemelwater, voor zover van degene die zich daarvan ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen, redelijkerwijs niet kan worden gevergd het afvloeiend hemelwater op of in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen.

2. De gemeente draagt tevens zorg voor een doelmatige verwerking van het ingezamelde hemelwater. Onder het verwerken van hemelwater kunnen in ieder geval de volgende maatregelen worden begrepen: de berging, het transport, de nuttige toepassing, het, al dan niet na zuivering, terugbrengen op of in de bodem of in het oppervlaktewater van ingezameld hemelwater, en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk.

Zorgplicht grondwater
De zorgplicht grondwater valt onder de Waterwet (in toekomst onder Omgevingswet). In artikel 3.6 is de wettelijke verplichting vastgelegd:

1. De gemeente draagt zorg voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen teneinde structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te

voorkomen of te beperken, voor zover het treffen van die maatregelen doelmatig is en niet tot de zorg van het Waterschap of de Provincie behoort.

2. De maatregelen, bedoeld in het eerste lid, omvatten mede de verwerking van het ingezamelde grondwater, waaronder in ieder geval worden begrepen de berging, het transport, de nuttige toepassing en het, al dan niet na zuivering, op of in de bodem of in het oppervlaktewater brengen van ingezameld grondwater en het afvoeren naar een zuiveringtechnisch werk.

B.4 (NATIONAAL) LOZINGENBESLUITEN AFVALWATER

Afvalwaterlozingen worden tegenwoordig hoofdzakelijk geregeld via algemene regels (AmvB's). Uitgangspunt: de lozer mag niets doen waarvan hij kan verwachten dat het problemen oplevert voor het riool, de zuivering of het (water)milieu. Er is een indeling gemaakt naar drie categorieën:

Particulieren:	Besluit lozing afvalwater huishoudens
Bedrijven:	Besluit lozen inrichtingen
Openbaar gebied:	Besluit lozen buiten-inrichtingen

Besluit lozing afvalwater huishoudens
Het besluit bevat regels voor het lozen van afvalwater door particulieren. Huishoudens hebben geen vergunning of ontheffing nodig om hun afvalwater te lozen, maar moeten zich wel houden aan regels die moeten voorkomen dat de kwaliteit van bodem en oppervlaktewater niet mogen worden aangetast. Dat betekent onder meer dat afvalwater alleen in het oppervlaktewater of in de bodem mag worden geloosd als het gezuiverd is.

Besluit lozen inrichtingen
Het besluit maakt onderscheid tussen directe en indirecte (via riolering) lozingen. De indirecte lozingen worden weer onderscheiden in lozingen op een 'schoonwaterriool' en een 'vuilwaterriool'. De eisen aan de lozingen op schoonwaterriolen zijn strenger dan die op een vuilwaterriool, omdat die lozingen direct in het milieu terechtkomen. De houder van het hemelwater moet het hemelwater op verantwoorde wijze terugbrengen in het milieu. Lozing op een vuilwaterriool is alleen toegestaan als een directe lozing of een lozing op een schoonwaterriool niet mogelijk is.

Besluit lozen buiten inrichtingen
Het besluit heeft betrekking op een breed scala aan lozingen die buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer plaatsvinden. Het gaat bijvoorbeeld om lozingen uit gemeentelijke rioolstelsels, lozingen van grondwater bij ontwatering van gronden (zoals bronneringswater bij bouwactiviteiten), lozingen van afstromend regenwater van wegen en andere openbare ruimten en lozingen bij gevelreiniging. De lozingen kunnen zowel door ondernemers als overheden plaatsvinden.
Volgens dit besluit is (vrij vertaald) het lozen van afvalwater, afkomstig uit een openbare ontwaterings- of hemelwaterstelsel op of in de bodem toegestaan, mits de ligging van de voorzieningen bekend is, deze goed beheerd worden en hierdoor geen nieuwe problemen ontstaan. Hetzelfde geldt voor het op oppervlaktewater lozen van afvalwater afkomstig van overstortvoorzieningen of nooduitlaten van openbare vuilwaterstelsels.

Het lozen van grondwater bij bodemsanering en proefbronnering op oppervlaktewater of een hemelwaterriool is onder kwalitatieve voorwaarden toegestaan en onder de voorwaarde dat geen wateroverlast plaatsvindt. Het lozen in een vuilwaterriool is niet toegestaan. Indien er redelijkerwijs geen andere mogelijkheid bestaat kan hiervan worden afgeweken met medewerking van het bevoegd gezag.
Het tbv ontwatering lozen van grondwater in oppervlaktewater is onder zowel kwalitatieve als kwantitatieve voorwaarden toegestaan. Lozing op een vuilwaterriool is verboden tenzij het een kortdurende en relatief schone lozing betreft (< 8 weken, < 5 m3/h ,< 300 mg/l onopgeloste stoffen).

B.5 (NATIONAAL) WET ALGEMENE BEPALINGEN OMGEVINGSRECHT

De *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) regelt de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning is één geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu. De omgevingsvergunning heeft betrekking op activiteiten die voorheen vergunningplichtig waren onder de volgende wetten en verordeningen:

- VROM-wetten	
Woningwet	(bouwvergunning)
Gebruiksbesluit	(vergunning en melding)
Wet milieubeheer	(milieuvergunning en meldingsplicht)
Wet ruimtelijke ordening	(afwijking bestemmingsplan, aanlegvergunning)
- Monumentenwet	(monumentenvergunning);
- Mijnbouwwet	(mijnbouwmilieuvergunning);
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren	(indirecte lozingen);
- Flora- en faunawet	(ontheffing).
- Natuurbeschermingswet	(handeling in een beschermd natuurgebied met gevolgen voor habitat en soorten);
- Diverse gemeentelijke en provinciale verordeningen	(zoals de reclame-, kap-, inrit- en sloopvergunning en de aanlegvergunning)

B.6 (NATIONAAL) WET INFORMATIE UITWISSELING ONDERGRONDSE NETTEN (2008)

Om de ernst en de hoeveelheid van graafincidenten in Nederland in te perken is in 2008 de *Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken* (*Wibon*) oftewel de *Grondroerdersregeling* van kracht geworden. De regeling verplicht zorgvuldiger graven en informatie uitwisseling tussen grondroerders (de gravers) en de kabel- en leidingbeheerders. Informatie uitwisseling voorafgaand aan de graafwerkzaamheden verloopt via een digitaal loket bij het Kadaster.

B.7 (NATIONAAL) BASISREGISTRATIE ONDERGROND

Informatie over activiteiten in de Nederlandse ondergrond moet beter worden vastgelegd. Overheden dienen gegevens over de ondergrond centraal te registreren in een basisregistratie ondergrond (BRO). Dit zorgt voor lagere onderzoekskosten, helpt bij het opstellen van ruimtelijke plannen en bespaart overlast en kosten bij uitvoering van werkzaamheden.

De wet verplicht het Rijk, Provincies, Gemeenten en Waterschappen om nieuwe gegevens over de ondergrond centraal te registreren. Ondernemers en inwoners krijgen gratis toegang tot de gegevens. De basisregistratie bouwt voort op de bestaande landelijke systemen. Dit zijn Data en Informatie Nederlandse Ondergrond van de Geologische Dienst Nederland, onderdeel van TNO, en het Bodem Informatie Systeem van Alterra. De registratie zal zorgen dat gegevens volledige zijn, sneller beschikbaar en eenvoudiger te gebruiken. Het beheer ervan is met het oog op de benodigde expertise in handen van TNO.

De basisregistratie ondergrond wordt de komende jaren stapsgewijs ingevuld. Er wordt gestart met gegevens over sonderingen, grondwater en mijnbouw. Deze informatie is onder meer van belang bij het plannen en uitvoeren van bouwprojecten, het verzorgen van drinkwatervoorziening en het winnen van natuurlijke hulpbronnen.

B.8 (NATIONAAL) WET OP DE LIJKBEZORGING EN BESLUIT OP DE LIJKBEZORGING (1991)

In de Wet op de lijkbezorging (Wlb) zijn bepalingen opgenomen omtrent begraving. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen op grond van die wet regels worden gesteld over onder meer de inrichting van het graf en de afstand van de graven onderling. In het Besluit op de lijkbezorging (Blb) is daaraan gevolg gegeven.

Uit de artikelen 40 en 41 Wlb kan worden afgeleid dat burgemeester en wethouders bevoegd gezag zijn met betrekking tot (bijzondere) begraafplaatsen.

Artikel 5 Besluit op de lijkbezorging

1. De afstand tussen de graven onderling bedraagt ten minste dertig centimeter.
2. Boven de kist of het omhulsel bevindt zich een laag grond van ten minste vijfenzestig centimeter.
3. Ten hoogste drie lijken mogen boven elkaar worden begraven, mits boven elke kist of ander omhulsel een laag grond van ten minste dertig centimeter dikte wordt aangebracht, die bij een volgende begraving niet mag worden geroerd. Ten aanzien van de bovenste kist of het bovenste omhulsel is het tweede lid van toepassing.
4. De graven bevinden zich ten minste dertig centimeter boven het niveau van de gemiddeld hoogste grondwaterstand.
5. Het derde en vierde lid zijn niet van toepassing op bestaande graven.
6. Dit artikel is niet van toepassing op grafkelders.

De belangrijkste bepaling in relatie tot grondwater is die van het vierde lid. In samenhang met het derde lid kan worden vastgesteld hoe diep het grondwaterpeil moet zijn als er in meerdere lagen boven elkaar wordt begraven.

B.9 (NATIONAAL) NATIONAAL WATERPLAN 2016-2021

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid voor de periode 2016-2021. Het NWP beschrijft welke maatregelen nodig zijn om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. Ook de (economische) kansen die water biedt komen in het NWP aan bod.

In de bijlage van het NWP zijn stroomgebiedbeheerplannen opgenomen. Deze geven aan hoe de waterkwaliteit in een bepaald gebied kan verbeteren. Nederland ligt in de stroomgebieden Rijn (Waal), Maas, Schelde en Eems.

B.10 (NATIONAAL) BESTUURSAKKOORD WATER (2011)

In het Bestuursakkoord Water hebben overheden en drinkwaterbedrijven afspraken gemaakt over verbetering van de organisatie van het waterbeheer. Deze afspraken leiden tot meer transparantie, duidelijke verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte, optimalisatie in transport en zuivering van afvalwater, een beheersbaar programma voor de waterkeringen en het realiseren van slimme samenwerkingsvormen. Hierdoor blijft waterbeheer betaalbaar. De ambitie is om vanaf 2020 jaarlijks structureel 750 miljoen euro te besparen op de stijgende kosten voor veiligheid en waterbeheer.

In het Addendum BAW staan aanvullende afspraken over de volgende onderwerpen:

- Bruikbare en toegankelijke data en informatie binnen de watersector
- Cybersecurity binnen de watersector
- Samenwerking tussen gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven
- Implementatie Omgevingswet in de waterketen.

B.11 (NATIONAAL) BESLUIT BEGROTING EN VERANTWOORDING PROVINCIES EN GEMEENTEN

Ten behoeve van meer transparantie heeft de commissie BBV (commissie *Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten*) richtlijnen opgesteld voor de bepaling van de rioolheffing. De commissie BBV spoort gemeenten en provincies aan om deze aanbevelingen te volgen omdat dat naar haar oordeel bijdraagt aan het inzicht in de financiële positie.

B.12 (NATIONAAL) DELTAPLAN RUIMTELIJKE ADAPTATIE

Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het Deltaplan RA versnelt en intensiveert de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen.

B.13 (NATIONAAL) OMGEVINGSWET

De Omgevingswet is een integrale wet die de kwaliteit van de leefomgeving borgt en tegelijkertijd ontwikkeling stimuleert. Sleutelbegrippen in de toepassing van de wet zijn eenvoud & efficiency, (integrale) samenwerking, regionaal maatwerk en verbinding naar externe partners.

B.14 (NATIONAAL) DRINKWATERWET EN DRINKWATERBESLUIT

De Drinkwaterwet en het drinkwaterbesluit gaan vooral over de drinkwaterkwaliteit van het kraanwater in Nederland. De overheid heeft hiervoor kwaliteitseisen vastgelegd, bijvoorbeeld over hoeveel stoffen en organismen er maximaal in het kraanwater mogen voorkomen. In de Drinkwaterwet is een specifieke zorgplicht, gericht aan alle bestuursorganen opgenomen om te zorgen voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening. Daarnaast hebben ook installateurs ermee te maken. Zij mogen bijvoorbeeld alleen goedgekeurde producten zoals kranen en leidingen gebruiken en die op een bepaalde manier toepassen om te voorkomen dat het kraanwater vervuild raakt.

NADERE INFORMATIE?

Nadere informatie over waterbeleid kunt u vinden op:

www.helpdeskwater.nl
www.infomil.nl
www.riool.net
www.stowa.nl
www.wetten.overheid.nl
www.samenwerkenaanwater.nl
www.ruimtelijkeadaptatie.nl
www.omgevingswet.nl

BIJLAGE C – BEELD VAN DE HUIDIGE SITUATIE

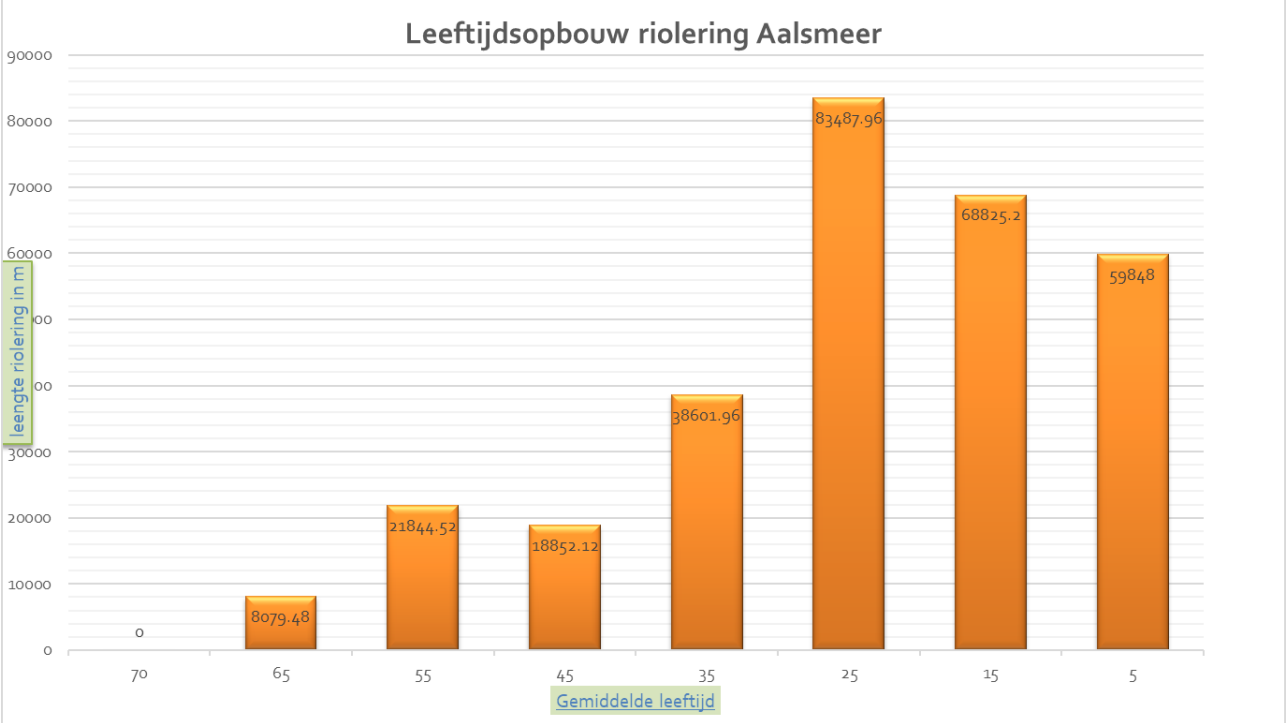
HUIDIGE SITUATIE

Areaalgegevens

Systeem	Onderdeel	Omvang	Eenheid
Vrijvervalriolering Gemengd/Vuilwater	Gemengd	75,6	km
	Vuilwater	46,7	km
	Hemelwater	51,5	km
Drukriolering		52,3	km
Persleidingen		23,7	km
Drainage		117,6	km
Hoofdgemalen		93	st
Drukriolering (pompunits)		461	st
Randvoorzieningen		2	st
Externe overstorten	Met randvoorziening	2	st
	Zonder randvoorziening	10	st
HWA-uitlaten		258	st
Straatkolken		13825	st

Areaalgegevens rioolsysteem

Leeftijdsopbouw areaal



Toestand Areaal

resutaat	% van stelsel
Geïnspecteerd totaal	76%
Geïnspecteerd vanuit put	0
Geïnspecteerd vanuit leiding	100
Waterdichtheid - waarschuwing	50.7
Waterdichtheid - ingrijpen	21,8
Stabiliteit - waarschuwing	18.9
Afstroming - waarschuwing	58.4
Afstroming - ingrijpen	3.7


Inspecties Aalsmeer
120
100
80
60
40
20
0
% van het stelsel
37.2
0
100
50.7
21.8
18.9
10.4
58.4
3.7
Geïnspecteerd totaal
Geïnspecteerd vanuit put
Geïnspecteerd vanuit leiding
Waterdichtheid - waarschuwing
Waterdichtheid - ingrijpen
Stabiliteit - waarschuwing
Stabiliteit - ingrijpen
Afstroming - waarschuwing
Afstroming - ingrijpen
inspectie

BIJLAGE D – STAND VAN ZAKEN TUSSENTIJDS EVAUATIERAPPORT

Inleiding

In de rapportage Evaluatie Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020 (opgesteld in 2018), is het een tussentijdse evaluatie opgenomen van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020 Aalsmeer en Aalsmeer. Tijdens de tussentijdse evaluatie bleek dat er op een aantal punten nog een verbeterslag moest worden gemaakt of dat er extra activiteiten moesten worden uitgevoerd. Om de doelen in het GRP te behalen, zijn er in het evaluatierapport activiteiten opgenomen in de vorm van een actieplan met een bijbehorende planning en geschatte middelen. De activiteiten uit het actieplan zijn in de tweede helft van de planperiode grotendeels uitgevoerd.

Hieronder worden de status beschreven van het actieplan in het tussentijdse evaluatierapport.

Stand van zaken tussentijdse evaluatie:

1. Gegevensbeheer verbeteren

Het onderzoek van AG Advies en ook de analyses voor de Tussentijdse Evaluatie laten zien dat er nog een flinke verbetering nodig is van het gegevensbeheer. In de rapportages Nulmeting Rioolbeheer staan aanbevelingen opgenomen voor de verbetering van de gegevenskwaliteit. Voor de uitvoering daarvan wordt externe capaciteit ingezet. Aangeraden wordt om de GWSW-nulmeting van Rioned uit te voeren zodat ook duidelijk wordt waar bij het gegevensbeheer nog niet wordt voldaan aan de standaard.

Voor dit onderwerp is afstemming met de regio wenselijk. Alle gemeenten zullen hiermee bezig zijn (of in ieder geval moeten). Dit brengt wel het risico van vertraging met zich mee. Voorstel is om Aalsmeer en Aalsmeer hierin leidend te laten zijn.

Planning

Start project nog in 2018, uitvoering in 2019.

- Uitvoeren GWSW-nulmeting;
- Projectplan opstellen incl. urenraming. Van groot belang hierbij is het noodzakelijke kwaliteitsniveau dat aan het einde moet worden bereikt;
- Uitvoering verbeteringswerkzaamheden in nauwe samenwerking met gegevensbeheerders.

Middelen

Voor het vastleggen van de eisen en het begeleiden van het project zullen beperkt eigen uren noodzakelijk zijn. Het leeuwendeel van de werkzaamheden wordt door externen uitgevoerd. Benodigd budget is afhankelijk van resultaten GWSW-meting en gewenst niveau. Indicatie: € 25.000 tot 30.000,-.

Status: GWSW is een onderdeel van het beheerpakket en software. In de update van het beheerprogramma wordt dit meegenomen. Update is eind 2020 gepland. Voor afstemming met de regio zijn middelen gereserveerd voor 2021.

2. Inspecties Aalsmeer op niveau brengen

Voor de versnelde uitvoering van inspecties in Aalsmeer is al opdracht verleend. Begin 2020 moeten alle riolen ouder dan 30 jaar in ieder geval zijn geïnspecteerd. De riolen in aandachtsgebieden (zetting, aantasting, reconstructies) jonger dan 30 jaar dienen ook geïnspecteerd te worden.

Planning

De planning dient samen met de aannemer verder uitgewerkt te worden. Daarbij is het uitgangspunt dat de resultaten en de beoordeling van de inspecties begin 2020 gereed zijn.

Middelen

Nader te bepalen, zijn opgenomen in contract.

Status: Is behaald. Wij hebben in 2018, 2019 en begin 2020 het budget moeten overschrijden om dit te behalen. Percentage is van 39% naar 76% gegaan. Dus bijna een verdubbeling

3. Projectvoorbereiding en -uitvoering

De uitvoering van investeringsprojecten blijft (ver) achter bij de afgesproken omvang in het GRP. Omdat dit kan leiden tot geloofwaardigheidsdiscussies met het bestuur is het noodzakelijk voorafgaand aan het opstellen van het nieuwe GRP in 2020 goed in beeld te hebben welke projecten in de volgende planperiode uitgevoerd gaan worden (zie ook onderdeel 2.). Daarnaast is een bijstelling van de aanpak van dit soort projecten in Aalsmeer en Aalsmeer nodig. In principe zou met de inrichting van de afdeling Projecten & Advies de projectaansturing moeten verbeteren. In praktijk blijkt dit nog maar beperkt het geval. Het is daarom nodig met Projecten & Advies de afspraken over uitvoering van (grote) integrale projecten opnieuw vast te leggen maar vooral ook te borgen in de uitvoering. Gedacht zou kunnen worden aan een intern “convenant” met daarin afspraken voor uitvoering en aansturing. Hierbij behoort ook rapportage naar het management van de afdelingen Projecten & Advies en Centrale Beheertaken met regelmatige projectevaluaties.

Planning

z.s.m. aan de hand van nog lopende en al uitgevoerde projecten afspraken doorlopen en waar nodig aanpassen. Voorlopig maandelijkse rapportage over projecten.

Middelen

Uren intern.

Status: Is afgerond. Aanvullende afspraken zijn gemaakt met de afdeling P&A

4. Hydraulisch functioneren en klimaatadaptatie

Het inzicht in het functioneren van de riolering is beperkt. De BasisRiolerings Plannen zijn verouderd. De vernieuwing daarvan staat als project opgenomen in het vGRP. Het is aan te raden om het opstellen van de BRP’en gelijk te laten oplopen met de verbetering van de gegevens (project 1.) omdat bij het opbouwen van de modellen altijd veel fouten in beheerbestanden boven water komen. Verder is het wenselijk om de toetsing van het functioneren van de riolering uit te breiden met onderzoek naar klimaatadaptatie. Bij voorkeur zouden de resultaten begin 2020 bij het opstellen van het nieuwe GRP klaar moeten zijn. Het is de vraag of dat gehaald gaat worden, zeker gezien de basiskwaliteit van de beheerbestanden. Een verdere vertragende factor is de mogelijke aanpak in de regio. In veel regio’s wordt dit onderzoek geheel of gedeeltelijk gezamenlijk met andere gemeenten uitgevoerd. Dit zorgt voor veel vertraging. Daarom wordt ook hier voorgesteld om als Aalsmeer/Aalsmeer het voortouw te nemen maar wel de regio op de hoogte te houden van de aanpak.

Planning

z.s.m. projectplan opstellen met als doel om in het tweede kwartaal 2020 inzicht te hebben in noodzakelijke maatregelen voor de planperiode 2021-2025.

Middelen

Externe kosten: € 75.000,-

Intern: projectbegeleiding en onderzoek

Status: Niet behaald. Is verschoven naar volgend jaar (2021).

5. Meten en monitoren

Aansluiten bij de aanpak in de regio. Bij de evaluatie van het GRP in 2020 de voortgang beoordelen en voor de verdere uitvoering activiteiten opnemen in het GRP 2021- e.v.

Status: Afspraken zijn gemaakt met de regio over gezamenlijk meten en monitoren. Implementatie is 2021

5. Grondwater: onderzoek en analyses

Vooralsnog alleen op basis van klachten en meldingen onderzoek uitvoeren.

Satus: Is afgerond. In het kader van de grondwaterzorgplan Aalsmeer heeft er een inventarisatie plaatsgevonden. Een apart grondwaterzorgloket is in de maak.

BIJLAGE E - SAMENVATTING EN ACTIVITEITEN UIT GRONDWATERZORGPLAN

Gemeente Aalsmeer beschikt over een nieuw grondwaterzorgplan, dat is opgesteld om het grondwaterbeheer in de gemeente een nieuwe impuls te geven en te professionaliseren. Maatregelen en acties uit dit grondwaterplan 2020-2025 zijn opgenomen in dit voorliggende Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2026.

Weten wat er in de gemeente Aalsmeer speelt

Een *risico-inventarisatie grondwater Aalsmeer* en een *impactanalyse droogte-effecten '2018*' zijn uitgevoerd om de huidige grondwaterstandssituatie (2019) te verkennen en te beoordelen op risico's voor gebruiksfuncties.

Doelmatigheid: algemeen uitgangspunt. De gemeente streeft doelmatigheid na met kosten-baten analyses. Kosten voor te treffen maatregelen worden afgezet tegen de effectiviteit ervan en tegen de financiële schade als de maatregelen niet genomen zouden worden. Als maatregelkosten financiële schade overtreffen worden ze heroverwogen. Dit is altijd maatwerk. Het treffen van maatregelen is mede gebaseerd op signaleringswaarden voor hoge en lage grondwaterstanden. Deze zijn het grondwaterzorgplan Aalsmeer beschreven.

Actieplan grondwater Aalsmeer 2020-2025

In het grondwaterplan is een lijst met maatregelen en onderzoek opgenomen om invulling te geven

aan de wettelijke grondwaterzorgplicht en om onderbouwd te communiceren met burgers en bedrijven. De kostendekking van de maatregelen is opgenomen in dit GRP 2021-2026.

De kernpunten zijn aanleiding tot activiteiten in de grondwaterzorg in Aalsmeer. Deze zijn opgenomen in de begroting bij dit voorliggende gemeentelijk rioleringsplan. De gemeente wil zich inspannen om deze grondwater gerelateerde problemen, waar doelmatig, te beheersen, en wil vermijden dat dergelijke problemen in de toekomst vaker optreden.

Klimaatverandering als uitdaging: Het nog vast te stellen *Actieplan Klimaatadaptatie Aalsmeer (2020-2024)* voorziet in acties om negatieve effecten van twee van de vier klimaattrends, wateroverlast en droogtestress, te onderzoeken en te beheersen. Op wijkniveau worden de klimaatrisico's en -kansen geïnventariseerd. Passende oplossingen op wijkniveau worden vastgelegd. De water gerelateerde acties uit het Actieplan Klimaatadaptatie zijn begroot in het voorliggende rioleringsplan.

Vermijden van grondwateroverlast: de gemeente voert planmatig onderzoek uit in de aandachts-gebieden uit de gemeentelijke *risico-inventarisatie*, op volgorde van prioriteiten die de gemeente stelt. Op basis van een oorzakenanalyse worden gebieds- en projectgericht plannen uitgevoerd, bij gebleken doelmatigheid. Bij uitvoeringsprojecten in de openbare ruimte met bestaande bebouwing zal standaard grondwateronderzoek worden uitgevoerd. Ook bij nieuwbouwontwikkelingen wordt standaard grondwateronderzoek vereist, op basis waarvan gerichte grondwatermaatregelen worden voorgeschreven voor het bouwrijp maken. Al dit onderzoek is maatwerk.

Droogte-risico's: de gemeente zet onder meer in op het verzamelen van relevante funderingsgegevens van oudere woningen en gebouwen. Droogterisico's worden gebiedsgericht onderzocht. Het vermijden van droogteschade aan woningen en gebouwen levert op termijn een kostenbesparing op. Dit is tevens een hoofdonderwerp in het Actieplan Klimaatadaptatie.

Drainage: gemeente Aalsmeer onderzoekt in de komende planperiode of drainage onbedoeld droogte en/of wateroverlast veroorzaakt. Onderzoek naar geschikte maatregelen is hiervoor in dit voorliggende gemeentelijk rioleringsplan opgenomen.

Grondwatermeetnet: het grondwatermeetnet van Aalsmeer wordt geoptimaliseerd.

Efficientieverbetering: meldingen van bewoners worden beter gestroomlijnd en daarmee beter afgehandeld. Dit bevordert de efficiëntie en zorgt dat de informatievoorziening en klachtafhandeling aansluit bij de geldende richtlijnen uit het grondwaterbeleid. Overlast en onderlast worden gebiedsgericht aangepakt. De gemeente maakt voorlichtingsmateriaal voor bewoners en andere betrokkenen, ter motivatie om, waar mogelijk, ook zelf aan de slag te gaan met het verbeteren van het grondwatersysteem op eigen terrein.

Maatregelentabel Grondwaterzorgplan Aalsmeer

Actie	Omschrijving maatregel	onder-deel kdp	alter natieve dekking
1	Bundelen grondwatergegevens en uitvoeringsagenda tot een retentie potentiekaart	X	
2	Quickscan kansen opslag regenwater in de (diepere) ondergrond om vervolgens weer te gebruiken (Urban Waterbuffer), vooral bij bedrijventerreinen	X	
3a	Verzamelen van funderingsgegevens op wijkniveau	X	
3b	In samenhang met geohydrologie de funderingsgegevens doorvertalen naar concrete risicogebieden voor droogte	X	
3c	Beleidvoering en handelingsperspectief opzetten voor risicogebieden droogte	X	
3d	Nader uitwerken van funderingsrisico's op wijkniveau voor de risicogbieden	X	
4	Uitvoeren meetnetoptimalisatie (ontwerpfase)	X	
5a	Uitvoeren grondwateronderzoek naar doelmatigheid van drainage-infiltratie bij voorbereiding werken in de openbare ruimte (o.b.v. 3 m rioolvervanging per jaar)		X
5b	Opstellen bemalingsadvies bij voorbereiding werken in de openbare ruimte (o.b.v. 3 km rioolvervanging per jaar)		X
5c	Plaatsen van peilbuizen en monitoren van de grondwaterstand voor, tijdens en na werkzaamheden in de openbare ruimte (o.b.v. jaarlijks 12 peilbuizen plaatsen (4 per km rioolvervanging) en elke peilbuis 2 jaar bemeten		X
6	Uitvoeren van nader onderzoek in aandachtsgebieden (of n.a.v. meldingen), jaarlijks op volgorde van prioriteit		X
7	Nadere inspectie huidige drainagesystemen (onderhoudsstaat en instelniveau) i.h.k.v. vermijden van onderlast ten gevolge van huidige drainage	X	
8a	Opstellen stationair grondwatermodel, berekenen vlakdekkende grondwaterstanden onder elk perceel		
8b	Opstellen instationair grondwatermodel, berekenen effecten klimaatverandering, maatregelenplan en presenteren resultaten op online viewer	X	
9	Verbeteren databeheer riolering en drainage t.b.v. structureren onderhoud	X	
10	Inrichten (publiek) dashboard voor grondwaterstanden	X	
11a	Uitvoeren van planmatig onderhoud aan drainage (doorspuiten, uitgaande van 14 km per jaar)	X	
11b	Uitvoeren van planmatig onderhoud aan drainage (vervangen of repareren van leidingen)	X	
12	Kosten rondom nieuwe aanbesteding en doorlopend beheer grondwatermeetnet (uitgaande van 31 peilbuizen)	X	
13	Onderhoud aan het grondwatermeetnet (jaarlijks budget voor klein onderhoud zoals schoonspuiten peilbuizen, loggers repareren)	X	
14	Uitvoeren jaarlijkse meetnetanalyse	X	
15	Jaarlijks overleg t.b.v. operationele evaluatie en actualisatie beleidsacties		X
16	Nieuw grondwaterzorgplan voor planperiode ná 2026	X	
17a	Opstellen communicatieplan grondwater		
17b	Uitvoering acties communicatieplan, bijvoorbeeld informatiesite, afhandeling meldingen	X	
18	Opstellen richtlijnen voor grondwater bij nieuwbouwplannen	X	
19	Opstellen richtlijnen voor ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud drainage	X	
20	Praktische uitwerking grondwaterbeleid voor dagelijks gebruik	X	

BIJLAGE F – ONDERBOUWING FINANCIËN

Termijnen, Percentages, Voorzieningen, Eenheden

Algemeen

v4.10 **© Arcadis 2017**
Kevin Gortmaker kevin.gortmaker@arcadis.com +31 6 2706 0128
Bas Bierens bas.bierens@arcadis.com +31 6 5073 6783

v4.10 YAG€R

ALGEMEEN

Opdrachtgever:	Gemeente Aalsmeer
Project:	GRP Aalsmeer
Projectnummer:	C06031.000001

startjaar	2020		
beschouwde periode	50	jaar	
prijspeil	2020		
aantal heffingseenheden (in startjaar)	14 450	eenheden	
rioolheffing (in startjaar, nominaal)	€ 173.62		

ACTIVERINGSGEGEVENS	technische levensduur		afschrijvings-termijn		Afschrijvings-vorm
Afschrijvingsvorm (default)					lineair
vrij-verval riolering	50	jaar	30	jaar	lineair
gemalen, bouwkundig	40	jaar	30	jaar	lineair
gemalen, E/M	15	jaar	15	jaar	lineair
persleidingen	40	jaar	30	jaar	lineair
drukriolering, bouwkundig	40	jaar	30	jaar	lineair
drukriolering, E/M	15	jaar	15	jaar	lineair
IBA's	15	jaar	15	jaar	lineair
randvoorziening, bouwkundig (BBB / BBL)	40	jaar	30	jaar	lineair
randvoorziening, bouwkundig overig	40	jaar			
randvoorziening, E/M	15	jaar	15	jaar	lineair
infiltratie voorzieningen	40	jaar	30	jaar	lineair
drainage / DT-riolering	40	jaar	30	jaar	lineair

Tijdstip eerste afschrijving	begin volg.jaar (saldo 1/1)	0.0
		factor
Tijdstip rentetoerekening	einde jaar (saldo 31/12)	1.0

PERCENTAGES (nominaal)

Rente op schulden uit geactiveerde (rest)investeringen:	1.00%	in 2020
	0.00%	vanaf 2021
	-	
Rente op positief saldo voorzieningen (nominaal):	1.00%	
Indexatie prijspeil (op basis van verwachte inflatie na 2020):	2.00%	per jaar
Indexatie kostenkengetallen Leidraad D1100 (van 2015 naar 2020):	1.50%	per jaar

VOORZIENINGEN per 1/1 van startjaar (2020)	**Startsaldi (nominaal)**
Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)	
Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)	
Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)	€ 2 144 551

BTW afdracht aan algemene middelen (BTW-compensatie)

BTW:	21.00%
BTW-compensatie op basis van directe exploitatiekosten en :	afschrijvingen
BTW over dotaties aan spaar- / groot onderhoudsvoorziening:	
BTW-vast bedrag (indien van toepassing)	

Heffingseenheden

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

v4.10 YAG€R

Heffingseenheden
per 1-1-2020: 14 450
per 1-1-2069: 15 627

Jaar	777 770 Heffingseenheden per 1 januari	1 177 Totale toename gedurende jaar	1 177 Op basis van begrotingsrichtingen	0 [...]	0 [...]	0 [...]	0 [...]
2020	14 450	**295**	295				
2021	14 745	**-17**	-17				
2022	14 728	**446**	446				
2023	15 174	**284**	284				
2024	15 458	**169**	169				
2025	15 627	**0**					
2026	15 627	**0**					
2027	15 627	**0**					
2028	15 627	**0**					
2029	15 627	**0**					
2030	15 627	**0**					
2031	15 627	**0**					
2032	15 627	**0**					
2033	15 627	**0**					
2034	15 627	**0**					
2035	15 627	**0**					
2036	15 627	**0**					
2037	15 627	**0**					
2038	15 627	**0**					
2039	15 627	**0**					
2040	15 627	**0**					
2041	15 627	**0**					
2042	15 627	**0**					
2043	15 627	**0**					
2044	15 627	**0**					
2045	15 627	**0**					
2046	15 627	**0**					
2047	15 627	**0**					
2048	15 627	**0**					
2049	15 627	**0**					
2050	15 627	**0**					
2051	15 627	**0**					
2052	15 627	**0**					
2053	15 627	**0**					
2054	15 627	**0**					
2055	15 627	**0**					
2056	15 627	**0**					
2057	15 627	**0**					
2058	15 627	**0**					
2059	15 627	**0**					
2060	15 627	**0**					
2061	15 627	**0**					
2062	15 627	**0**					
2063	15 627	**0**					
2064	15 627	**0**					
2065	15 627	**0**					
2066	15 627	**0**					
2067	15 627	**0**					
2068	15 627	**0**					
2069	15 627	**0**					

Totaaloverzicht Uitgaven

Uitgaven - VAST PRIJSPEIL (2020)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

Alle vermelde bedragen zijn exclusief BTW

	EXPLOITATIE							INVESTERINGEN	
	€ 414 750	€ 510 500	€ 54 755 000	€ 35 000	€ 9 620 000	€ 255 000	€ 7 300 000	€ 282 894 861	€ 282 894 861
Jaar	Gezamelijk	Planvorming & Onderzoek	Onderhoud	Maatregelen	Facilitair / Overig	Overig Niet BTW Plichtig	Overhead	vrij-verval riolering	TOTAAL
2020	€ -	€ 25 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 396 636	€ **2 396 636**
2021	€ 119 000	€ 150 500	€ 1 095 100	€ 20 000	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 407 000	€ **3 407 000**
2022	€ 90 250	€ 135 000	€ 1 095 100	€ 15 000	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 668 500	€ **2 668 500**
2023	€ 91 500	€ 53 000	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 326 000	€ **2 326 000**
2024	€ 19 000	€ 13 000	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 1 852 000	€ **1 852 000**
2025	€ 11 500	€ 13 000	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 044 000	€ **2 044 000**
2026	€ 19 000	€ 13 000	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 1 758 600	€ **1 758 600**
2027	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 1 853 600	€ **1 853 600**
2028	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 030 600	€ **2 030 600**
2029	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 012 600	€ **2 012 600**
2030	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 1 871 600	€ **1 871 600**
2031	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 119 600	€ **4 119 600**
2032	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 119 600	€ **4 119 600**
2033	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 119 600	€ **4 119 600**
2034	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 119 600	€ **4 119 600**
2035	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 119 600	€ **4 119 600**
2036	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 050	€ **4 238 050**
2037	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 050	€ **4 238 050**
2038	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 050	€ **4 238 050**
2039	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 050	€ **4 238 050**
2040	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 050	€ **4 238 050**
2041	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 709 050	€ **4 709 050**
2042	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 709 050	€ **4 709 050**
2043	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 709 050	€ **4 709 050**
2044	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 709 050	€ **4 709 050**
2045	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 709 050	€ **4 709 050**
2046	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 850 300	€ **4 850 300**
2047	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 850 300	€ **4 850 300**
2048	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 850 300	€ **4 850 300**
2049	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 850 300	€ **4 850 300**
2050	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 850 300	€ **4 850 300**
2051	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2052	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2053	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2054	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2055	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2056	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2057	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2058	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2059	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2060	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 9 718 300	€ **9 718 300**
2061	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2062	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2063	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2064	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2065	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2066	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2067	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2068	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**
2069	€ 1 500	€ 2 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 989 525	€ **7 989 525**

Uitgaven - NOMINAAL

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

v4.10 YAG€R

Alle vermelde bedragen zijn exclusief BTW

	EXPLOITATIE							INVESTERINGEN	
	€ 482 755	€ 611 636	€ 92 622 903	€ 36 006	€ 16 273 077	€ 431 355	€ 12 348 593	€ 535 000 162	**€ 535 000 162**
Jaar	Gezamelijk	Planvorming & Onderzoek	Onderhoud	Maatregelen	Facilitair / Overig	Overig Niet BTW Plichtig	Overhead	vrij-verval riolering	TOTAAL
2020	€ -	€ 25 500	€ 1 095 100	€ -	€ 192 400	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 396 636	**€ 2 396 636**
2021	€ 121 380	€ 153 510	€ 1 117 002	€ 20 400	€ 196 248	€ 5 202	€ 148 920	€ 3 475 140	**€ 3 475 140**
2022	€ 93 896	€ 140 454	€ 1 139 342	€ 15 606	€ 200 173	€ 5 306	€ 151 898	€ 2 776 307	**€ 2 776 307**
2023	€ 97 101	€ 56 244	€ 1 162 129	€ -	€ 204 176	€ 5 412	€ 154 936	€ 2 468 370	**€ 2 468 370**
2024	€ 20 566	€ 14 072	€ 1 185 371	€ -	€ 208 260	€ 5 520	€ 158 035	€ 2 004 664	**€ 2 004 664**
2025	€ 12 697	€ 14 353	€ 1 209 079	€ -	€ 212 425	€ 5 631	€ 161 196	€ 2 256 741	**€ 2 256 741**
2026	€ 21 397	€ 14 640	€ 1 233 260	€ -	€ 216 674	€ 5 743	€ 164 420	€ 1 980 469	**€ 1 980 469**
2027	€ 1 723	€ 2 872	€ 1 257 926	€ -	€ 221 007	€ 5 858	€ 167 708	€ 2 129 204	**€ 2 129 204**
2028	€ 1 757	€ 2 929	€ 1 283 084	€ -	€ 225 427	€ 5 975	€ 171 062	€ 2 379 172	**€ 2 379 172**
2029	€ 1 793	€ 2 988	€ 1 308 746	€ -	€ 229 936	€ 6 095	€ 174 484	€ 2 405 243	**€ 2 405 243**
2030	€ 1 828	€ 3 047	€ 1 334 921	€ -	€ 234 535	€ 6 217	€ 177 973	€ 2 281 470	**€ 2 281 470**
2031	€ 1 865	€ 3 108	€ 1 361 619	€ -	€ 239 225	€ 6 341	€ 181 533	€ 5 122 205	**€ 5 122 205**
2032	€ 1 902	€ 3 171	€ 1 388 852	€ -	€ 244 010	€ 6 468	€ 185 163	€ 5 224 649	**€ 5 224 649**
2033	€ 1 940	€ 3 234	€ 1 416 629	€ -	€ 248 890	€ 6 597	€ 188 867	€ 5 329 142	**€ 5 329 142**
2034	€ 1 979	€ 3 299	€ 1 444 961	€ -	€ 253 868	€ 6 729	€ 192 644	€ 5 435 725	**€ 5 435 725**
2035	€ 2 019	€ 3 365	€ 1 473 860	€ -	€ 258 945	€ 6 864	€ 196 497	€ 5 544 439	**€ 5 544 439**
2036	€ 2 059	€ 3 432	€ 1 503 338	€ -	€ 264 124	€ 7 001	€ 200 427	€ 5 817 934	**€ 5 817 934**
2037	€ 2 100	€ 3 501	€ 1 533 404	€ -	€ 269 406	€ 7 141	€ 204 435	€ 5 934 293	**€ 5 934 293**
2038	€ 2 142	€ 3 571	€ 1 564 072	€ -	€ 274 795	€ 7 284	€ 208 524	€ 6 052 979	**€ 6 052 979**
2039	€ 2 185	€ 3 642	€ 1 595 354	€ -	€ 280 290	€ 7 430	€ 212 694	€ 6 174 039	**€ 6 174 039**
2040	€ 2 229	€ 3 715	€ 1 627 261	€ -	€ 285 896	€ 7 578	€ 216 948	€ 6 297 519	**€ 6 297 519**
2041	€ 2 273	€ 3 789	€ 1 659 806	€ -	€ 291 614	€ 7 730	€ 221 287	€ 7 137 349	**€ 7 137 349**
2042	€ 2 319	€ 3 865	€ 1 693 002	€ -	€ 297 446	€ 7 884	€ 225 713	€ 7 280 096	**€ 7 280 096**
2043	€ 2 365	€ 3 942	€ 1 726 862	€ -	€ 303 395	€ 8 042	€ 230 227	€ 7 425 697	**€ 7 425 697**
2044	€ 2 413	€ 4 021	€ 1 761 400	€ -	€ 309 463	€ 8 203	€ 234 832	€ 7 574 211	**€ 7 574 211**
2045	€ 2 461	€ 4 102	€ 1 796 628	€ -	€ 315 653	€ 8 367	€ 239 528	€ 7 725 696	**€ 7 725 696**
2046	€ 2 510	€ 4 184	€ 1 832 560	€ -	€ 321 966	€ 8 534	€ 244 319	€ 8 116 580	**€ 8 116 580**
2047	€ 2 560	€ 4 267	€ 1 869 211	€ -	€ 328 405	€ 8 705	€ 249 205	€ 8 278 911	**€ 8 278 911**
2048	€ 2 612	€ 4 353	€ 1 906 596	€ -	€ 334 973	€ 8 879	€ 254 190	€ 8 444 490	**€ 8 444 490**
2049	€ 2 664	€ 4 440	€ 1 944 728	€ -	€ 341 673	€ 9 057	€ 259 273	€ 8 613 380	**€ 8 613 380**
2050	€ 2 717	€ 4 528	€ 1 983 622	€ -	€ 348 506	€ 9 238	€ 264 459	€ 8 785 647	**€ 8 785 647**
2051	€ 2 771	€ 4 619	€ 2 023 295	€ -	€ 355 476	€ 9 423	€ 269 748	€ 17 955 422	**€ 17 955 422**
2052	€ 2 827	€ 4 711	€ 2 063 760	€ -	€ 362 586	€ 9 611	€ 275 143	€ 18 314 531	**€ 18 314 531**
2053	€ 2 883	€ 4 806	€ 2 105 036	€ -	€ 369 837	€ 9 803	€ 280 646	€ 18 680 821	**€ 18 680 821**
2054	€ 2 941	€ 4 902	€ 2 147 136	€ -	€ 377 234	€ 9 999	€ 286 259	€ 19 054 438	**€ 19 054 438**
2055	€ 3 000	€ 5 000	€ 2 190 079	€ -	€ 384 779	€ 10 199	€ 291 984	€ 19 435 527	**€ 19 435 527**
2056	€ 3 060	€ 5 100	€ 2 233 881	€ -	€ 392 474	€ 10 403	€ 297 824	€ 19 824 237	**€ 19 824 237**
2057	€ 3 121	€ 5 202	€ 2 278 558	€ -	€ 400 324	€ 10 611	€ 303 780	€ 20 220 722	**€ 20 220 722**
2058	€ 3 183	€ 5 306	€ 2 324 129	€ -	€ 408 330	€ 10 824	€ 309 856	€ 20 625 136	**€ 20 625 136**
2059	€ 3 247	€ 5 412	€ 2 370 612	€ -	€ 416 497	€ 11 040	€ 316 053	€ 21 037 639	**€ 21 037 639**
2060	€ 3 312	€ 5 520	€ 2 418 024	€ -	€ 424 827	€ 11 261	€ 322 374	€ 21 458 392	**€ 21 458 392**
2061	€ 3 378	€ 5 631	€ 2 466 385	€ -	€ 433 323	€ 11 486	€ 328 821	€ 17 994 012	**€ 17 994 012**
2062	€ 3 446	€ 5 743	€ 2 515 712	€ -	€ 441 990	€ 11 716	€ 335 398	€ 18 353 892	**€ 18 353 892**
2063	€ 3 515	€ 5 858	€ 2 566 027	€ -	€ 450 830	€ 11 950	€ 342 106	€ 18 720 970	**€ 18 720 970**
2064	€ 3 585	€ 5 975	€ 2 617 347	€ -	€ 459 846	€ 12 189	€ 348 948	€ 19 095 389	**€ 19 095 389**
2065	€ 3 657	€ 6 095	€ 2 669 694	€ -	€ 469 043	€ 12 433	€ 355 927	€ 19 477 297	**€ 19 477 297**
2066	€ 3 730	€ 6 217	€ 2 723 088	€ -	€ 478 424	€ 12 682	€ 363 045	€ 19 866 843	**€ 19 866 843**
2067	€ 3 805	€ 6 341	€ 2 777 550	€ -	€ 487 992	€ 12 935	€ 370 306	€ 20 264 180	**€ 20 264 180**
2068	€ 3 881	€ 6 468	€ 2 833 101	€ -	€ 497 752	€ 13 194	€ 377 712	€ 20 669 464	**€ 20 669 464**
2069	€ 3 958	€ 6 597	€ 2 889 763	€ -	€ 507 707	€ 13 458	€ 385 267	€ 21 082 853	**€ 21 082 853**

Kostendekkingsplan

Variant 1a - Activeren

Kostendekkingsplan

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

	Wacht-jaren	Stijgings-jaren	Stijgings-percentage	Heffing start		Heffing eind	
Periode 1	10	18	3.07%	€ 173.62	(in 2030)	€ 299.25	(vanaf 2048)
Periode 2	-	14	3.73%	€ 299.25	(in 2048)	€ 499.73	(vanaf 2062)

Financieringsmethode:
ACTIVEREN

Heffing in startjaar: € 173.62
Heffing in eindjaar: € 499.73

LASTEN - vast prijspeil (2020)

		Kapitaallasten			Exploitatie				afschrijvingen BTW compensatie			Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)		
		€ 10 720 314	€	**€ 125 526 022**	€ 65 335 250	€ 255 000	€ 7 300 000		**€ 209 136 586**	€ 42 327 100	**€ 251 463 686**	€ -1 610 002	**€ 249 853 683**	
Jaar	Inflatie factor	Oud, na BCF excl. BTW		Nieuw	BTW plichtig	Niet BTW plichtig	Overhead		SUBTOTAAL excl. BTW	BTW	SUBTOTAAL incl. BTW	Dotatie	TOTAAL	Jaar
2020	1.0000	€ 658 046	€	23 966	€ 1 313 000	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 146 112	€ 413 920	**€ 2 560 032**	€ 185 480	**€ 2 745 512**	2020
2021	1.0200	€ 645 143	€	78 321	€ 1 577 000	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 451 565	€ 483 098	**€ 2 934 662**	€ -103 203	**€ 2 831 459**	2021
2022	1.0404	€ 632 496	€	188 126	€ 1 527 750	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 499 472	€ 493 158	**€ 2 992 630**	€ -164 107	**€ 2 828 523**	2022
2023	1.0612	€ 620 094	€	271 643	€ 1 432 000	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 474 837	€ 487 985	**€ 2 962 822**	€ -57 275	**€ 2 905 547**	2023
2024	1.0824	€ 607 556	€	342 329	€ 1 319 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 420 485	€ 476 571	**€ 2 897 056**	€ 57 537	**€ 2 954 594**	2024
2025	1.1041	€ 595 643	€	396 140	€ 1 312 000	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 454 883	€ 483 794	**€ 2 938 677**	€ 45 103	**€ 2 983 780**	2025
2026	1.1262	€ 546 058	€	455 170	€ 1 319 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 471 828	€ 487 353	**€ 2 959 181**	€ 24 599	**€ 2 983 780**	2026
2027	1.1487	€ 510 891	€	503 716	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 457 206	€ 484 282	**€ 2 941 489**	€ 42 291	**€ 2 983 780**	2027
2028	1.1717	€ 432 665	€	554 414	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 429 679	€ 478 502	**€ 2 908 181**	€ 75 599	**€ 2 983 780**	2028
2029	1.1951	€ 420 892	€	609 903	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 473 395	€ 487 682	**€ 2 961 077**	€ 22 703	**€ 2 983 780**	2029
2030	1.2190	€ 403 804	€	663 715	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 510 119	€ 495 394	**€ 3 005 513**	€ -21 733	**€ 2 983 780**	2030
2031	1.2434	€ 395 886	€	711 864	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 550 351	€ 503 843	**€ 3 054 193**	€ 12 457	**€ 3 066 650**	2031
2032	1.2682	€ 357 707	€	832 534	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 632 841	€ 521 166	**€ 3 154 006**	€ -1 941	**€ 3 152 066**	2032
2033	1.2936	€ 348 343	€	950 837	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 741 780	€ 544 043	**€ 3 285 823**	€ -45 719	**€ 3 240 103**	2033
2034	1.3195	€ 341 513	€	1 066 821	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 850 933	€ 566 965	**€ 3 417 898**	€ -87 054	**€ 3 330 845**	2034
2035	1.3459	€ 334 817	€	1 180 530	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 2 957 947	€ 589 438	**€ 3 547 384**	€ -123 012	**€ 3 424 372**	2035
2036	1.3728	€ 308 198	€	1 292 010	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 042 808	€ 607 259	**€ 3 650 067**	€ -129 295	**€ 3 520 772**	2036
2037	1.4002	€ 302 155	€	1 405 175	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 149 930	€ 629 754	**€ 3 779 684**	€ -159 552	**€ 3 620 132**	2037
2038	1.4282	€ 267 401	€	1 516 121	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 226 122	€ 645 755	**€ 3 871 876**	€ -149 334	**€ 3 722 542**	2038
2039	1.4568	€ 262 158	€	1 624 891	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 329 649	€ 667 495	**€ 3 997 145**	€ -169 047	**€ 3 828 097**	2039
2040	1.4859	€ 204 721	€	1 731 529	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 378 850	€ 677 828	**€ 4 056 678**	€ -119 783	**€ 3 936 894**	2040
2041	1.5157	€ 194 232	€	1 836 076	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 472 908	€ 697 580	**€ 4 170 487**	€ -121 456	**€ 4 049 031**	2041
2042	1.5460	€ 185 858	€	1 953 965	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 582 422	€ 720 578	**€ 4 303 000**	€ -138 388	**€ 4 164 612**	2042
2043	1.5769	€ 142 903	€	2 069 542	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 655 045	€ 735 828	**€ 4 390 873**	€ -107 131	**€ 4 283 742**	2043
2044	1.6084	€ 126 368	€	2 182 853	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 751 821	€ 756 151	**€ 4 507 973**	€ -101 443	**€ 4 406 530**	2044
2045	1.6406	€ 121 446	€	2 293 943	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 857 989	€ 778 447	**€ 4 636 436**	€ -103 347	**€ 4 533 088**	2045
2046	1.6734	€ 89 716	€	2 402 854	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 3 935 171	€ 794 655	**€ 4 729 825**	€ -66 293	**€ 4 663 533**	2046
2047	1.7069	€ 85 413	€	2 514 246	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 042 259	€ 817 143	**€ 4 859 402**	€ -61 419	**€ 4 797 983**	2047
2048	1.7410	€ 80 477	€	2 623 453	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 146 531	€ 839 040	**€ 4 985 571**	€ -49 010	**€ 4 936 561**	2048
2049	1.7758	€ 70 173	€	2 730 520	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 243 293	€ 859 360	**€ 5 102 653**	€ 7 445	**€ 5 110 098**	2049
2050	1.8114	€ 215 054	€	2 835 487	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 493 140	€ 911 828	**€ 5 404 969**	€ -114 859	**€ 5 290 110**	2050
2051	1.8476	€ 189 404	€	2 895 156	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 527 161	€ 918 973	**€ 5 446 133**	€ 30 704	**€ 5 476 838**	2051
2052	1.8845	€ 4 186	€	3 094 513	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 541 299	€ 921 942	**€ 5 463 241**	€ 207 291	**€ 5 670 531**	2052
2053	1.9222	€ 4 104	€	3 303 284	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 749 988	€ 965 766	**€ 5 715 754**	€ 155 697	**€ 5 871 451**	2053
2054	1.9607	€ 4 024	€	3 514 140	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 4 960 764	€ 1 010 029	**€ 5 970 793**	€ 109 074	**€ 6 079 867**	2054
2055	1.9999	€ 3 945	€	3 729 414	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 5 175 959	€ 1 055 220	**€ 6 231 179**	€ 64 879	**€ 6 296 058**	2055
2056	2.0399	€ 3 867	€	3 937 003	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 5 383 470	€ 1 098 798	**€ 6 482 268**	€ 38 047	**€ 6 520 315**	2056
2057	2.0807	€ 2 956	€	4 145 671	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 5 591 227	€ 1 142 427	**€ 6 733 653**	€ 19 284	**€ 6 752 938**	2057
2058	2.1223	€ -	€	4 348 533	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 5 791 133	€ 1 184 407	**€ 6 975 539**	€ 18 700	**€ 6 994 239**	2058
2059	2.1647	€ -	€	4 544 224	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 5 986 824	€ 1 225 502	**€ 7 212 326**	€ 32 218	**€ 7 244 543**	2059
2060	2.2080	€ -	€	4 736 402	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 179 002	€ 1 265 859	**€ 7 444 862**	€ 59 324	**€ 7 504 186**	2060
2061	2.2522	€ -	€	4 927 357	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 369 957	€ 1 305 960	**€ 7 675 917**	€ 97 598	**€ 7 773 514**	2061
2062	2.2972	€ -	€	5 017 513	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 460 113	€ 1 324 893	**€ 7 785 006**	€ 267 885	**€ 8 052 891**	2062
2063	2.3432	€ -	€	5 105 903	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 548 503	€ 1 343 455	**€ 7 891 957**	€ 160 934	**€ 8 052 891**	2063
2064	2.3901	€ -	€	5 192 559	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 635 159	€ 1 361 652	**€ 7 996 811**	€ 56 080	**€ 8 052 891**	2064
2065	2.4379	€ -	€	5 277 515	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 720 115	€ 1 379 493	**€ 8 099 609**	€ -46 718	**€ 8 052 891**	2065
2066	2.4866	€ -	€	5 360 806	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 803 406	€ 1 396 984	**€ 8 200 391**	€ -147 500	**€ 8 052 891**	2066
2067	2.5363	€ -	€	5 440 327	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 882 927	€ 1 413 684	**€ 8 296 611**	€ -243 720	**€ 8 052 891**	2067
2068	2.5871	€ -	€	5 518 289	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 6 960 889	€ 1 430 056	**€ 8 390 944**	€ -338 054	**€ 8 052 891**	2068
2069	2.6388	€ -	€	5 594 722	€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000		€ 7 037 322	€ 1 446 107	**€ 8 483 428**	€ -430 537	**€ 8 052 891**	2069

BATEN - vast prijspeil (2020)

		Rioolheffing						-0.53%		
		777 770	€ 15 199			**€ 236 894 223**		€ -1 255 539	€ 14 215 000	**€ 249 853 683**
Jaar		Heffings-eenheden	Heffing per 1/1		Stijging per 31/12	SUBTOTAAL		Kwijt-schelding	Overige baten	TOTAAL
2020		14 450	**€ 173.62**		-	€ 2 508 809		€ -13 297	€ 250 000	**€ 2 745 512**
2021		14 745	**€ 173.62**		-	€ 2 560 027		€ -13 568	€ 285 000	**€ 2 831 459**
2022		14 728	**€ 173.62**		-	€ 2 557 075		€ -13 552	€ 285 000	**€ 2 828 523**
2023		15 174	**€ 173.62**		-	€ 2 634 510		€ -13 963	€ 285 000	**€ 2 905 547**
2024		15 458	**€ 173.62**		-	€ 2 683 818		€ -14 224	€ 285 000	**€ 2 954 594**
2025		15 627	**€ 173.62**		-	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2026		15 627	**€ 173.62**		-	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2027		15 627	**€ 173.62**		-	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2028		15 627	**€ 173.62**		-	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2029		15 627	**€ 173.62**		-	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2030		15 627	**€ 173.62**		3.1%	€ 2 713 160		€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2031		15 627	**€ 178.95**		3.1%	€ 2 796 472		€ -14 821	€ 285 000	**€ 3 066 650**
2032		15 627	**€ 184.45**		3.1%	€ 2 882 342		€ -15 276	€ 285 000	**€ 3 152 066**
2033		15 627	**€ 190.11**		3.1%	€ 2 970 849		€ -15 745	€ 285 000	**€ 3 240 103**
2034		15 627	**€ 195.95**		3.1%	€ 3 062 074		€ -16 229	€ 285 000	**€ 3 330 845**
2035		15 627	**€ 201.96**		3.1%	€ 3 156 100		€ -16 727	€ 285 000	**€ 3 424 372**
2036		15 627	**€ 208.17**		3.1%	€ 3 253 013		€ -17 241	€ 285 000	**€ 3 520 772**
2037		15 627	**€ 214.56**		3.1%	€ 3 352 902		€ -17 770	€ 285 000	**€ 3 620 132**
2038		15 627	**€ 221.15**		3.1%	€ 3 455 858		€ -18 316	€ 285 000	**€ 3 722 542**
2039		15 627	**€ 227.94**		3.1%	€ 3 561 976		€ -18 878	€ 285 000	**€ 3 828 097**
2040		15 627	**€ 234.94**		3.1%	€ 3 671 352		€ -19 458	€ 285 000	**€ 3 936 894**
2041		15 627	**€ 242.15**		3.1%	€ 3 784 087		€ -20 056	€ 285 000	**€ 4 049 031**
2042		15 627	**€ 249.59**		3.1%	€ 3 900 284		€ -20 672	€ 285 000	**€ 4 164 612**
2043		15 627	**€ 257.25**		3.1%	€ 4 020 048		€ -21 306	€ 285 000	**€ 4 283 742**
2044		15 627	**€ 265.15**		3.1%	€ 4 143 490		€ -21 960	€ 285 000	**€ 4 406 530**
2045		15 627	**€ 273.29**		3.1%	€ 4 270 723		€ -22 635	€ 285 000	**€ 4 533 088**
2046		15 627	**€ 281.68**		3.1%	€ 4 401 862		€ -23 330	€ 285 000	**€ 4 663 533**
2047		15 627	**€ 290.33**		3.1%	€ 4 537 029		€ -24 046	€ 285 000	**€ 4 797 983**
2048		15 627	**€ 299.25**		3.7%	€ 4 676 346		€ -24 785	€ 285 000	**€ 4 936 561**
2049		15 627	**€ 310.41**		3.7%	€ 4 850 808		€ -25 709	€ 285 000	**€ 5 110 098**
2050		15 627	**€ 321.99**		3.7%	€ 5 031 779		€ -26 668	€ 285 000	**€ 5 290 110**
2051		15 627	**€ 334.01**		3.7%	€ 5 219 501		€ -27 663	€ 285 000	**€ 5 476 838**
2052		15 627	**€ 346.47**		3.7%	€ 5 414 227		€ -28 695	€ 285 000	**€ 5 670 531**
2053		15 627	**€ 359.39**		3.7%	€ 5 616 217		€ -29 766	€ 285 000	**€ 5 871 451**
2054		15 627	**€ 372.80**		3.7%	€ 5 825 743		€ -30 876	€ 285 000	**€ 6 079 867**
2055		15 627	**€ 386.71**		3.7%	€ 6 043 086		€ -32 028	€ 285 000	**€ 6 296 058**
2056		15 627	**€ 401.14**		3.7%	€ 6 268 538		€ -33 223	€ 285 000	**€ 6 520 315**
2057		15 627	**€ 416.10**		3.7%	€ 6 502 401		€ -34 463	€ 285 000	**€ 6 752 938**
2058		15 627	**€ 431.62**		3.7%	€ 6 744 988		€ -35 748	€ 285 000	**€ 6 994 239**
2059		15 627	**€ 447.73**		3.7%	€ 6 996 625		€ -37 082	€ 285 000	**€ 7 244 543**
2060		15 627	**€ 464.43**		3.7%	€ 7 257 651		€ -38 466	€ 285 000	**€ 7 504 186**
2061		15 627	**€ 481.76**		3.7%	€ 7 528 415		€ -39 901	€ 285 000	**€ 7 773 514**
2062		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2063		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2064		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2065		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2066		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2067		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2068		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2069		15 627	**€ 499.73**		-	€ 7 809 280		€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**

Kostendekkingsplan - nominaal (inclusief inflatie)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

	Wacht-jaren	Stijgings-jaren	Stijgings-percentage	Heffing start		Heffing eind	
Periode 1	10	18	3.07%	€ 211.64	(in 2030)	€ 521.00	(vanaf 2048)
Periode 2	-	14	3.73%	€ 521.00	(in 2048)	€ 1 148.00	(vanaf 2062)

Financieringsmethode:
ACTIVEREN

Heffing in startjaar: € 173.62

Heffing in eindjaar: € 1 318.69

LASTEN - nominaal

Jaar	Inflatie factor	Kapitaallasten na BCF excl. BTW	Kapitaallasten Nieuw	Exploitatie BTW plichtig	Exploitatie Niet BTW plichtig	Exploitatie Overhead	TOTAAL excl. BTW	afschrijvingen BTW compensatie BTW	afschrijvingen BTW compensatie TOTAAL incl. BTW	Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2) Dotatie	Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2) TOTAAL
		€ 13 418 706	**€ 254 988 008**	€ 110 026 376	€ 431 355	€ 12 348 593	**€ 391 213 037**	€ 79 465 916	**€ 470 678 952**	€ -2 949 068	**€ 467 729 885**
2020	1.0000	€ 658 046	€ 23 966	€ 1 313 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 146 112	€ 413 920	**€ 2 560 032**	€ 185 480	**€ 2 745 512**
2021	1.0200	€ 658 046	€ 79 888	€ 1 608 540	€ 5 202	€ 148 920	€ 2 500 596	€ 492 760	**€ 2 993 355**	€ -105 267	**€ 2 888 088**
2022	1.0404	€ 658 049	€ 195 726	€ 1 589 471	€ 5 306	€ 151 898	€ 2 600 450	€ 513 082	**€ 3 113 532**	€ -170 737	**€ 2 942 795**
2023	1.0612	€ 658 049	€ 288 269	€ 1 519 650	€ 5 412	€ 154 936	€ 2 626 317	€ 517 853	**€ 3 144 170**	€ -60 780	**€ 3 083 390**
2024	1.0824	€ 657 638	€ 370 548	€ 1 428 269	€ 5 520	€ 158 035	€ 2 620 011	€ 515 856	**€ 3 135 867**	€ 62 280	**€ 3 198 147**
2025	1.1041	€ 657 638	€ 437 371	€ 1 448 554	€ 5 631	€ 161 196	€ 2 710 389	€ 534 148	**€ 3 244 537**	€ 49 797	**€ 3 294 334**
2026	1.1262	€ 614 950	€ 512 595	€ 1 485 971	€ 5 743	€ 164 420	€ 2 783 680	€ 548 838	**€ 3 332 518**	€ 27 703	**€ 3 360 221**
2027	1.1487	€ 586 853	€ 578 611	€ 1 483 528	€ 5 858	€ 167 708	€ 2 822 558	€ 556 288	**€ 3 378 846**	€ 48 579	**€ 3 427 425**
2028	1.1717	€ 506 936	€ 649 584	€ 1 513 198	€ 5 975	€ 171 062	€ 2 846 756	€ 560 641	**€ 3 407 397**	€ 88 577	**€ 3 495 974**
2029	1.1951	€ 503 005	€ 728 890	€ 1 543 462	€ 6 095	€ 174 484	€ 2 955 936	€ 582 825	**€ 3 538 761**	€ 27 133	**€ 3 565 893**
2030	1.2190	€ 492 235	€ 809 065	€ 1 574 331	€ 6 217	€ 177 973	€ 3 059 821	€ 603 883	**€ 3 663 704**	€ -26 493	**€ 3 637 211**
2031	1.2434	€ 492 235	€ 885 114	€ 1 605 818	€ 6 341	€ 181 533	€ 3 171 041	€ 626 465	**€ 3 797 506**	€ 15 489	**€ 3 812 994**
2032	1.2682	€ 453 659	€ 1 055 854	€ 1 637 934	€ 6 468	€ 185 163	€ 3 339 079	€ 660 964	**€ 4 000 043**	€ -2 461	**€ 3 997 581**
2033	1.2936	€ 450 619	€ 1 230 009	€ 1 670 693	€ 6 597	€ 188 867	€ 3 546 785	€ 703 777	**€ 4 250 562**	€ -59 143	**€ 4 191 419**
2034	1.3195	€ 450 619	€ 1 407 647	€ 1 704 107	€ 6 729	€ 192 644	€ 3 761 746	€ 748 098	**€ 4 509 844**	€ -114 866	**€ 4 394 979**
2035	1.3459	€ 450 619	€ 1 588 838	€ 1 738 189	€ 6 864	€ 196 497	€ 3 981 007	€ 793 306	**€ 4 774 312**	€ -165 558	**€ 4 608 754**
2036	1.3728	€ 423 090	€ 1 773 653	€ 1 772 953	€ 7 001	€ 200 427	€ 4 177 123	€ 833 636	**€ 5 010 759**	€ -177 494	**€ 4 833 265**
2037	1.4002	€ 423 090	€ 1 967 584	€ 1 808 412	€ 7 141	€ 204 435	€ 4 410 662	€ 881 808	**€ 5 292 470**	€ -223 412	**€ 5 069 058**
2038	1.4282	€ 381 915	€ 2 165 393	€ 1 844 580	€ 7 284	€ 208 524	€ 4 607 696	€ 922 297	**€ 5 529 993**	€ -213 286	**€ 5 316 707**
2039	1.4568	€ 381 915	€ 2 367 159	€ 1 881 472	€ 7 430	€ 212 694	€ 4 850 670	€ 972 415	**€ 5 823 085**	€ -246 270	**€ 5 576 815**
2040	1.4859	€ 304 205	€ 2 572 961	€ 1 919 101	€ 7 578	€ 216 948	€ 5 020 793	€ 1 007 216	**€ 6 028 009**	€ -177 992	**€ 5 850 018**
2041	1.5157	€ 294 391	€ 2 782 878	€ 1 957 483	€ 7 730	€ 221 287	€ 5 263 769	€ 1 057 298	**€ 6 321 067**	€ -184 087	**€ 6 136 981**
2042	1.5460	€ 287 332	€ 3 020 790	€ 1 996 633	€ 7 884	€ 225 713	€ 5 538 352	€ 1 113 998	**€ 6 652 350**	€ -213 945	**€ 6 438 406**
2043	1.5769	€ 225 343	€ 3 263 459	€ 2 036 565	€ 8 042	€ 230 227	€ 5 763 637	€ 1 160 327	**€ 6 923 965**	€ -168 935	**€ 6 755 030**
2044	1.6084	€ 203 255	€ 3 510 983	€ 2 077 297	€ 8 203	€ 234 832	€ 6 034 569	€ 1 216 222	**€ 7 250 792**	€ -163 165	**€ 7 087 627**
2045	1.6406	€ 199 245	€ 3 763 456	€ 2 118 843	€ 8 367	€ 239 528	€ 6 329 440	€ 1 277 124	**€ 7 606 564**	€ -169 552	**€ 7 437 012**
2046	1.6734	€ 150 133	€ 4 020 980	€ 2 161 219	€ 8 534	€ 244 319	€ 6 585 186	€ 1 329 790	**€ 7 914 975**	€ -110 935	**€ 7 804 040**
2047	1.7069	€ 145 790	€ 4 291 532	€ 2 204 444	€ 8 705	€ 249 205	€ 6 899 677	€ 1 394 771	**€ 8 294 448**	€ -104 836	**€ 8 189 612**
2048	1.7410	€ 140 113	€ 4 567 496	€ 2 248 533	€ 8 879	€ 254 190	€ 7 219 211	€ 1 460 790	**€ 8 680 000**	€ -85 328	**€ 8 594 672**
2049	1.7758	€ 124 616	€ 4 848 979	€ 2 293 503	€ 9 057	€ 259 273	€ 7 535 429	€ 1 526 091	**€ 9 061 519**	€ 13 222	**€ 9 074 741**
2050	1.8114	€ 389 540	€ 5 136 092	€ 2 339 373	€ 9 238	€ 264 459	€ 8 138 702	€ 1 651 651	**€ 9 790 353**	€ -208 051	**€ 9 582 302**
2051	1.8476	€ 349 941	€ 5 349 059	€ 2 386 161	€ 9 423	€ 269 748	€ 8 364 331	€ 1 697 884	**€ 10 062 215**	€ 56 729	**€ 10 118 944**
2052	1.8845	€ 7 889	€ 5 831 735	€ 2 433 884	€ 9 611	€ 275 143	€ 8 558 262	€ 1 737 437	**€ 10 295 699**	€ 390 648	**€ 10 686 346**
2053	1.9222	€ 7 889	€ 6 349 676	€ 2 482 562	€ 9 803	€ 280 646	€ 9 130 576	€ 1 856 427	**€ 10 987 002**	€ 299 286	**€ 11 286 288**
2054	1.9607	€ 7 889	€ 6 890 091	€ 2 532 213	€ 9 999	€ 286 259	€ 9 726 451	€ 1 980 340	**€ 11 706 791**	€ 213 858	**€ 11 920 649**
2055	1.9999	€ 7 889	€ 7 458 416	€ 2 582 857	€ 10 199	€ 291 984	€ 10 351 346	€ 2 110 324	**€ 12 461 670**	€ 129 750	**€ 12 591 421**
2056	2.0399	€ 7 889	€ 8 031 043	€ 2 634 515	€ 10 403	€ 297 824	€ 10 981 673	€ 2 241 424	**€ 13 223 097**	€ 77 611	**€ 13 300 707**
2057	2.0807	€ 6 151	€ 8 625 835	€ 2 687 205	€ 10 611	€ 303 780	€ 11 633 582	€ 2 377 030	**€ 14 010 612**	€ 40 125	**€ 14 050 737**
2058	2.1223	€ -	€ 9 228 885	€ 2 740 949	€ 10 824	€ 309 856	€ 12 290 514	€ 2 513 665	**€ 14 804 179**	€ 39 687	**€ 14 843 866**
2059	2.1647	€ -	€ 9 837 084	€ 2 795 768	€ 11 040	€ 316 053	€ 12 959 945	€ 2 652 899	**€ 15 612 844**	€ 69 743	**€ 15 682 587**
2060	2.2080	€ -	€ 10 458 164	€ 2 851 683	€ 11 261	€ 322 374	€ 13 643 482	€ 2 795 068	**€ 16 438 550**	€ 130 989	**€ 16 569 539**
2061	2.2522	€ -	€ 11 097 395	€ 2 908 717	€ 11 486	€ 328 821	€ 14 346 419	€ 2 941 283	**€ 17 287 703**	€ 219 810	**€ 17 507 512**
2062	2.2972	€ -	€ 11 526 455	€ 2 966 891	€ 11 716	€ 335 398	€ 14 840 460	€ 3 043 603	**€ 17 884 063**	€ 615 396	**€ 18 499 459**
2063	2.3432	€ -	€ 11 964 097	€ 3 026 229	€ 11 950	€ 342 106	€ 15 344 382	€ 3 147 968	**€ 18 492 350**	€ 377 098	**€ 18 869 448**
2064	2.3901	€ -	€ 12 410 491	€ 3 086 754	€ 12 189	€ 348 948	€ 15 858 381	€ 3 254 421	**€ 19 112 803**	€ 134 034	**€ 19 246 837**
2065	2.4379	€ -	€ 12 865 813	€ 3 148 489	€ 12 433	€ 355 927	€ 16 382 661	€ 3 363 003	**€ 19 745 665**	€ -113 891	**€ 19 631 774**
2066	2.4866	€ -	€ 13 330 242	€ 3 211 458	€ 12 682	€ 363 045	€ 16 917 427	€ 3 473 757	**€ 20 391 184**	€ -366 775	**€ 20 024 409**
2067	2.5363	€ -	€ 13 798 539	€ 3 275 688	€ 12 935	€ 370 306	€ 17 457 468	€ 3 585 587	**€ 21 043 055**	€ -618 158	**€ 20 424 898**
2068	2.5871	€ -	€ 14 276 201	€ 3 341 201	€ 13 194	€ 377 712	€ 18 008 309	€ 3 699 655	**€ 21 707 964**	€ -874 568	**€ 20 833 395**
2069	2.6388	€ -	€ 14 763 418	€ 3 408 025	€ 13 458	€ 385 267	€ 18 570 167	€ 3 816 003	**€ 22 386 170**	€ -1 136 107	**€ 21 250 063**

BATEN - nominaal

Jaar	Rioolheffing Heffings-eenheden	Rioolheffing Heffing per 1/1	Stijging per 31/12	SUBTOTAAL	-0.53% Kwijt-schelding	Overige baten	TOTAAL
	777 770	€ 28 583		**€ 446 023 681**	€ -2 363 926	€ 24 070 129	**€ 467 729 885**
2020	14 450	**€ 173.62**	2.0%	€ 2 508 809	€ -13 297	€ 250 000	**€ 2 745 512**
2021	14 745	**€ 177.09**	2.0%	€ 2 611 227	€ -13 840	€ 290 700	**€ 2 888 088**
2022	14 728	**€ 180.63**	2.0%	€ 2 660 381	€ -14 100	€ 296 514	**€ 2 942 795**
2023	15 174	**€ 184.25**	2.0%	€ 2 795 763	€ -14 818	€ 302 444	**€ 3 083 390**
2024	15 458	**€ 187.93**	2.0%	€ 2 905 051	€ -15 397	€ 308 493	**€ 3 198 147**
2025	15 627	**€ 191.69**	2.0%	€ 2 995 548	€ -15 876	€ 314 663	**€ 3 294 334**
2026	15 627	**€ 195.52**	2.0%	€ 3 055 459	€ -16 194	€ 320 956	**€ 3 360 221**
2027	15 627	**€ 199.43**	2.0%	€ 3 116 568	€ -16 518	€ 327 375	**€ 3 427 425**
2028	15 627	**€ 203.42**	2.0%	€ 3 178 899	€ -16 848	€ 333 923	**€ 3 495 974**
2029	15 627	**€ 207.49**	2.0%	€ 3 242 477	€ -17 185	€ 340 601	**€ 3 565 893**
2030	15 627	**€ 211.64**	5.1%	€ 3 307 327	€ -17 529	€ 347 413	**€ 3 637 211**
2031	15 627	**€ 222.50**	5.1%	€ 3 477 061	€ -18 428	€ 354 362	**€ 3 812 994**
2032	15 627	**€ 233.92**	5.1%	€ 3 655 507	€ -19 374	€ 361 449	**€ 3 997 581**
2033	15 627	**€ 245.93**	5.1%	€ 3 843 110	€ -20 368	€ 368 678	**€ 4 191 419**
2034	15 627	**€ 258.55**	5.1%	€ 4 040 341	€ -21 414	€ 376 051	**€ 4 394 979**
2035	15 627	**€ 271.82**	5.1%	€ 4 247 695	€ -22 513	€ 383 572	**€ 4 608 754**
2036	15 627	**€ 285.77**	5.1%	€ 4 465 690	€ -23 668	€ 391 244	**€ 4 833 265**
2037	15 627	**€ 300.43**	5.1%	€ 4 694 872	€ -24 883	€ 399 069	**€ 5 069 058**
2038	15 627	**€ 315.85**	5.1%	€ 4 935 817	€ -26 160	€ 407 050	**€ 5 316 707**
2039	15 627	**€ 332.06**	5.1%	€ 5 189 126	€ -27 502	€ 415 191	**€ 5 576 815**
2040	15 627	**€ 349.10**	5.1%	€ 5 455 436	€ -28 914	€ 423 495	**€ 5 850 018**
2041	15 627	**€ 367.02**	5.1%	€ 5 735 413	€ -30 398	€ 431 965	**€ 6 136 981**
2042	15 627	**€ 385.86**	5.1%	€ 6 029 759	€ -31 958	€ 440 604	**€ 6 438 406**
2043	15 627	**€ 405.66**	5.1%	€ 6 339 211	€ -33 598	€ 449 416	**€ 6 755 030**
2044	15 627	**€ 426.48**	5.1%	€ 6 664 544	€ -35 322	€ 458 405	**€ 7 087 627**
2045	15 627	**€ 448.36**	5.1%	€ 7 006 574	€ -37 135	€ 467 573	**€ 7 437 012**
2046	15 627	**€ 471.37**	5.1%	€ 7 366 156	€ -39 041	€ 476 924	**€ 7 804 040**
2047	15 627	**€ 495.56**	5.1%	€ 7 744 193	€ -41 044	€ 486 463	**€ 8 189 612**
2048	15 627	**€ 521.00**	5.8%	€ 8 141 631	€ -43 151	€ 496 192	**€ 8 594 672**
2049	15 627	**€ 551.24**	5.8%	€ 8 614 281	€ -45 656	€ 506 116	**€ 9 074 741**
2050	15 627	**€ 583.25**	5.8%	€ 9 114 370	€ -48 306	€ 516 238	**€ 9 582 302**
2051	15 627	**€ 617.10**	5.8%	€ 9 643 491	€ -51 111	€ 526 563	**€ 10 118 944**
2052	15 627	**€ 652.93**	5.8%	€ 10 203 330	€ -54 078	€ 537 094	**€ 10 686 346**
2053	15 627	**€ 690.83**	5.8%	€ 10 795 669	€ -57 217	€ 547 836	**€ 11 286 288**
2054	15 627	**€ 730.94**	5.8%	€ 11 422 395	€ -60 539	€ 558 793	**€ 11 920 649**
2055	15 627	**€ 773.37**	5.8%	€ 12 085 505	€ -64 053	€ 569 969	**€ 12 591 421**
2056	15 627	**€ 818.27**	5.8%	€ 12 787 111	€ -67 772	€ 581 368	**€ 13 300 707**
2057	15 627	**€ 865.77**	5.8%	€ 13 529 448	€ -71 706	€ 592 995	**€ 14 050 737**
2058	15 627	**€ 916.04**	5.8%	€ 14 314 880	€ -75 869	€ 604 855	**€ 14 843 866**
2059	15 627	**€ 969.21**	5.8%	€ 15 145 908	€ -80 273	€ 616 952	**€ 15 682 587**
2060	15 627	**€ 1 025.48**	5.8%	€ 16 025 181	€ -84 933	€ 629 291	**€ 16 569 539**
2061	15 627	**€ 1 085.01**	5.8%	€ 16 955 499	€ -89 864	€ 641 877	**€ 17 507 512**
2062	15 627	**€ 1 148.00**	2.0%	€ 17 939 825	€ -95 081	€ 654 715	**€ 18 499 459**
2063	15 627	**€ 1 170.96**	2.0%	€ 18 298 622	€ -96 983	€ 667 809	**€ 18 869 448**
2064	15 627	**€ 1 194.38**	2.0%	€ 18 664 594	€ -98 922	€ 681 165	**€ 19 246 837**
2065	15 627	**€ 1 218.27**	2.0%	€ 19 037 886	€ -100 901	€ 694 788	**€ 19 631 774**
2066	15 627	**€ 1 242.63**	2.0%	€ 19 418 644	€ -102 919	€ 708 684	**€ 20 024 409**
2067	15 627	**€ 1 267.49**	2.0%	€ 19 807 017	€ -104 977	€ 722 858	**€ 20 424 898**
2068	15 627	**€ 1 292.84**	2.0%	€ 20 203 157	€ -107 077	€ 737 315	**€ 20 833 395**
2069	15 627	**€ 1 318.69**	2.0%	€ 20 607 220	€ -109 218	€ 752 061	**€ 21 250 063**

Variant 2 – Sparen vooraf

Kostendekkingsplan - nominaal (inclusief inflatie)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

	Wacht-jaren	Stijgings-jaren	Stijgings-percentage	Heffing start		Heffing eind	
Periode 1	6	18	3.07%	€ 195.52	(in 2026)	€ 481.32	(vanaf 2044)
Periode 2	-	14	3.73%	€ 481.32	(in 2044)	€ 1 060.58	(vanaf 2058)

Financieringsmethode:
IDEAAL COMPLEX

Heffing in startjaar: € 173.62
Heffing in eindjaar: € 1 318.69

LASTEN - nominaal

Jaar	Inflatie factor	Spaarvoorziening Dotatie	Exploitatie na BCF excl. BTW	Exploitatie Nieuw	Exploitatie BTW plichtig	Exploitatie Niet BTW plichtig	Exploitatie Overhead	afschrijvingen BTW compensatie TOTAAL excl. BTW	afschrijvingen BTW compensatie BTW	afschrijvingen BTW compensatie TOTAAL incl. BTW	Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2) Dotatie	Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2) TOTAAL
		€ 79 570 337	€ 13 418 706	€ 216 210 921	€ 110 026 376	€ 431 355	€ 12 348 593	€ 432 006 287	€ 71 327 019	€ 503 333 306	€ -102 857	€ 503 230 449
2020	1.0000	€ 205 915	€ 658 046	€ 3 531	€ 1 313 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 331 593	€ 413 920	€ 2 745 512	€ -	€ 2 745 512
2021	1.0200	€ -	€ 658 046	€ 11 771	€ 1 608 540	€ 5 202	€ 148 920	€ 2 432 479	€ 478 455	€ 2 910 934	€ -22 846	€ 2 888 088
2022	1.0404	€ -	€ 658 049	€ 120 745	€ 1 589 471	€ 5 306	€ 151 898	€ 2 525 470	€ 497 336	€ 3 022 806	€ -80 011	€ 2 942 795
2023	1.0612	€ 30 029	€ 658 049	€ 213 220	€ 1 519 650	€ 5 412	€ 154 936	€ 2 581 297	€ 502 093	€ 3 083 390	€ -	€ 3 083 390
2024	1.0824	€ 153 091	€ 657 638	€ 295 499	€ 1 428 269	€ 5 520	€ 158 035	€ 2 698 052	€ 500 095	€ 3 198 147	€ -	€ 3 198 147
2025	1.1041	€ 141 818	€ 657 638	€ 361 320	€ 1 448 554	€ 5 631	€ 161 196	€ 2 776 157	€ 518 178	€ 3 294 334	€ -	€ 3 294 334
2026	1.1262	€ 125 911	€ 614 950	€ 431 432	€ 1 485 971	€ 5 743	€ 164 420	€ 2 828 427	€ 531 794	€ 3 360 221	€ -	€ 3 360 221
2027	1.1487	€ 247 761	€ 586 853	€ 492 669	€ 1 483 528	€ 5 858	€ 167 708	€ 2 984 377	€ 538 240	€ 3 522 617	€ -	€ 3 522 617
2028	1.1717	€ 394 876	€ 506 936	€ 559 397	€ 1 513 198	€ 5 975	€ 171 062	€ 3 151 446	€ 541 702	€ 3 693 147	€ -	€ 3 693 147
2029	1.1951	€ 452 633	€ 503 005	€ 630 402	€ 1 543 462	€ 6 095	€ 174 484	€ 3 310 081	€ 562 143	€ 3 872 224	€ -	€ 3 872 224
2030	1.2190	€ 531 775	€ 492 235	€ 697 331	€ 1 574 331	€ 6 217	€ 177 973	€ 3 479 863	€ 580 418	€ 4 060 281	€ -	€ 4 060 281
2031	1.2434	€ 613 885	€ 492 235	€ 758 160	€ 1 605 818	€ 6 341	€ 181 533	€ 3 657 972	€ 599 805	€ 4 257 777	€ -	€ 4 257 777
2032	1.2682	€ 640 394	€ 453 659	€ 911 022	€ 1 637 934	€ 6 468	€ 185 163	€ 3 834 641	€ 630 549	€ 4 465 190	€ -	€ 4 465 190
2033	1.2936	€ 632 687	€ 450 619	€ 1 064 535	€ 1 670 693	€ 6 597	€ 188 867	€ 4 013 998	€ 669 028	€ 4 683 026	€ -	€ 4 683 026
2034	1.3195	€ 628 273	€ 450 619	€ 1 220 621	€ 1 704 107	€ 6 729	€ 192 644	€ 4 202 993	€ 708 823	€ 4 911 815	€ -	€ 4 911 815
2035	1.3459	€ 629 884	€ 450 619	€ 1 380 506	€ 1 738 189	€ 6 864	€ 196 497	€ 4 402 559	€ 749 556	€ 5 152 115	€ -	€ 5 152 115
2036	1.3728	€ 671 432	€ 423 090	€ 1 544 166	€ 1 772 953	€ 7 001	€ 200 427	€ 4 619 068	€ 785 444	€ 5 404 512	€ -	€ 5 404 512
2037	1.4002	€ 680 492	€ 423 090	€ 1 716 889	€ 1 808 412	€ 7 141	€ 204 435	€ 4 840 459	€ 829 162	€ 5 669 622	€ -	€ 5 669 622
2038	1.4282	€ 748 777	€ 381 915	€ 1 892 106	€ 1 844 580	€ 7 284	€ 208 524	€ 5 083 186	€ 864 906	€ 5 948 092	€ -	€ 5 948 092
2039	1.4568	€ 775 916	€ 381 915	€ 2 070 963	€ 1 881 472	€ 7 430	€ 212 694	€ 5 330 390	€ 910 213	€ 6 240 603	€ -	€ 6 240 603
2040	1.4859	€ 908 738	€ 304 205	€ 2 251 576	€ 1 919 101	€ 7 578	€ 216 948	€ 5 608 146	€ 939 725	€ 6 547 872	€ -	€ 6 547 872
2041	1.5157	€ 970 058	€ 294 391	€ 2 435 377	€ 1 957 483	€ 7 730	€ 221 287	€ 5 886 326	€ 984 323	€ 6 870 649	€ -	€ 6 870 649
2042	1.5460	€ 1 014 821	€ 287 332	€ 2 642 736	€ 1 996 633	€ 7 884	€ 225 713	€ 6 175 119	€ 1 034 607	€ 7 209 727	€ -	€ 7 209 727
2043	1.5769	€ 1 138 910	€ 225 343	€ 2 852 765	€ 2 036 565	€ 8 042	€ 230 227	€ 6 491 854	€ 1 074 081	€ 7 565 935	€ -	€ 7 565 935
2044	1.6084	€ 1 227 623	€ 203 255	€ 3 066 135	€ 2 077 297	€ 8 203	€ 234 832	€ 6 817 344	€ 1 122 804	€ 7 940 149	€ -	€ 7 940 149
2045	1.6406	€ 1 361 710	€ 199 245	€ 3 280 303	€ 2 118 843	€ 8 367	€ 239 528	€ 7 207 996	€ 1 175 662	€ 8 383 658	€ -	€ 8 383 658
2046	1.6734	€ 1 572 184	€ 150 133	€ 3 496 523	€ 2 161 219	€ 8 534	€ 244 319	€ 7 632 912	€ 1 219 654	€ 8 852 566	€ -	€ 8 852 566
2047	1.7069	€ 1 743 907	€ 145 790	€ 3 721 272	€ 2 204 444	€ 8 705	€ 249 205	€ 8 073 324	€ 1 275 016	€ 9 348 340	€ -	€ 9 348 340
2048	1.7410	€ 1 946 512	€ 140 113	€ 3 944 372	€ 2 248 533	€ 8 879	€ 254 190	€ 8 542 599	€ 1 329 934	€ 9 872 532	€ -	€ 9 872 532
2049	1.7758	€ 2 190 224	€ 124 616	€ 4 167 196	€ 2 293 503	€ 9 057	€ 259 273	€ 9 043 869	€ 1 382 916	€ 10 426 785	€ -	€ 10 426 785
2050	1.8114	€ 2 126 661	€ 389 540	€ 4 388 838	€ 2 339 373	€ 9 238	€ 264 459	€ 9 518 109	€ 1 494 728	€ 11 012 837	€ -	€ 11 012 837
2051	1.8476	€ 2 481 198	€ 349 941	€ 4 596 259	€ 2 386 161	€ 9 423	€ 269 748	€ 10 092 731	€ 1 539 796	€ 11 632 526	€ -	€ 11 632 526
2052	1.8845	€ 2 981 348	€ 7 889	€ 5 014 174	€ 2 433 884	€ 9 611	€ 275 143	€ 10 722 049	€ 1 565 749	€ 12 287 798	€ -	€ 12 287 798
2053	1.9222	€ 3 083 814	€ 7 889	€ 5 448 761	€ 2 482 562	€ 9 803	€ 280 646	€ 11 313 475	€ 1 667 234	€ 12 980 709	€ -	€ 12 980 709
2054	1.9607	€ 3 218 010	€ 7 889	€ 5 888 964	€ 2 532 213	€ 9 999	€ 286 259	€ 11 943 334	€ 1 770 104	€ 13 713 438	€ -	€ 13 713 438
2055	1.9999	€ 3 362 362	€ 7 889	€ 6 354 495	€ 2 582 857	€ 10 199	€ 291 984	€ 12 609 786	€ 1 878 501	€ 14 488 287	€ -	€ 14 488 287
2056	2.0399	€ 3 545 204	€ 7 889	€ 6 823 929	€ 2 634 515	€ 10 403	€ 297 824	€ 13 319 763	€ 1 987 930	€ 15 307 693	€ -	€ 15 307 693
2057	2.0807	€ 3 755 374	€ 6 151	€ 7 310 338	€ 2 687 205	€ 10 611	€ 303 780	€ 14 073 460	€ 2 100 776	€ 16 174 235	€ -	€ 16 174 235
2058	2.1223	€ 4 017 436	€ -	€ 7 798 328	€ 2 740 949	€ 10 824	€ 309 856	€ 14 877 392	€ 2 213 248	€ 17 090 641	€ -	€ 17 090 641
2059	2.1647	€ 3 693 450	€ -	€ 8 288 456	€ 2 795 768	€ 11 040	€ 316 053	€ 15 104 766	€ 2 327 687	€ 17 432 453	€ -	€ 17 432 453
2060	2.2080	€ 3 363 931	€ -	€ 8 787 603	€ 2 851 683	€ 11 261	€ 322 374	€ 15 336 852	€ 2 444 250	€ 17 781 102	€ -	€ 17 781 102
2061	2.2522	€ 3 002 589	€ -	€ 9 317 587	€ 2 908 717	€ 11 486	€ 328 821	€ 15 569 201	€ 2 567 524	€ 18 136 725	€ -	€ 18 136 725
2062	2.2972	€ 2 884 516	€ -	€ 9 651 150	€ 2 966 891	€ 11 716	€ 335 398	€ 15 849 670	€ 2 649 789	€ 18 499 459	€ -	€ 18 499 459
2063	2.3432	€ 2 743 718	€ -	€ 10 008 213	€ 3 026 229	€ 11 950	€ 342 106	€ 16 132 215	€ 2 737 233	€ 18 869 448	€ -	€ 18 869 448
2064	2.3901	€ 2 592 142	€ -	€ 10 378 997	€ 3 086 754	€ 12 189	€ 348 948	€ 16 419 029	€ 2 827 808	€ 19 246 837	€ -	€ 19 246 837
2065	2.4379	€ 2 430 276	€ -	€ 10 763 196	€ 3 148 489	€ 12 433	€ 355 927	€ 16 710 320	€ 2 921 454	€ 19 631 774	€ -	€ 19 631 774
2066	2.4866	€ 2 257 462	€ -	€ 11 161 451	€ 3 211 458	€ 12 682	€ 363 045	€ 17 006 098	€ 3 018 311	€ 20 024 409	€ -	€ 20 024 409
2067	2.5363	€ 2 079 496	€ -	€ 11 569 073	€ 3 275 688	€ 12 935	€ 370 306	€ 17 307 498	€ 3 117 400	€ 20 424 898	€ -	€ 20 424 898
2068	2.5871	€ 1 887 789	€ -	€ 11 993 261	€ 3 341 201	€ 13 194	€ 377 712	€ 17 613 158	€ 3 220 237	€ 20 833 395	€ -	€ 20 833 395
2069	2.6388	€ 1 683 324	€ -	€ 12 433 309	€ 3 408 025	€ 13 458	€ 385 267	€ 17 923 383	€ 3 326 680	€ 21 250 063	€ -	€ 21 250 063

BATEN - nominaal

Jaar	Rioolheffing Heffingseenheden	Rioolheffing Heffing per 1/1	Rioolheffing Stijging per 31/12	Rioolheffing SUBTOTAAL	-0.53% Kwijtschelding	Overige baten	TOTAAL
	777 770	€ 30 867		€ 481 713 401	€ -2 553 081	€ 24 070 129	€ 503 230 449
2020	14 450	€ 173.62	2.0%	€ 2 508 809	€ -13 297	€ 250 000	€ 2 745 512
2021	14 745	€ 177.09	2.0%	€ 2 611 227	€ -13 840	€ 290 700	€ 2 888 088
2022	14 728	€ 180.63	2.0%	€ 2 660 381	€ -14 100	€ 296 514	€ 2 942 795
2023	15 174	€ 184.25	2.0%	€ 2 795 763	€ -14 818	€ 302 444	€ 3 083 390
2024	15 458	€ 187.93	2.0%	€ 2 905 051	€ -15 397	€ 308 493	€ 3 198 147
2025	15 627	€ 191.69	2.0%	€ 2 995 548	€ -15 876	€ 314 663	€ 3 294 334
2026	15 627	€ 195.52	5.1%	€ 3 055 459	€ -16 194	€ 320 956	€ 3 360 221
2027	15 627	€ 205.56	5.1%	€ 3 212 267	€ -17 025	€ 327 375	€ 3 522 617
2028	15 627	€ 216.11	5.1%	€ 3 377 123	€ -17 899	€ 333 923	€ 3 693 147
2029	15 627	€ 227.20	5.1%	€ 3 550 440	€ -18 817	€ 340 601	€ 3 872 224
2030	15 627	€ 238.86	5.1%	€ 3 732 651	€ -19 783	€ 347 413	€ 4 060 281
2031	15 627	€ 251.12	5.1%	€ 3 924 213	€ -20 798	€ 354 362	€ 4 257 777
2032	15 627	€ 264.01	5.1%	€ 4 125 607	€ -21 866	€ 361 449	€ 4 465 190
2033	15 627	€ 277.55	5.1%	€ 4 337 336	€ -22 988	€ 368 678	€ 4 683 026
2034	15 627	€ 291.80	5.1%	€ 4 559 932	€ -24 168	€ 376 051	€ 4 911 815
2035	15 627	€ 306.77	5.1%	€ 4 793 951	€ -25 408	€ 383 572	€ 5 152 115
2036	15 627	€ 322.52	5.1%	€ 5 039 980	€ -26 712	€ 391 244	€ 5 404 512
2037	15 627	€ 339.07	5.1%	€ 5 298 635	€ -28 083	€ 399 069	€ 5 669 622
2038	15 627	€ 356.47	5.1%	€ 5 570 565	€ -29 524	€ 407 050	€ 5 948 092
2039	15 627	€ 374.76	5.1%	€ 5 856 451	€ -31 039	€ 415 191	€ 6 240 603
2040	15 627	€ 394.00	5.1%	€ 6 157 009	€ -32 632	€ 423 495	€ 6 547 872
2041	15 627	€ 414.22	5.1%	€ 6 472 991	€ -34 307	€ 431 965	€ 6 870 649
2042	15 627	€ 435.48	5.1%	€ 6 805 190	€ -36 068	€ 440 604	€ 7 209 727
2043	15 627	€ 457.83	5.1%	€ 7 154 437	€ -37 919	€ 449 416	€ 7 565 935
2044	15 627	€ 481.32	5.8%	€ 7 521 609	€ -39 865	€ 458 405	€ 7 940 149
2045	15 627	€ 509.26	5.8%	€ 7 958 264	€ -42 179	€ 467 573	€ 8 383 658
2046	15 627	€ 538.83	5.8%	€ 8 420 269	€ -44 627	€ 476 924	€ 8 852 566
2047	15 627	€ 570.11	5.8%	€ 8 909 095	€ -47 218	€ 486 463	€ 9 348 340
2048	15 627	€ 603.21	5.8%	€ 9 426 300	€ -49 959	€ 496 192	€ 9 872 532
2049	15 627	€ 638.22	5.8%	€ 9 973 529	€ -52 860	€ 506 116	€ 10 426 785
2050	15 627	€ 675.28	5.8%	€ 10 552 528	€ -55 928	€ 516 238	€ 11 012 837
2051	15 627	€ 714.48	5.8%	€ 11 165 139	€ -59 175	€ 526 563	€ 11 632 526
2052	15 627	€ 755.96	5.8%	€ 11 813 314	€ -62 611	€ 537 094	€ 12 287 798
2053	15 627	€ 799.84	5.8%	€ 12 499 118	€ -66 245	€ 547 836	€ 12 980 709
2054	15 627	€ 846.27	5.8%	€ 13 224 736	€ -70 091	€ 558 793	€ 13 713 438
2055	15 627	€ 895.40	5.8%	€ 13 992 478	€ -74 160	€ 569 969	€ 14 488 287
2056	15 627	€ 947.39	5.8%	€ 14 804 791	€ -78 465	€ 581 368	€ 15 307 693
2057	15 627	€ 1 002.38	5.8%	€ 15 664 260	€ -83 021	€ 592 995	€ 16 174 235
2058	15 627	€ 1 060.58	2.0%	€ 16 573 626	€ -87 840	€ 604 855	€ 17 090 641
2059	15 627	€ 1 081.79	2.0%	€ 16 905 098	€ -89 597	€ 616 952	€ 17 432 453
2060	15 627	€ 1 103.42	2.0%	€ 17 243 200	€ -91 389	€ 629 291	€ 17 781 102
2061	15 627	€ 1 125.49	2.0%	€ 17 588 064	€ -93 217	€ 641 877	€ 18 136 725
2062	15 627	€ 1 148.00	2.0%	€ 17 939 825	€ -95 081	€ 654 715	€ 18 499 459
2063	15 627	€ 1 170.96	2.0%	€ 18 298 622	€ -96 983	€ 667 809	€ 18 869 448
2064	15 627	€ 1 194.38	2.0%	€ 18 664 594	€ -98 922	€ 681 165	€ 19 246 837
2065	15 627	€ 1 218.27	2.0%	€ 19 037 886	€ -100 901	€ 694 788	€ 19 631 774
2066	15 627	€ 1 242.63	2.0%	€ 19 418 644	€ -102 919	€ 708 684	€ 20 024 409
2067	15 627	€ 1 267.49	2.0%	€ 19 807 017	€ -104 977	€ 722 858	€ 20 424 898
2068	15 627	€ 1 292.84	2.0%	€ 20 203 157	€ -107 077	€ 737 315	€ 20 833 395
2069	15 627	€ 1 318.69	2.0%	€ 20 607 220	€ -109 218	€ 752 061	€ 21 250 063

Kostendekkingsplan

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

	Wacht-jaren	Stijgings-jaren	Stijgings-percentage	Heffing start		Heffing eind	
Periode 1	6	18	3.07%	€ 173.62	(in 2026)	€ 299.25	(vanaf 2044)
Periode 2	-	14	3.73%	€ 299.25	(in 2044)	€ 499.73	(vanaf 2058)

v4.10 YAG€R

Financieringsmethode:
IDEAAL COMPLEX

Heffing in startjaar: € 173.62
Heffing in eindjaar: € 499.73

LASTEN - vast prijspeil (2020)

		Spaarvoorziening	Kapitaallasten			Exploitatie				afschrijvingen BTW compensatie			Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)		
		€ 41 611 374	€ 10 720 314		€ 106 641 788	€ 65 335 250	€ 255 000	€ 7 300 000	€ 231 863 727	€ 38 365 702	€ 270 229 429	€ -99 302	€ 270 130 127		
Jaar	Inflatie factor	Dotatie	Oud, na BCF excl. BTW		Nieuw	BTW plichtig	Niet BTW plichtig	Overhead	SUBTOTAAL excl. BTW	BTW	SUBTOTAAL incl. BTW	Dotatie	TOTAAL	Jaar	
2020	1.0000	€ 205 915	€ 658 046	€ 3 531		€ 1 313 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 331 593	€ 413 920	**€ 2 745 512**	€ -	**€ 2 745 512**	2020	
2021	1.0200	€ -	€ 645 143	€ 11 540		€ 1 577 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 384 784	€ 469 074	**€ 2 853 857**	€ -22 398	**€ 2 831 459**	2021	
2022	1.0404	€ -	€ 632 496	€ 116 057		€ 1 527 750	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 427 403	€ 478 024	**€ 2 905 427**	€ -76 904	**€ 2 828 523**	2022	
2023	1.0612	€ 28 297	€ 620 094	€ 200 922		€ 1 432 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 432 413	€ 473 133	**€ 2 905 547**	€ -	**€ 2 905 547**	2023	
2024	1.0824	€ 141 432	€ 607 556	€ 272 995		€ 1 319 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 492 583	€ 462 011	**€ 2 954 594**	€ -	**€ 2 954 594**	2024	
2025	1.1041	€ 128 449	€ 595 643	€ 327 259		€ 1 312 000	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 514 451	€ 469 329	**€ 2 983 780**	€ -	**€ 2 983 780**	2025	
2026	1.1262	€ 111 805	€ 546 058	€ 383 099		€ 1 319 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 511 562	€ 472 218	**€ 2 983 780**	€ -	**€ 2 983 780**	2026	
2027	1.1487	€ 215 691	€ 510 891	€ 428 898		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 598 080	€ 468 571	**€ 3 066 650**	€ -	**€ 3 066 650**	2027	
2028	1.1717	€ 337 023	€ 432 665	€ 477 440		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 689 728	€ 462 337	**€ 3 152 066**	€ -	**€ 3 152 066**	2028	
2029	1.1951	€ 378 743	€ 420 892	€ 527 492		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 769 728	€ 470 376	**€ 3 240 103**	€ -	**€ 3 240 103**	2029	
2030	1.2190	€ 436 241	€ 403 804	€ 572 054		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 854 699	€ 476 145	**€ 3 330 845**	€ -	**€ 3 330 845**	2030	
2031	1.2434	€ 493 725	€ 395 886	€ 609 760		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 2 941 972	€ 482 401	**€ 3 424 372**	€ -	**€ 3 424 372**	2031	
2032	1.2682	€ 504 946	€ 357 707	€ 718 335		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 023 588	€ 497 184	**€ 3 520 772**	€ -	**€ 3 520 772**	2032	
2033	1.2936	€ 489 087	€ 348 343	€ 822 921		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 102 951	€ 517 180	**€ 3 620 132**	€ -	**€ 3 620 132**	2033	
2034	1.3195	€ 476 152	€ 341 513	€ 925 078		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 185 343	€ 537 199	**€ 3 722 542**	€ -	**€ 3 722 542**	2034	
2035	1.3459	€ 468 013	€ 334 817	€ 1 025 737		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 271 166	€ 556 931	**€ 3 828 097**	€ -	**€ 3 828 097**	2035	
2036	1.3728	€ 489 102	€ 308 198	€ 1 124 841		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 364 741	€ 572 153	**€ 3 936 894**	€ -	**€ 3 936 894**	2036	
2037	1.4002	€ 485 982	€ 302 155	€ 1 226 138		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 456 875	€ 592 157	**€ 4 049 031**	€ -	**€ 4 049 031**	2037	
2038	1.4282	€ 524 263	€ 267 401	€ 1 324 775		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 559 040	€ 605 572	**€ 4 164 612**	€ -	**€ 4 164 612**	2038	
2039	1.4568	€ 532 613	€ 262 158	€ 1 421 572		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 658 944	€ 624 798	**€ 4 283 742**	€ -	**€ 4 283 742**	2039	
2040	1.4859	€ 611 555	€ 204 721	€ 1 515 246		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 774 122	€ 632 408	**€ 4 406 530**	€ -	**€ 4 406 530**	2040	
2041	1.5157	€ 640 021	€ 194 232	€ 1 606 803		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 883 656	€ 649 432	**€ 4 533 088**	€ -	**€ 4 533 088**	2041	
2042	1.5460	€ 656 426	€ 185 858	€ 1 709 425		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 3 994 308	€ 669 224	**€ 4 663 533**	€ -	**€ 4 663 533**	2042	
2043	1.5769	€ 722 247	€ 142 903	€ 1 809 098		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 116 847	€ 681 135	**€ 4 797 983**	€ -	**€ 4 797 983**	2043	
2044	1.6084	€ 763 240	€ 126 368	€ 1 906 282		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 238 490	€ 698 071	**€ 4 936 561**	€ -	**€ 4 936 561**	2044	
2045	1.6406	€ 830 004	€ 121 446	€ 1 999 446		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 393 496	€ 716 602	**€ 5 110 098**	€ -	**€ 5 110 098**	2045	
2046	1.6734	€ 939 504	€ 89 716	€ 2 089 450		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 561 270	€ 728 840	**€ 5 290 110**	€ -	**€ 5 290 110**	2046	
2047	1.7069	€ 1 021 689	€ 85 413	€ 2 180 152		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 729 854	€ 746 984	**€ 5 476 838**	€ -	**€ 5 476 838**	2047	
2048	1.7410	€ 1 118 027	€ 80 477	€ 2 265 547		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 4 906 651	€ 763 880	**€ 5 670 531**	€ -	**€ 5 670 531**	2048	
2049	1.7758	€ 1 233 342	€ 70 173	€ 2 346 599		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 5 092 714	€ 778 737	**€ 5 871 451**	€ -	**€ 5 871 451**	2049	
2050	1.8114	€ 1 174 068	€ 215 054	€ 2 422 950		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 5 254 671	€ 825 196	**€ 6 079 867**	€ -	**€ 6 079 867**	2050	
2051	1.8476	€ 1 342 939	€ 189 404	€ 2 487 707		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 5 462 650	€ 833 408	**€ 6 296 058**	€ -	**€ 6 296 058**	2051	
2052	1.8845	€ 1 582 002	€ 4 186	€ 2 660 688		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 5 689 476	€ 830 839	**€ 6 520 315**	€ -	**€ 6 520 315**	2052	
2053	1.9222	€ 1 604 289	€ 4 104	€ 2 834 602		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 5 885 595	€ 867 343	**€ 6 752 938**	€ -	**€ 6 752 938**	2053	
2054	1.9607	€ 1 641 276	€ 4 024	€ 3 003 537		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 091 437	€ 902 803	**€ 6 994 239**	€ -	**€ 6 994 239**	2054	
2055	1.9999	€ 1 681 274	€ 3 945	€ 3 177 423		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 305 241	€ 939 302	**€ 7 244 543**	€ -	**€ 7 244 543**	2055	
2056	2.0399	€ 1 737 941	€ 3 867	€ 3 345 248		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 529 656	€ 974 529	**€ 7 504 186**	€ -	**€ 7 504 186**	2056	
2057	2.0807	€ 1 804 874	€ 2 956	€ 3 513 428		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 763 858	€ 1 009 656	**€ 7 773 514**	€ -	**€ 7 773 514**	2057	
2058	2.1223	€ 1 892 964	€ -	€ 3 674 472		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 7 010 037	€ 1 042 854	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2058	
2059	2.1647	€ 1 706 183	€ -	€ 3 828 837		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 977 620	€ 1 075 271	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2059	
2060	2.2080	€ 1 523 492	€ -	€ 3 979 821		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 945 913	€ 1 106 977	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2060	
2061	2.2522	€ 1 333 180	€ -	€ 4 137 104		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 912 884	€ 1 140 007	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2061	
2062	2.2972	€ 1 255 642	€ -	€ 4 201 185		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 899 427	€ 1 153 464	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2062	
2063	2.3432	€ 1 170 933	€ -	€ 4 271 193		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 884 725	€ 1 168 165	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2063	
2064	2.3901	€ 1 084 554	€ -	€ 4 342 580		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 869 734	€ 1 183 157	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2064	
2065	2.4379	€ 996 891	€ -	€ 4 415 028		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 854 520	€ 1 198 371	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2065	
2066	2.4866	€ 907 847	€ -	€ 4 488 619		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 839 066	€ 1 213 825	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2066	
2067	2.5363	€ 819 879	€ -	€ 4 561 319		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 823 799	€ 1 229 092	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2067	
2068	2.5871	€ 729 702	€ -	€ 4 635 847		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 808 148	€ 1 244 743	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2068	
2069	2.6388	€ 637 910	€ -	€ 4 711 707		€ 1 291 500	€ 5 100	€ 146 000	€ 6 792 217	€ 1 260 674	**€ 8 052 891**	€ -	**€ 8 052 891**	2069	

BATEN - vast prijspeil (2020)

		Rioolheffing				-0.53%		
		777 770	€ 16 504		€ 257 278 704	€ -1 363 577	€ 14 215 000	€ 270 130 127
Jaar		Heffings-eenheden	Heffing per 1/1	Stijging per 31/12	SUBTOTAAL	Kwijt-schelding	Overige baten	TOTAAL
2020		14 450	€ 173.62	-	€ 2 508 809	€ -13 297	€ 250 000	**€ 2 745 512**
2021		14 745	**€ 173.62**	-	€ 2 560 027	€ -13 568	€ 285 000	**€ 2 831 459**
2022		14 728	**€ 173.62**	-	€ 2 557 075	€ -13 552	€ 285 000	**€ 2 828 523**
2023		15 174	**€ 173.62**	-	€ 2 634 510	€ -13 963	€ 285 000	**€ 2 905 547**
2024		15 458	**€ 173.62**	-	€ 2 683 818	€ -14 224	€ 285 000	**€ 2 954 594**
2025		15 627	**€ 173.62**	-	€ 2 713 160	€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2026		15 627	**€ 173.62**	3.1%	€ 2 713 160	€ -14 380	€ 285 000	**€ 2 983 780**
2027		15 627	**€ 178.95**	3.1%	€ 2 796 472	€ -14 821	€ 285 000	**€ 3 066 650**
2028		15 627	**€ 184.45**	3.1%	€ 2 882 342	€ -15 276	€ 285 000	**€ 3 152 066**
2029		15 627	**€ 190.11**	3.1%	€ 2 970 849	€ -15 745	€ 285 000	**€ 3 240 103**
2030		15 627	**€ 195.95**	3.1%	€ 3 062 074	€ -16 229	€ 285 000	**€ 3 330 845**
2031		15 627	**€ 201.96**	3.1%	€ 3 156 100	€ -16 727	€ 285 000	**€ 3 424 372**
2032		15 627	**€ 208.17**	3.1%	€ 3 253 013	€ -17 241	€ 285 000	**€ 3 520 772**
2033		15 627	**€ 214.56**	3.1%	€ 3 352 902	€ -17 770	€ 285 000	**€ 3 620 132**
2034		15 627	**€ 221.15**	3.1%	€ 3 455 858	€ -18 316	€ 285 000	**€ 3 722 542**
2035		15 627	**€ 227.94**	3.1%	€ 3 561 976	€ -18 878	€ 285 000	**€ 3 828 097**
2036		15 627	**€ 234.94**	3.1%	€ 3 671 352	€ -19 458	€ 285 000	**€ 3 936 894**
2037		15 627	**€ 242.15**	3.1%	€ 3 784 087	€ -20 056	€ 285 000	**€ 4 049 031**
2038		15 627	**€ 249.59**	3.1%	€ 3 900 284	€ -20 672	€ 285 000	**€ 4 164 612**
2039		15 627	**€ 257.25**	3.1%	€ 4 020 048	€ -21 306	€ 285 000	**€ 4 283 742**
2040		15 627	**€ 265.15**	3.1%	€ 4 143 490	€ -21 960	€ 285 000	**€ 4 406 530**
2041		15 627	**€ 273.29**	3.1%	€ 4 270 723	€ -22 635	€ 285 000	**€ 4 533 088**
2042		15 627	**€ 281.68**	3.1%	€ 4 401 862	€ -23 330	€ 285 000	**€ 4 663 533**
2043		15 627	**€ 290.33**	3.1%	€ 4 537 029	€ -24 046	€ 285 000	**€ 4 797 983**
2044		15 627	**€ 299.25**	3.7%	€ 4 676 346	€ -24 785	€ 285 000	**€ 4 936 561**
2045		15 627	**€ 310.41**	3.7%	€ 4 850 808	€ -25 709	€ 285 000	**€ 5 110 098**
2046		15 627	**€ 321.99**	3.7%	€ 5 031 779	€ -26 668	€ 285 000	**€ 5 290 110**
2047		15 627	**€ 334.01**	3.7%	€ 5 219 501	€ -27 663	€ 285 000	**€ 5 476 838**
2048		15 627	**€ 346.47**	3.7%	€ 5 414 227	€ -28 695	€ 285 000	**€ 5 670 531**
2049		15 627	**€ 359.39**	3.7%	€ 5 616 217	€ -29 766	€ 285 000	**€ 5 871 451**
2050		15 627	**€ 372.80**	3.7%	€ 5 825 743	€ -30 876	€ 285 000	**€ 6 079 867**
2051		15 627	**€ 386.71**	3.7%	€ 6 043 086	€ -32 028	€ 285 000	**€ 6 296 058**
2052		15 627	**€ 401.14**	3.7%	€ 6 268 538	€ -33 223	€ 285 000	**€ 6 520 315**
2053		15 627	**€ 416.10**	3.7%	€ 6 502 401	€ -34 463	€ 285 000	**€ 6 752 938**
2054		15 627	**€ 431.62**	3.7%	€ 6 744 988	€ -35 748	€ 285 000	**€ 6 994 239**
2055		15 627	**€ 447.73**	3.7%	€ 6 996 625	€ -37 082	€ 285 000	**€ 7 244 543**
2056		15 627	**€ 464.43**	3.7%	€ 7 257 651	€ -38 466	€ 285 000	**€ 7 504 186**
2057		15 627	**€ 481.76**	3.7%	€ 7 528 415	€ -39 901	€ 285 000	**€ 7 773 514**
2058		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2059		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2060		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2061		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2062		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2063		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2064		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2065		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2066		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2067		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2068		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**
2069		15 627	**€ 499.73**	-	€ 7 809 280	€ -41 389	€ 285 000	**€ 8 052 891**

Verslag

Variant 1a – Activeren

Financieringsverslag - VAST PRIJSPEIL (2020)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

METHODE Activeren (100%)

Uitgangspunten		
startjaar		2020
prijspeil		2020
heffingseenheden startjaar		14 450
heffingseenheden eindjaar		15 627
rente	investeringen	1.00%
	voorziening/reserve-positief	1.00%
afwaardering op basis van inflatie		2.00%
prijscorrectie kostenkengetallen		1.50%
startsaldo spaarvoorziening		€ -
startsaldo egalisatievoorziening groot onderhoud		€ -
startsaldo voorziening (BBV 44.2)		€ 2 144 551

Investeringen		
direct		€ -
activeren (excl nieuwe aanleg)		€ 282 894 911
activeren (uitbreidingsinvesteringen)		€ -
totaal		**€ 282 894 911**

Financiering	
min. % direct afschrijven	-
max. % direct afschrijven	-
overgangsperiode activeren > direct	0 jaar

Boekwaarde		
max. boekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 106 122 051
min. boekwaarde (totaal)	(in 2020)	€ 15 102 267
restboekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 106 122 051

EMU kengetallen		
EMU-saldo (cumulatief)	(2020 t/m 2069)	€ -105 955 394
max. EMU-saldo	(in 2026)	€ -245 420
min. EMU-saldo	(in 2051)	€ -5 684 062
Externe rentelasten (cumulatief)	(2020 t/m 2069)	€ -
Omslagrente (gemiddeld %)	(2020 t/m 2069)	-

Rioolheffing		
startheffing		€ 173.62
eindheffing		€ 499.73
gem .heffing		€ 303.98
1e groeiperiode rioolheffing		18 jaar
1e groeipercentage rioolheffing		3.07%
2e groeiperiode rioolheffing		14 jaar
2e groeipercentage rioolheffing		0

Dotaties Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)		
dotatie startjaar		€ -
dotatie eindjaar		€ -
dotaties gemiddeld		€ -
groeiperiode dotaties		nvt
groei % dotaties		nvt

Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)			
rente opbrengsten spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	-
afwaardering saldo spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	-
max.spaarvoorziening	(in 2020)	€	-
min. spaarvoorziening	(in 2020)	€	-
eindsaldo spaarvoorziening	(in 2069)	€	-

Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)			
rente opbrengsten voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
afwaardering voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
max. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
min. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
eindsaldo voorziening GO	(in 2069)	€	-

Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)			
rente opbrengsten voorziening	(2020 t/m 2069)	€	545 240
afwaardering voorziening	(2020 t/m 2069)	€	-1 079 788
max. saldo voorziening riolering	(in 2020)	€	2 353 332
min. saldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0
eindsaldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0

BALANS EXPLOITATIE / Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)

LASTEN (excl. BTW)				BATEN (incl BTW)	
dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ -		€ 2 144 551	startsaldo voorziening (BBV 44.2)
dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -		€ 236 894 223	rioolheffing
rentelasten restinvest. sparen & groot onderhoud	€ -		€ -1 255 539	kwijtschelding
lopende kapitaallasten	€ 10 720 314		€ 14 215 000	overige baten
waarvan rentelasten	€ -		€ 545 240	renteopbrengsten
nieuwe kapitaallasten	€ 125 526 022			
waarvan rentelasten	€ 23 966			
exploitatielasten (overig)	€ 72 890 250			
BTW (afdracht aan Algemene Middelen)	€ 42 327 100			
afwaardering saldo	€ 1 079 788			
eindsaldo voorziening (BBV 44.2)	€ 0			
	€ 252 543 474	**TOTAAL**	**€ 252 543 474**	

BALANS Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)

LASTEN (excl. BTW)				BATEN (excl. BTW)	
investeringen (vermindering te activeren bedrag)	€ -		€ -	startsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)
afwaardering saldo	€ -		€ -	dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)
eindsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ -		€ -	rente opbrengsten
			€ -	afwaardering boekwaarde restinvesteringen
	€ -	**TOTAAL**	**€ -**	

BALANS Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)

LASTEN (excl. BTW)				BATEN (excl. BTW)	
investeringen (direct af te boeken)	€ -		€ -	startsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
afwaardering saldo	€ -		€ -	dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
eindsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -		€ -	rente opbrengsten
			€ -	afwaardering boekwaarde restinvesteringen
	€ -	**TOTAAL**	**€ -**	

Financieringsverslag - NOMINAAL

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

METHODE Activeren (100%)

Uitgangspunten		
startjaar		2020
prijspeil		2020
heffingseenheden startjaar		14 450
heffingseenheden eindjaar		15 627
rente	investeringen	1.00%
	voorziening/reserve-positief	1.00%
afwaardering op basis van inflatie		2.00%
prijscorrectie kostenkengetallen		1.50%
startsaldo spaarvoorziening		€ -
startsaldo egalisatievoorziening groot onderhoud		€ -
startsaldo voorziening (BBV 44.2)		€ 2 144 551

Investeringen	
direct	€ -
activeren (excl nieuwe aanleg)	€ 817 895 023
activeren (uitbreidingsinvesteringen)	€ -
totaal	**€ 817 895 023**

Financieringswijze	
min. % direct afschrijven	-
max. % direct afschrijven	-
overgangsperiode activeren > direct	0 jaar

Boekwaarde		
max. boekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 280 036 121
min. boekwaarde (totaal)	(in 2020)	€ 15 102 267
restboekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 280 036 121

Rioolheffing		
startheffing		€ 173.62
eindheffing		€ 1 318.69
gem .heffing		€ 571.65
1e groeiperiode rioolheffing		18 jaar
1e groeipercentage rioolheffing		3.07%
2e groeiperiode rioolheffing		14 jaar
2e groeipercentage rioolheffing		0

Dotaties Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)		
dotatie startjaar		€ -
dotatie eindjaar		€ -
dotaties gemiddeld		€ -
groeiperiode dotaties		nvt
groei % dotaties (excl. inflatie)		nvt

Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)			
rente opbrengsten spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	-
max.spaarvoorziening	(in 2020)	€	-
min. spaarvoorziening	(in 2020)	€	-
eindsaldo spaarvoorziening	(in 2069)	€	-

Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)			
rente opbrengsten voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
max. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
min. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
eindsaldo voorziening GO	(in 2069)	€	-

Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)			
rente opbrengsten voorziening	(2020 t/m 2069)	€	804 517
max. saldo voorziening riolering	(in 2064)	€	3 023 635
min. saldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0
eindsaldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0

BALANS EXPLOITATIE / Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (incl BTW)	
dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ -	€ 2 144 551	startsaldo voorziening (BBV 44.2)
dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -	€ 446 023 681	rioolheffing
rentelasten restinvest. sparen & groot onderhoud	€ -	€ -2 363 926	kwijtschelding
lopende kapitaallasten	€ 13 418 706	€ 24 070 129	overige baten
waarvan rentelasten	€ -	€ 804 517	renteopbrengsten
nieuwe kapitaallasten	€ 254 988 008		
waarvan rentelasten	€ 23 966		
exploitatielasten (overig)	€ 122 806 323		
BTW (afdracht aan Algemene Middelen)	€ 79 465 916		
eindsaldo voorziening (BBV 44.2)	€ 0		
	€ 470 678 952	**TOTAAL**	**€ 470 678 952**

BALANS Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (excl. BTW)	
investeringen (vermindering te activeren bedrag)	€ -	€ -	startsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)
		€ -	dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)
eindsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ -	€ -	rente opbrengsten
	€ -	**TOTAAL**	**€ -**

BALANS Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (excl. BTW)	
investeringen (direct af te boeken)	€ -	€ -	startsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
		€ -	dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
eindsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -	€ -	rente opbrengsten
	€ -	**TOTAAL**	**€ -**

Variant 2 -Sparen vooraf

Financieringsverslag - VAST PRIJSPEIL (2020)

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

METHODE Ideaal Complex (pos)

Uitgangspunten		
startjaar		2020
prijspeil		2020
heffingseenheden startjaar		14 450
heffingseenheden eindjaar		15 627
rente	investeringen	1.00%
	voorziening/reserve-positief	1.00%
afwaardering op basis van inflatie		2.00%
prijscorrectie kostenkengetallen		1.50%
startsaldo spaarvoorziening		€ 2 043 497
startsaldo egalisatievoorziening groot onderhoud		€ -
startsaldo voorziening (BBV 44.2)		€ 101 054

Investeringen		
direct		€ 42 604 121
activeren (excl nieuwe aanleg)		€ 240 290 782
activeren (uitbreidingsinvesteringen)		€ -
totaal		**€ 282 894 904**

Financiering		
min. % direct afschrijven		0%
max. % direct afschrijven		85%
overgangsperiode activeren > direct		variabel

Boekwaarde			
max. boekwaarde (totaal)	(in 2069)	€	90 228 036
min. boekwaarde (totaal)	(in 2020)	€	13 058 770
restboekwaarde (totaal)	(in 2069)	€	90 228 036

EMU kengetallen			
EMU-saldo (cumulatief)	(2020 t/m 2069)	€	-85 658 515
max. EMU-saldo	(in 2030)	€	16 645
min. EMU-saldo	(in 2051)	€	-4 864 842
Externe rentelasten (cumulatief)	(2020 t/m 2069)	€	-
Omslagrente (gemiddeld %)	(2020 t/m 2069)		-

Rioolheffing		
startheffing	€	173.62
eindheffing	€	499.73
gem .heffing	€	330.07
1e groeiperiode rioolheffing		18 jaar
1e groeipercentage rioolheffing		3.07%
2e groeiperiode rioolheffing		14 jaar
2e groeipercentage rioolheffing		0

Dotaties Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)		
dotatie startjaar	€	205 915
dotatie eindjaar	€	637 910
dotaties gemiddeld	€	832 227
groeiperiode dotaties		nvt
groei % dotaties		nvt

Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)			
rente opbrengsten spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	405 606
afwaardering saldo spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	-811 212
max.spaarvoorziening	(in 2058)	€	1 910 828
min. spaarvoorziening	(in 2022)	€	20
eindsaldo spaarvoorziening	(in 2069)	€	645 143

Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)			
rente opbrengsten voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
afwaardering voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
max. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
min. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
eindsaldo voorziening GO	(in 2069)	€	-

Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)			
rente opbrengsten voorziening	(2020 t/m 2069)	€	1 787
afwaardering voorziening	(2020 t/m 2069)	€	-3 539
max. saldo voorziening riolering	(in 2020)	€	102 065
min. saldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0
eindsaldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0

BALANS EXPLOITATIE / Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)

LASTEN (excl. BTW)			BATEN (incl BTW)		
dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€	41 611 374	€ 101 054	startsaldo voorziening (BBV 44.2)	
dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€	-	€ 257 278 704	rioolheffing	
rentelasten restinvest. sparen & groot onderhoud	€	0	€ -1 363 577	kwijtschelding	
lopende kapitaallasten	€	10 720 314	€ 14 215 000	overige baten	
waarvan rentelasten	€	-	€ 1 787	renteopbrengsten	
nieuwe kapitaallasten	€	106 641 788			
waarvan rentelasten	€	3 531			
exploitatielasten (overig)	€	72 890 250			
BTW (afdracht aan Algemene Middelen)	€	38 365 702			
afwaardering saldo	€	3 539			
eindsaldo voorziening (BBV 44.2)	€	0			
	€	**270 232 968**	**TOTAAL**	**€**	**270 232 968**

BALANS Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)

LASTEN (excl. BTW)			BATEN (excl. BTW)		
investeringen (vermindering te activeren bedrag)	€	42 604 121	€ 2 043 497	startsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)	
afwaardering saldo	€	811 212	€ 41 611 374	dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)	
eindsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€	645 143	€ 405 606	rente opbrengsten	
			€ -	afwaardering boekwaarde restinvesteringen	
	€	**44 060 477**	**TOTAAL**	**€**	**44 060 477**

BALANS Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)

LASTEN (excl. BTW)			BATEN (excl. BTW)		
investeringen (direct af te boeken)	€	-	€ -	startsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	
afwaardering saldo	€	-	€ -	dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	
eindsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€	-	€ -	rente opbrengsten	
			€ -	afwaardering boekwaarde restinvesteringen	
	€	**-**	**TOTAAL**	**€**	**-**

Financieringsverslag - NOMINAAL

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

v4.10 YAG€R

Opdrachtgever:
Gemeente Aalsmeer
Project:
GRP Aalsmeer
Projectnummer:
C06031.000001

METHODE Ideaal Complex (pos)

Uitgangspunten		
startjaar		2020
prijspeil		2020
heffingseenheden startjaar		14 450
heffingseenheden eindjaar		15 627
rente	investeringen	1.00%
	voorziening/reserve-positief	1.00%
afwaardering op basis van inflatie		2.00%
prijscorrectie kostenkengetallen		1.50%
startsaldo spaarvoorziening		€ 2 043 497
startsaldo egalisatievoorziening groot onderhoud		€ -
startsaldo voorziening (BBV 44.2)		€ 101 054

Investeringen	
direct	€ 80 697 966
activeren (excl nieuwe aanleg)	€ 694 592 936
activeren (uitbreidingsinvesteringen)	€ -
totaal	**€ 775 290 902**

Financieringswijze	
min. % direct afschrijven	0%
max. % direct afschrijven	85%
overgangsperiode activeren > direct	variabel

Boekwaarde		
max. boekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 238 094 806
min. boekwaarde (totaal)	(in 2020)	€ 13 058 770
restboekwaarde (totaal)	(in 2069)	€ 238 094 806

Rioolheffing		
startheffing		€ 173.62
eindheffing		€ 1 318.69
gem .heffing		€ 617.33
1e groeiperiode rioolheffing		18 jaar
1e groeipercentage rioolheffing		3.07%
2e groeiperiode rioolheffing		14 jaar
2e groeipercentage rioolheffing		0

Dotaties Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)		
dotatie startjaar		€ 205 915
dotatie eindjaar		€ 1 683 324
dotaties gemiddeld		€ 1 591 407
groeiperiode dotaties		nvt
groei % dotaties (excl. inflatie)		nvt

Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)			
rente opbrengsten spaarvoorziening	(2020 t/m 2069)	€	786 545
max.spaarvoorziening	(in 2058)	€	4 055 348
min. spaarvoorziening	(in 2022)	€	21
eindsaldo spaarvoorziening	(in 2069)	€	1 702 412

Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)			
rente opbrengsten voorziening GO	(2020 t/m 2069)	€	-
max. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
min. saldo voorziening GO	(in 2020)	€	-
eindsaldo voorziening GO	(in 2069)	€	-

Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)			
rente opbrengsten voorziening	(2020 t/m 2069)	€	1 803
max. saldo voorziening riolering	(in 2020)	€	102 065
min. saldo voorziening riolering	(in 2022)	€	0
eindsaldo voorziening riolering	(in 2069)	€	0

BALANS EXPLOITATIE / Voorziening Beklemde Middelen Derden (BBV 44.2)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (incl BTW)	
dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ 79 570 337	€ 101 054	startsaldo voorziening (BBV 44.2)
dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -	€ 481 713 401	rioolheffing
rentelasten restinvest. sparen & groot onderhoud	€ 0	€ -2 553 081	kwijtschelding
lopende kapitaallasten	€ 13 418 706	€ 24 070 129	overige baten
waarvan rentelasten	€ -	€ 1 803	renteopbrengsten
nieuwe kapitaallasten	€ 216 210 921		
waarvan rentelasten	€ 3 531		
exploitatielasten (overig)	€ 122 806 323		
BTW (afdracht aan Algemene Middelen)	€ 71 327 019		
eindsaldo voorziening (BBV 44.2)	€ 0		
	€ 503 333 306	**TOTAAL**	**€ 503 333 306**

BALANS Spaarvoorziening Rioolvervanging (BBV 44.1d)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (excl. BTW)	
investeringen (vermindering te activeren bedrag)	€ 80 697 966	€ 2 043 497	startsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)
		€ 79 570 337	dotaties spaarvoorziening (BBV 44.1d)
eindsaldo spaarvoorziening (BBV 44.1d)	€ 1 702 412	€ 786 545	rente opbrengsten
	€ 82 400 378	**TOTAAL**	**€ 82 400 378**

BALANS Egalisatievoorziening Groot Onderhoud (BBV 44.1c)

LASTEN (excl. BTW)		BATEN (excl. BTW)	
investeringen (direct af te boeken)	€ -	€ -	startsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
		€ -	dotaties voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)
eindsaldo voorziening groot onderhoud (BBV 44.1c)	€ -	€ -	rente opbrengsten
	€ -	**TOTAAL**	**€ -**

COLOFON

GRP AALSMEER (2021 - 2026)
AALSMEER OP WEG NAAR EEN WATERBESTENDIGE TOEKOMST

KLANT
Gemeente Aalsmeer

AUTEUR
Zita Hegger

PROJECTNUMMER
C06031.000001

ONZE REFERENTIE
D10018445:78

DATUM
24 november 2020

STATUS
Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Jeroen Rijsdijk
Teammanager Adviesgroep Stedelijk Water & Klimaatadaptatie

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 56825
1040 AV Amsterdam
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com

1.Commissie Ruimte en Economie

Dossiernummer	207
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	7 januari 2021
Agendapunt	7
Omschrijving	Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020

Geagendeerd	Vergaderdatum
1.Commissie Ruimte en Economie	7 januari 2021

Gemeente Aalsmeer

RAADSVOORSTEL

Raadsvoorstel nr

Datum B&W-besluit 15 december 2020

Voor de vergadering van raad d.d.
21 januari 2021

Portefeuillehouder Wethouder mr. L.B. Kabout

Afdeling Stedelijke ontwikkeling

Behandelend ambtenaar (voor technische vragen)
B. van Uden
4915
b.van.uden@amstelveen.nl

Behandelen in de raadscommissie Ruimte en Economie
op 5 januari 2021

Onderwerp

Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020

Gevraagd besluit

1. Kennisnemen van de actuele tarieven voor toerekening van bovenwijkse kosten aan projecten;
2. De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020 vast te stellen;
3. De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 per datum raadsbesluit inwerking te laten treden en op dat moment de oude nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2015 te laten vervallen;
4. De budgettaire effecten van deze nota te betrekken bij de 1e Bestuursrapportage 2021 en de kadernota.

WAT WILLEN WE BEREIKEN EN WAT GAAN WE DAARVOOR DOEN

Wat willen we bereiken (effectindicatoren)

Met het vaststellen van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen heeft Aalsmeer een actuele grondslag voor het wettelijke kostenverhaal bij private ontwikkelingen. Hierdoor dragen marktpartijen naar rato bij aan bovenwijkse voorzieningen in de gemeente.

Wat gaan we daarvoor doen (prestatie-indicatoren)

De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 vaststellen. De nota zal worden toegepast in kostenverhaal trajecten tot anterieure overeenkomsten met marktpartijen en particulieren. Daarnaast is de nota van toepassing voor onderbouwing van bovenwijkse kosten bij exploitatieplannen en posterieure overeenkomsten.

ACHTERGROND EN OVERWEGINGEN

Programma (speerpunt)

Programma 5: ruimtelijke ontwikkeling

Aanleiding

Om ruimtelijke ontwikkelingen in Aalsmeer mogelijk te maken zijn in verschillende gevallen infrastructurele aanpassingen nodig buiten het plangebied. De toerekening van de kosten van dergelijke maatregelen aan ruimtelijke ontwikkelingen staat bekend als het kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen. Dit kostenverhaal neemt bij private ontwikkelingen de vorm aan van het vragen dan wel het opleggen van een bijdrage van/aan de ontwikkelaar.

De vorige nota is uit 2015 en de bedoeling was deze regelmatig te actualiseren. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Veel projecten uit de nota 2015 zijn inmiddels gerealiseerd. Deze nieuwe nota 2020 bevat actuele projectenlijsten en kostenniveaus. Met de actualisatie van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen stijgen de totale kostenverhaalmogelijkheden voor bovenwijkse voorzieningen in Aalsmeer van € 1,5 miljoen naar ruim € 5,3 miljoen.

Argumenten

1. Vaststelling van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen geeft uitvoering aan de wettelijke mogelijkheden die de gemeente ter beschikking staan.
   De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020 is opgesteld op grond van de wettelijke mogelijkheden en kaders. De wettelijke grondslag voor het kunnen toerekenen van bovenwijkse investeringen aan (private) projecten staat in de Wet ruimtelijke ordening (Wro, 2008), artikel 6.2.4.sub c van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In artikel Bro artikel 6.2.5 staat welke kosten als bovenwijkse voorzieningen kunnen worden aangemerkt.
   De Wro geeft ook criteria aan voor het toerekenen van bovenwijkse kosten aan projecten, in artikel 6.13 lid 6. De drie toetsingscriteria zijn profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.

2. De actuele tarieven liggen door actualisatie wat hoger dan de vorige nota
   De actuele nota 2020 kent veel nieuwe bovenwijkse investeringen en projecten. De actuele investeringsramingen zijn op basis van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit toegerekend aan de projecten in verschillende gebieden. Dit leidt tot onderstaande nieuwe tarieven in vergelijking met de vorige nota uit 2015.
   De bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen wordt toegerekend op basis van het aantal meters in een plan. Hiervoor zijn er drie grondslagen:
   - Voor grondgebonden woningen toerekening aan m² uitgeefbaar (kavels);
   - Voor appartementen vanaf 4 lagen toerekening per m² bvo;
   - Voor bedrijven per m² bvo bouwvolume.

   Onderstaande tabel geeft een overzicht van de tarieven per m². In de nota 2015 waren de investeringen toegerekend op basis van de 10 buurten van Aalsmeer. Een aantal van deze buurten hebben ruimtelijk gezien een hoge mate van samenhang en zijn daarom in de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 samengevoegd. Het aantal gebieden is daarmee teruggebracht van negen naar vijf. Voor Greenpark Aalsmeer zijn aparte kostenverhaal afspraken gemaakt; bovenwijkse voorzieningen die samenhangend met dit project worden volledig gedragen door Greenpark Aalsmeer. De gebieden bovenlanden en schinkelpolder zijn vanwege de zeer beperkte toerekenbaarheid aan deze gebieden (weinig ontwikkelingen) buiten de scope van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 gehouden. Voor deze ontwikkelingen worden in voorkomende gevallen aparte afspraken gemaakt, gelijk aan het regime voor Greenpark Aalsmeer.

Gebied/buurt	Tarief vorige nota	Nieuw tarief 2020
1. Centrum	€ 13,82	
2. Stommeer	€ 12,44	
3. Stommerkade-Oost	€ 11,15	
4. Hornmeer	€ 12,44	
Kerngebied Aalsmeer (1,2,3,4)		€ 14,21
5. Uiterweg	€ 12,44	€ 7,88
6. Kudelstaart	€ 7,11	€ 9,05
7. Oosteinde	€ 5,86	€ 12,34
8. Bovenlanden	€ 6,71	
9. Schinkelpolder	€ 5,86	
Noordwest (8,9)		apart

3. Met het vaststellen van de nieuwe nota 2020 kan de vorige uit 2015 vervallen
   De actuele nota is gebaseerd op de actuele investeringen en projecten en vervangt daarom de vorige nota.

4. De nota heeft primair financieel effect op de (toekomstige) facilitaire projecten
   Met de nota bovenwijkse voorzieningen kan de gemeente aan marktpartijen een bijdrage (blijven) vragen voor bovenwijkse voorzieningen voor de toekomstige projecten (waarvoor nog geen overeenkomsten zijn gesloten).
   Naast kostenverhaal bij facilitaire projecten wordt de nota ook toegepast op de eigen actieve grondexploitaties van de gemeente. De actuele tarieven hebben een gering negatief effect voor de lopende grondexploitaties, zie hiervoor onderdeel financiën van dit raadsvoorstel. Hier staat tegenover dat de gemeente met de actuele kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen bijdragen kan blijven vragen voor bovenwijkse voorzieningen in het kostenverhaal.

Kanttekeningen

Nog niet voor alle bovenwijkse infraprojecten uit deze Nota Kostenverhaal is de financiële dekking rond. Daar dient deze nota dan ook niet voor. Bij de Kadernota in 2021 wordt een meerjarenperspectief aangeleverd voor de bovenwijkse infraprojecten. De dekking voor die projecten bestaat onder andere uit bestaande middelen in de Reserve Bovenwijks, nieuwe bijdragen vanuit de grondexploitaties op basis van deze Nota Kostenverhaal, de Reserve Buitenruimte en bijdragen van andere overheden. Als blijkt dat er dan nog een tekort op projecten zit, dan zullen daar te zijner tijd nadere keuzes over gemaakt worden.

De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen is een dynamisch document en zal na vaststelling van tijd tot tijd moeten worden geactualiseerd, mede afhankelijk van de mate waarin zich wijzigingen ten opzichte van de gebruikte gegevens inzake ontwikkelingen en voorzieningen voordoen. Het College zal jaarlijks de afweging maken of een herziening nodig is.

Financiën

De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen heeft primair betrekking op kostenverhaaltrajecten bij nog te sluiten (anterieure) overeenkomsten met marktpartijen. Deze zijn nog niet in de begroting opgenomen en derhalve is er geen direct begrotingseffect met vaststelling van deze nota voor deze projecten.
Voor de lopende actieve grondexploitaties is er, door de tariefstijging, een negatief effect van € 0,1 miljoen. Dit wordt ruimschoots gecompenseerd door de kostenverhaal/bijdrage mogelijkheden die de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen mogelijk maakt.

De bijdragen bovenwijkse voorzieningen komen ten gunste van de reserve bovenwijkse voorzieningen. Over de ontwikkeling van deze reserve wordt periodiek gerapporteerd in de planning & control cyclus. Het eerst volgende moment hiervoor is bij de burap en de kadernota.

Communicatie

Na vaststelling zal de nota via internet beschikbaar zijn.

Procedure

Na vaststelling zullen voortaan bij het verzekeren van het kostenverhaal in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen, hetzij anterieur, hetzij door middel van een exploitatieplan, de uitgangspunten van voorliggende Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen 2020 gebruikt worden bij het bepalen van de hoogte van het bovenwijkse kostenverhaal. Tegen deze beleidsnota staat geen bezwaar of beroep open.

Bijlagen

Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer 2020.

De waarnemend secretaris, De voorzitter,

mr. J.J.A. Dunselman mr. G.E. Oude Kotte

BEHANDELING RAAD

Wijziging/aanvullingen na behandeling raadscommissie

Het voorstel aan de raad is	Aanvaarde amendementen / moties
Ongewijzigd aanvaard Gewijzigd aanvaard Verworpen	

RAADSBESLUIT

Besluit

1. Kennisnemen van de actuele tarieven voor toerekening van bovenwijkse kosten aan projecten;
2. De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020 vast te stellen;
3. De nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2020 per datum raadsbesluit inwerking te laten treden en op dat moment de oude nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen 2015 te laten vervallen;
4. De budgettaire effecten van deze nota te betrekken bij de 1e Bestuursrapportage 2021 en de kadernota.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21 januari 2021.

De griffier, De voorzitter,

O. van Kolck mr. G.E. Oude Kotte

Gemeente Aalsmeer

Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen Aalsmeer 2020



Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4
1.2 Doel van de nota 4
1.3 Achtergrondinformatie 4

2. Uitgangspunten 5

2.1 Onderbouwing 5
2.2 De aan te leggen voorzieningen en de doorberekening van kosten 6
2.3 Ruimtelijke plannen waaraan in deze nota kosten worden toegerekend 10

3. Beschrijving bovenwijkse investeringen 12

3.1 Reconstructie N231-zuid, traject Vrouwenakker tot aan Burgemeester Kasteleinweg. 12
3.2 Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg 13
3.3 Molenvlietweg vanaf de Aalsmeerderweg tot de Middenweg in Green Park Aalsmeer 14
3.4 Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg 15
3.5 Reconstructie Machineweg tussen Aalsmeerderweg-Legmeerdijk 16
3.6 Fietspad Bilderdammerweg-Robend 18
3.7 Doortrekken Robend naar Hoofdweg 19
3.8 Opwaarderen hoofdfietsroutes 20
3.9 Reconstructie Van Cleeffkade-Stationsweg 21
3.10 Reconstructie Zijdstraat 22
3.11 Herinrichting Raadhuisplein 23
3.12 Ontsluiting Weteringstraat-Burgemeester Kasteleinweg 24
3.13 Waterfront 25
3.14 Herinrichting VVA-terrein 26
3.15 Fietstunnel MRA-fietsroute Bovenkerk-Aalsmeer 27
3.16 Fietstunnel VRA-fietsroute Westwijk-noord - Aalsmeer 28

4 Samenvattend overzicht bijdrages vanuit grondexploitaties 30

Bijlagen

1 Toerekening bijdrage naar categorieën bestemmingen
2 Tabellen berekening percentages bestemming bestaand gebied en nieuwe ontwikkelingen
3 De bekostiging van bovenwijkse voorzieningen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2015 is de Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen door de gemeenteraad van Aalsmeer vastgesteld. Deze nota onderbouwt op welke wijze een deel van het kostenverhaal van de van de kosten van de “bovenwijkse voorzieningen” wordt toegerekend aan de diverse gebieds- en locatieontwikkelingen. In deze nota worden de uitgangspunten van de nota 2015 geactualiseerd en toegelicht.

1.2 Doel van de nota

Doelstelling van de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen is een duidelijke en transparante regeling voor kostenverhaal van de bovenwijkse voorzieningen. Hierdoor ontstaat vooraf duidelijkheid over de kosten die de gemeente in rekening brengt bij partijen die zelfstandig willen ontwikkelen. We doen dit door de investeringskosten van bovenwijkse voorzieningen concreet te benoemen en begroten en door per voorziening aan te geven op welke wijze een bijdrage wordt bepaald.

De nota heeft consequenties voor alle ontwikkelingslocaties. Het maakt daarbij niet uit of het om een particuliere dan wel om een door de gemeente geïnitieerde ontwikkeling gaat. Alle ontwikkelingen dragen bij aan de bekostiging van de in deze nota benoemde bovenwijkse voorzieningen, voor zover er wordt voldaan aan de drie wettelijke toetsingscriteria profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid.

1.3 Achtergrondinformatie

Vanaf 1972 heeft de gemeente Aalsmeer de regeling Bovenwijkse Voorzieningen en wordt door particuliere en gemeentelijke grondexploitaties afgedragen aan investeringen in bovenwijkse voorzieningen. Sinds 2003 heeft Aalsmeer een Reserve Bovenwijkse Voorzieningen en sinds 2010 een op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gestoelde Nota Bovenwijkse Voorzieningen Aalsmeer. Deze is geactualiseerd en herzien in 2020.

De inkomsten en uitgaven ten behoeve van de bovenwijkse voorzieningen lopen via de Bestemmingsreserve Bovenwijkse Voorzieningen. In een rekenmodel worden de kosten evenredig toegerekend naar de te verwachten grondexploitaties. De voeding is gebaseerd op een vaste bijdrage per vierkante meter (m^2) uitgegeven bouwgrond.

Met de huidige herziening van de nota kostenverhaal worden de (toekomstige) investeringen in de bovenwijkse voorzieningen en de te verwachten ontwikkelingen geactualiseerd.

De uitkomst van de nota zal van toepassing zijn voor de toerekening van de bovenwijkse investeringen aan de toekomstige grondexploitaties. De ontwikkelingen die zijn gerealiseerd of waarvoor middels overeenkomsten reeds afdrachten zijn overeengekomen worden als gerealiseerd beschouwd en worden daarmee onderdeel van het “bestaande gebied”.

Voor het plangebied Greenpark Aalsmeer is in de in 2003 gesloten samenwerkingsovereenkomst afgesproken dat alle bovenwijkse voorzieningen in het plangebied door Greenpark Aalsmeer Gebiedsontwikkeling (GPAG) voor eigen risico en rekening worden aangelegd. Dit gebied/project is daarom gevrijwaard in deze nota.

2. Uitgangspunten

2.1 Onderbouwing

De richtlijnen van de Wet ruimtelijke ordening schrijven voor dat de bijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen volgens de in de wet genoemde drie criteria moet worden bepaald. De toerekening van de bijdrage vindt plaats volgens de drie criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.

In deze systematiek worden de bovenwijkse investeringen aan de ruimtelijke projecten gerelateerd. Daarbij worden de investeringen concreet benoemd en begroot. Per bovenwijkse voorziening wordt de benodigde onderbouwing gegeven op basis waarvan het profijt, de toerekenbaarheid en de proportionaliteit voor de afzonderlijke grondexploitatie kan worden bepaald. Eén en ander resulteert in een gemotiveerde bijdrage vanuit de verschillende grondexploitaties aan de kosten voor de bovenwijkse investeringen.

Hiermee wordt zowel intern (binnen de gemeentelijke organisatie) als extern (ten overstaan van private ontwikkelaars) duidelijkheid en transparantie bewerkstelligd. De nota is een dynamisch document en zal, na vaststelling, van tijd tot tijd moeten worden geactualiseerd, waarbij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen. In bijlage 3, de bekostiging van bovenwijkse voorzieningen, wordt de toerekening van de bovenwijkse kosten nader toegelicht.

Naar verwachting zal per 1 januari 2022 de Omgevingswet inwerkingtreden. Ook onder de Omgevingswet blijft kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen naar verwachting van kracht. Deze nota bovenwijkse voorzieningen wordt dan in de toekomst via beleidsregels in het omgevingsplan geborgd en in de omgevingsvisie wordt het bovenwijkse kostenverhaal benoemd.

2.2 De aan te leggen voorzieningen en de doorberekening van kosten

Gebiedsvisie Aalsmeer 2020

De structuurvisie is de juridische basis voor het kunnen ontvangen van onder meer exploitatiebijdrage/kostenverhaalacties. In de Gebiedsvisie Aalsmeer 2020 (welke dus de juridische status van een structuurvisie heeft) is de ruimtelijke toekomstvisie van de gemeente Aalsmeer uiteengezet. Ondanks het feit dat de structuurvisie geen bindende werking heeft, geeft de visie wel het beleid aan dat de gemeente voornemens is uit te voeren. Het nut van de gemeentelijke structuurvisie ten aanzien van bovenwijkse voorzieningen zit hem vooral in benoeming en onderbouwing van de voorzieningen en de kostendragers (ruimtelijke plannen).

Het Aalsmeerse Verkeers- en Vervoersplan (AVVP) geeft een overzicht van de geplande verkeerskundige investeringen in Aalsmeer. Tevens wordt hierin aangegeven uit welke middelen de investeringen worden gedekt. Op 10 oktober 2017 is een nieuw Uitvoeringsprogramma verkeer Aalsmeer en Kudelstaart vastgesteld.

Bovenwijkse voorzieningen zijn te definiëren als kosten van werken, werkzaamheden en maatregelen, waarvan meerdere exploitatiegebieden profijt hebben. In artikel 6.13 lid 6 Wro wordt gesproken over drie toetsingscriteria voor het toerekenen van deze kosten:

1. Profijt: de ontwikkelingslocatie moet nut ondervinden van de te treffen werken, maatregelen of voorzieningen.
2. Toerekenbaarheid: er moet een causaal verband bestaan tussen de ontwikkelingslocatie en de kosten. De investering zou dus niet aan de orde zijn zonder dat plan of kosten mede worden gemaakt ten behoeve van het plan.
3. Proportionaliteit: indien meerdere gebieden profijt hebben van een investering moeten de kosten naar evenredigheid worden verdeeld.

Alleen voorzieningen zoals genoemd in artikel 6.2.5. Bro (Besluit ruimtelijke ordening) mogen als bovenwijkse voorzieningen worden opgenomen. Het gaat hierbij om:

a. nutsvoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de verbruikstarieven kunnen worden gedekt;
b. riolering met inbegrip van bijbehorende werken en bouwwerken;
c. wegen, ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, trottoirs, voet- en rijwielpaden, waterpartijen, watergangen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg van deze voorzieningen verband houdende werken en bouwwerken;
d. infrastructuur voor openbaar vervoervoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
e. groenvoorzieningen, waaronder begrepen openbare parken, plantsoenen, speelplaatsen, trapvelden en speelweiden, natuurvoorzieningen openbare niet-commerciële sportvoorzieningen;
f. openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
g. straatmeubilair, speeltoestellen, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;

h. gebouwde parkeervoorzieningen, voor zover deze leiden tot optimalisering van het grondgebruik en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, openbaar toegankelijk zijn en voornamelijk worden gebruikt door bewoners en gebruikers van het exploitatiegebied, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
i. uit een oogpunt van milieuhygiëne, archeologie of volksgezondheid noodzakelijke voorzieningen.

De afzonderlijke bovenwijkse voorzieningen zullen in de hierop volgende pagina's nader gespecificeerd en toegelicht worden. Behalve de totale investeringskosten wordt aangegeven als er naast dekking vanuit gemeentelijke middelden er ook externe dekkingsbronnen (zoals bijdragen Provincie, Mra, vervoersregio) aan de orde zijn. De in deze nota opgenomen bedragen betreffen uiteindelijk de gemeentelijke investeringen (dus na aftrek van de externe bijdragen).

Vervolgens wordt aangegeven hoe de kosten toegerekend worden naar de gebieden en de plannen en hoe hoog de bijdrage per m² ontwikkeling voor de desbetreffende bovenwijkse voorziening bedraagt. Zie voor een toelichting hierop bijlage 1.

Investeringen

De volgende investeringen worden als bovenwijkse voorzieningen doorberekend aan de toekomstige ontwikkelingen.

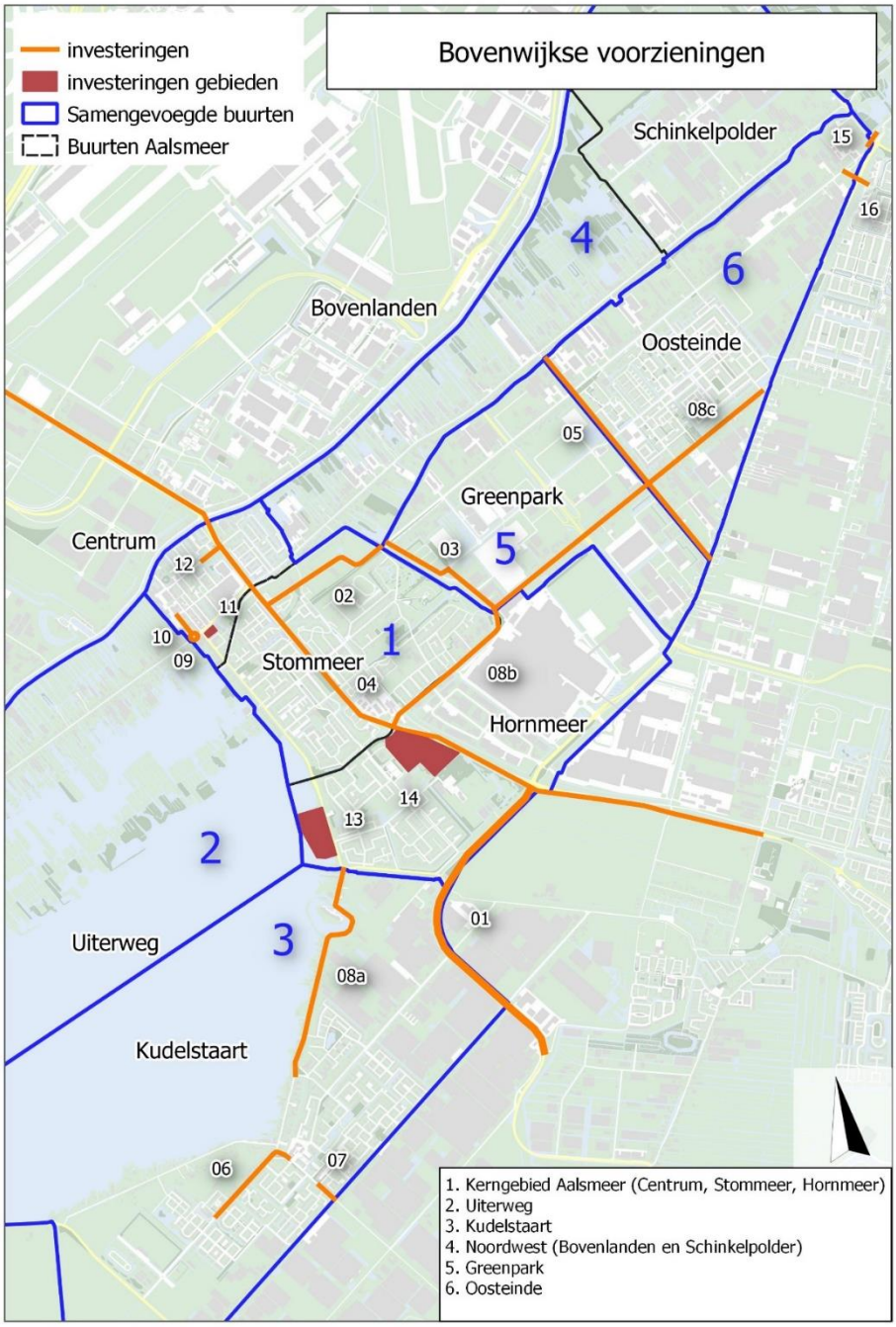
	Voorziening	**Omschrijving**	**Investeringen**
1.	Reconstructie N231-zuid	2x2 tussen Vrouwenakker en Burgemeester Kasteleinweg, inclusief uitbreiden van de kruispunten.	€ 1.500.000[1]
2.	Burgemeester Hoffscholteweg	Gebiedsontsluitingsweg tussen Burgemeester Kasteleinweg en Aalsmeerderweg.	€ 3.210.000[2]
3.	Molenvlietweg	Aanleg nieuwe weg tussen Middenweg en Aalsmeerderweg in het verlengde van de bestaande Molenvlietweg. Inclusief aanleg van twee rotondes (bij Middenweg en bij Aalsmeerderweg).	€ 740.000
4.	Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg	Afwaarderen naar 2x1, met een vrij liggende HOV-busbaan, een regionale fietsroute en extra groenvoorzieningen. De kruispunten worden rotondes en er komt een fietstunnel onder de Legmeerdijk.	€ 5.640.000

[1] Gemeentelijk aandeel investeringskosten. De kosten worden verdeeld tussen Gemeente, Provincie, Vervoerregio, Uithoorn en Aalsmeer
[2] Totaal € 5,65 miljoen kosten. Er is uitgegaan van het nog te realiseren deel.

5.	Reconstructie Machineweg	Herinrichting tussen Oosteinderweg en Legmeerdijk, inclusief aanleg twee rotondes, aanpassing twee andere kruispunten, verbeteren langzaam-verkeersvoorzieningen en afwaarderen Oostelijk deel naar 30 km/uur.	€ 8.500.000
6.	Fietspad Bilderdammerweg-Robend	Aanleg vrij liggend fietspad tussen Calslager Bancken en Graaf Willemlaan.	€ 1.060.000
7.	Doortrekken Robend naar Hoofdweg	Verbeteren aansluiting Kudelstaart-centrum op Hoofdweg, aanleg rotonde.	€ 1.740.000
8.	Opwaarderen hoofdfietsroutes	Verbeteren van 3 fietsroutes: Hornweg, Kudelstaartseweg (Kudelstaart) en Molenvlietweg-Zwarteweg.	€ 3.150.000
9.	Reconstructie Van Cleeffkade-Stationsweg	Herinrichting kruispunt tot rotonde, inclusief verbeteren riolering.	€ 1.620.000
10.	Reconstructie Zijdstraat-Punterstraat-Molenplein	Herinrichting centrumgebied, inclusief verbeteren riolering.	€ 1.040.000
11.	Herinrichting Raadhuisplein	Herinrichting en kwaliteitsverbetering openbare ruimte	€ 2.250.000
12.	Ontsluiting Weteringstraat-Burgemeester Kasteleinweg	Maken nieuwe aansluiting en brug.	€ 1.100.000
13.	Waterfront	Verbeteren recreatieve voorzieningen bij Surfeiland.	€ 2.060.000[3]
14.	Herinrichting VVA-terrein	Verbeteren recreatieve voorzieningen.	€ 2.530.000[4]
15.	Fietstunnel MRA-route Legmeerdijk-Loogman-Aalsmeerderweg	Aanleg fietstunnel tussen Bovenkerk en Aalsmeer.	€ 1.160.000[5]
16.	Fietstunnel VRA-route Oost-West Schweitzerlaan-Aalsmeerderweg	Aanleg fietstunnel tussen Westwijk-noord en Aalsmeer.	€ 1.160.000[6]

[3] Totale investering € 6.260.000 met bijdrage SLS en Waterschap van € 4.200.000
[4] Totale investering € 4.890.000 met bijdrage SLS en Waterschap van € 2.360.000
[5] Totale investering € 4.640.000 met bijdrage Provincie, Verroerregio, Amstelveen
[6] Totale investering € 4.640.000 met bijdrage Provincie, Vervoerregio, Amstelveen

Onderstaande figuur toont de verschillende investeringen in bovenwijkse voorzieningen.



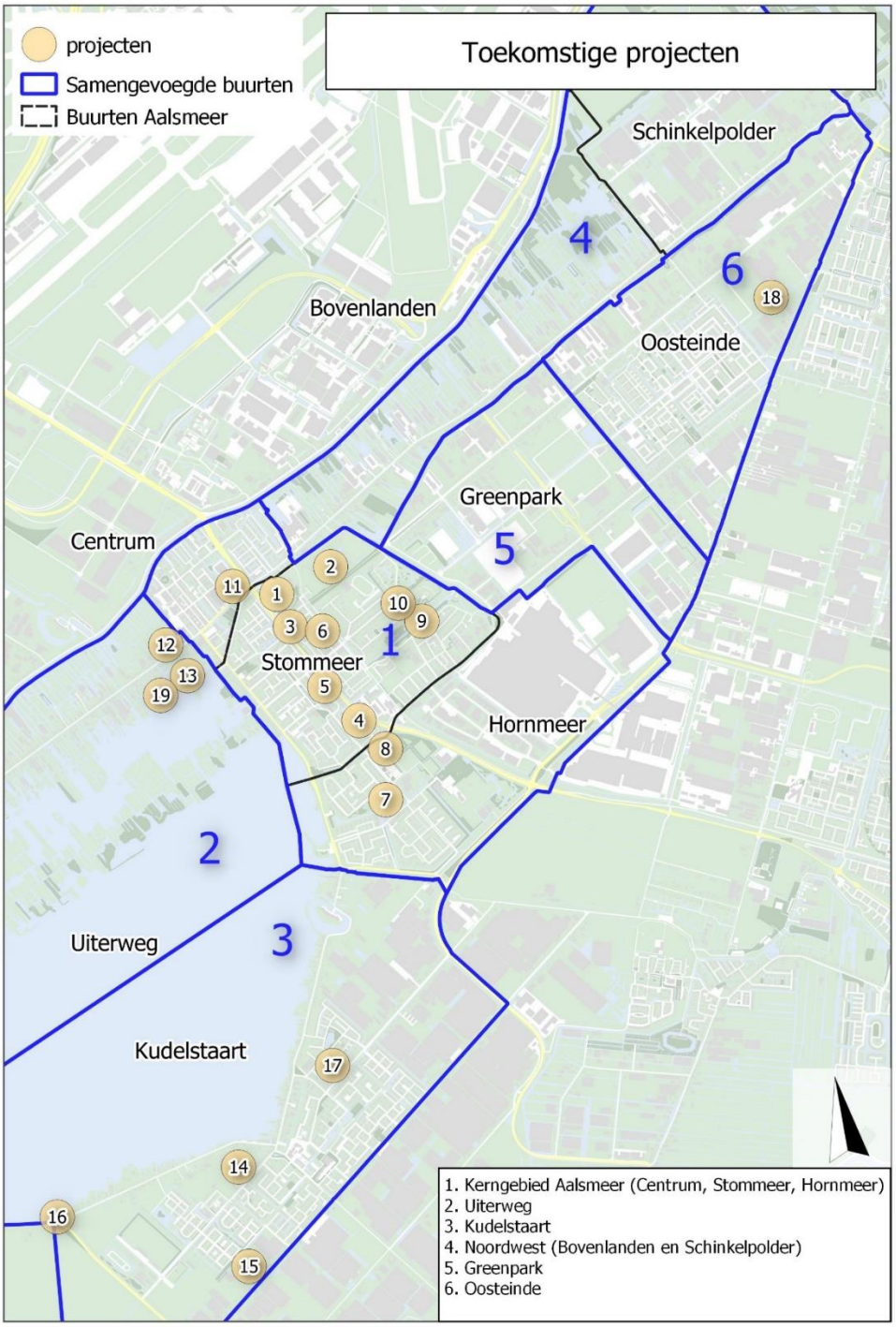
2.3 Ruimtelijke plannen waaraan in deze nota kosten worden toegerekend

De prognose voor de komende jaren is dat de gemeente Aalsmeer groeit met ca. 3.000 woningen en een kleine toevoeging aan overige bestemmingen. In totaal wordt rekening gehouden met een toevoeging van ruim 439.000 m² bvo. In de onderstaande tabel staat de verwachte ontwikkeling per gebied. Naast de bekende plannen is rekening gehouden met plannen die zich in de initiatieffase bevinden. In totaal gaat om zo'n 200 woningen.

Voor de buurt Noordwest is alleen een aantal mogelijke particuliere ontwikkelingen voorzien. Door de zeer beperkte toevoeging is besloten deze buurt buiten de scope van deze nota bovenwijkse voorzieningen te laten, gelijk aan Greenpark Aalsmeer. Indien bovenwijkse voorzieningen van toepassing zijn, worden deze project-specifiek in beeld gebracht.

Gebied	Programma				Verdeling toekomstige ontwikkelingen en bestaand gebied in m²			
	aantal app	aantal egw	woningen totaal	m² overig	m² toekomstige ontwikkelingen	m² bestaand gebied	totaal	percentage toekomstig
KERNGEBIED AALSMEER	907	353	1.260	2.000	163.300	1.240.920	1.404.220	11,63%
UITERWEG	32	75	107	1.000	19.200	65.900	85.100	22,56%
KUDELSTAART	265	342	607		94.900	724.280	819.180	11,58%
OOSTEINDE	400	625	1.025		165.000	586.120	751.120	21,97%
NOORDWEST								
TOTAAL	1.604	1.395	**2.999**	**3.000**	**442.400**	**2.617.220**	**3.059.620**	**14,46%**

De figuur op de volgende pagina toont de projecten per gebied.



1. Polderzoom fase 1 (De Tuinen)	5. Opheliahof (De Tuinen)	9. Jac. P. Thijsselaan 1a	13. Recreatiewoningen	17. Graaf Willemlaan
2. Polderzoom fase 2 (De Tuinen)	6. Spoorlaan	10. Ophelialaan 230	14. Westeinderhage	18. Oosteindedriehoek
3. Laurierhof (De Tuinen)	7. Roerdomplaan / Meervalstraat	11. Van Cleeffkade	15. Hoofdweg-zuid	19. Nautische voorzieningen
4. Zwarteweg (De Tuinen)	8. VVA terrein	12. Uiterweg 38	16. Herenweg 61-69	

3. Beschrijving bovenwijkse investeringen

3.1 Reconstructie N231-zuid, traject Vrouwenakker tot aan Burgemeester Kasteleinweg.

Omschrijving

Dit project betreft het verbreden van de N231 van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken en het herinrichten van de kruispunten van de N231 met de Hoofdweg, de Mijnsherenweg en de Bachlaan. De kruispunten van de N231 met de Burgemeester Kasteleinweg en de Lakenblekerstraat worden in het project HOVASZ meegenomen. Ook bij deze kruispunten worden 2x2 rijbanen gerealiseerd.
Het traject is in 2017/2018 nader onderzocht door de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio om enerzijds de capaciteit van de afwikkeling van het verkeer te verbeteren en anderzijds de reistijd van het openbaar vervoer (R-net 357/358) te verbeteren. De gemeente Aalsmeer heeft altijd rekening gehouden met haar aandeel op basis van de potentheorie bij de aanpassing van de kruisingen (Hoofdweg, Mijnsherenweg en Bachlaan).
Op basis van de meest recente ramingen (medio 2018) van de hierboven beschreven aanpassingen van de N231 is de bijdrage van Aalsmeer geschat op € 400.000; dit is circa 7% van de totale investering aan de N231. In de hierboven genoemde studie was het verbreden van de N231 tussen Bachlaan en Burgemeester Kasteleinweg nog niet meegenomen. Om een robuuste wegenstructuur te creëren en het verkeer bovendien te stimuleren de N231 te gebruiken in plaats van andere lokale wegen vindt de gemeente Aalsmeer het verbreden van dit wegvak ook noodzakelijk. Het is mogelijk dat Aalsmeer ook aan de verbreding van dit wegvak moet bijdragen. De werkelijke bijdrage aan dit provinciale project moet nog bestuurlijk worden afgestemd. Vooralsnog wordt rekening gehouden met een bijdrage van € 1.500.000.

Doel

De investeringen hebben tot doel om de grotere verkeersintensiteit te kunnen verwerken ten behoeve van de nieuwe ontwikkelingen in de wijken Centrum, Stommeer, Stommeerkade-Oost, Hornmeer, Uiterweg, Kudelstaart en Oosteinde. Het bestaande wegprofiel en de kruisingen van de N231 kunnen het drukke verkeer ten gevolge van de te verwachten ontwikkelingen onvoldoende verwerken. Met de aanpassing van de kruispunten en de verbreding van het wegprofiel wordt de wegcapaciteit aangepast op basis van de verkeersprognoses van de geplande ontwikkelingen in de genoemde wijken.
De investeringen hiervoor zijn toerekenbaar aan de nieuwe ontwikkelingen. De bijdrage vanuit de gemeente aan de aanpassingen aan de kruisingen en de verbreding van de wegvlakken worden als bovenwijkse investeringen naar rato toegerekend aan de nieuwe ontwikkelingen van de wijken die hiervan profijt hebben. De overige kosten zijn voor rekening van de provincie Noord-Holland, de vervoerregio Amsterdam en de gemeente Uithoorn.

Planning

De provincie gaat nu eerst groot onderhoud plegen en Provincie, Vervoerregio en gemeenten gaan met elkaar verder in overleg over toekomstige verbeteringen van de bereikbaarheid in het zuidelijk deel van Amstelland, waaronder de N231. Uitvoering staat gepland na 2022.

1	**Reconstructie N231-zuid, traject Vrouwenakker tot aan Burgemeester Kasteleinweg**					
	Totale investering				€	1.500.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.500.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,54%	€	1.283.110
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	216.890
	Totaal				€	1.500.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,34%	€	80.059
	Uiterweg	ja	ja	0,63%	€	9.413
	Kudelstaart	ja	ja	3,10%	€	46.525
	Oosteinde	ja	ja	5,39%	€	80.892
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	216.890
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					442.400
	Bijdrage per m2				**€**	**0,49**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.2 Aanleg Burgemeester Hoffscholteweg

Omschrijving

Nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur met vrij liggende asfaltfietspaden en voetpaden. De aansluiting van de Burgemeester Hoffscholteweg op de Burgemeester Kasteleinweg wordt nog aangepast in het kader van de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg (aanleg van een rotonde).
De afgelopen jaren zijn gronden verworven voor de aanleg van De Burgemeester Hoffscholteweg en is het tracé voorbelast. De totale investeringen voor de nog uit te voeren delen zijn geraamd op € 3.210.000.

Doel

De nieuw aan te leggen ontsluitingsweg is een onderdeel van de nieuwe hoofdwegenstructuur en dient ter ontsluiting van zowel het “bestaande gebied” als de toekomstige ontwikkelingen, waar onder woningbouw in het gebied Stommeerkade-Oost.

Planning

In 2014 is met de uitvoering gestart. Er zijn bodemsaneringen uitgevoerd en het eerste deel van de Burgemeester Hoffscholteweg is gerealiseerd ter plaatse van de gebiedsontwikkeling Polderzoom fase 1. Het wegvak is aangesloten op de Burgemeester Kasteleinweg, maar de definitieve aansluiting, een rotonde met een vrij liggende busbaan in het midden, wordt gerealiseerd bij de uitvoering van de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg (voorziening 4).

Het wegvak van de Burgemeester Hoffscholteweg dat aansluit op kruising Aalsmeerderweg-Stommeerkade-Ophelialaan is in 2016 gestart en wordt naar verwachting in 2022 opgeleverd. De uitvoering neemt geruime tijd in beslag vanwege de benodigde tijd voor de ontruiming van het tracé, de bodemsanering en de verlegging van nutsvoorzieningen.

2	**Burgemeester Hoffscholteweg**					
	Totale investering				€	3.210.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	3.210.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,49%	€	2.712.118
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	497.882
	Totaal				€	3.210.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,29%	€	233.969
	Uiterweg	ja	ja	0,86%	€	27.509
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,36%	€	236.404
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	497.882
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					347.500
	Bijdrage per m2				**€**	**1,43**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.3 Molenvlietweg vanaf de Aalsmeerderweg tot de Middenweg in Green Park Aalsmeer

Omschrijving

Aanleg van een gebiedsontsluitingsweg met een vrij liggend fietspad, nieuwe kruispunten (rotondes) en een nieuw wegvak van de Molenvlietweg. Het wegvak maakt voor een deel onderdeel uit van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Green Park Aalsmeer. Het wegvak wordt door de Vervoerregio Amsterdam beschouwd als een “regionale inprikker” (op de N201). Het ontwerp is in 2018 door de raad vastgesteld.

Doel

De aanleg van het wegvak en de rotondes heeft tot doel om de Middenweg (hoofdontsluiting richting N201) aan te sluiten op de Aalsmeerderweg, Stommeerkade en de Burgemeester Hoffscholteweg (voorziening 2) en een grotere verkeersintensiteit te kunnen verwerken ten behoeve van de nieuwe ontwikkelingen in de omliggende wijken. De kosten worden gedekt uit een bijdrage van de Vervoerregio (ca 50 %), de gebiedsontwikkeling Green Park Aalsmeer (ca 25 %) en de nieuwe ontwikkelingen in de omliggende wijken (ca 25 %). De kosten worden naar rato verdeeld tussen de nieuwe ontwikkelingen in de wijken Centrum, Stommeer, Stommeerkade-Oost, Hornmeer, Uiterweg, Oosteinde.

Planning

De realisatie is gepland van 2019-2021. In 2019 is gestart met de verlegging van kabels en leidingen. De Molenvlietweg wordt in 2 fasen gerealiseerd. Fase 1 is het wegvak tussen de Middenweg en de toegangsweg naar het nieuwe bedrijventerrein in Green Park Aalsmeer. Deze ligt halverwege het wegvak tussen de Middenweg en de Aalsmeerderweg. Deze fase 1 wordt eerder uitgevoerd vanwege de nieuwbouwplannen in Green Park Aalsmeer.
Fase 2 is het wegvak tussen de Aalsmeerderweg en de toegangsweg. Een deel van dit wegvak wordt aangelegd op een dijklichaam. Het aanbrengen van de voorbelasting op het dijklichaam vraagt een gecontroleerde aanpak, die geruime tijd in beslag neemt.

3	**Molenvlietweg incl. 2 rotondes**					
	Totale investering				€	2.960.000
	Externe bijdragen				€	-2.220.000
	Aandeel bovenwijks			100%	€	740.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,49%	€	625.223
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	114.777
	Totaal				€	740.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,29%	€	53.937
	Uiterweg	ja	ja	0,86%	€	6.342
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,36%	€	54.498
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	114.777
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					347.500
	Bijdrage per m2				**€**	**0,33**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.4 Herinrichting Burgemeester Kasteleinweg

Omschrijving

Herinrichting van een 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg met vrij liggend fiets- en voetpad en een vrijdingende HOV-baan. De verkeersregelinstallaties bij Dorpsstraat, Van Cleeffkade-Oosteinderweg, Ophelialaan en Zwarteweg worden vervangen door rotondes. Ter plaatse van de kruising met de N231 komt een fietstunnel. Op 7 juli 2016 heeft de raad het ontwerp vastgesteld.

Doel

De herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg heeft tot doel om doorgaand verkeer zo veel mogelijk buiten het dorp om te leiden en meer ruimte te bieden voor hoogwaardig openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Ook is het doel om de doorsnijding van het dorp te verminderen en beide

dorpshelften op een verkeersveilige manier met elkaar te verbinden. In dit project wordt ook een grote nieuwe rioolpersleiding aangelegd ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen en het bestaande gebied. De maatregelen zijn zowel bedoeld voor het “bestaande gebied” als voor de nieuwe ontwikkelingen en worden naar rato aan de nieuwe ontwikkelingen in de wijken Centrum, Stommeer, Stommeerkade-Oost, Hornmeer, Uiterweg, Kudelstaart en Oosteinde toegerekend.

Planning

Het ontwerp van de herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg is in 2016 vastgesteld. De herinrichting van de Burgemeester Kasteleinweg maakt onderdeel uit van het project HOVASZ en dat staat voor Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding Aalsmeer-Schiphol-Zuid, die in Uithoorn, Aalsmeer en Haarlemmermeer op het oude N201-tracé wordt gerealiseerd. Het project is door de provincie Noord-Holland in 2018 aanbesteed en begin 2019 gegund aan een opdrachtnemer. De uitvoering van project HOVASZ is gepland in de periode medio 2020-2021.
Vanwege indexering en nadere uitwerking zijn de kosten van dit onderdeel toegenomen.

4	**Reconstructie Burgemeester Kasteleinweg HOVASZ**					
	Totale investering				€	5.640.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	5.640.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,54%	€	4.824.495
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	815.505
	Totaal				€	5.640.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,34%	€	301.022
	Uiterweg	ja	ja	0,63%	€	35.393
	Kudelstaart	ja	ja	3,10%	€	174.935
	Oosteinde	ja	ja	5,39%	€	304.155
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	815.505
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					442.400
	Bijdrage per m2				**€**	**1,84**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.5 Reconstructie Machineweg tussen Aalsmeerderweg-Legmeerdijk

Omschrijving

De Machineweg wordt heringericht tussen de Oosteinderweg en de Legmeerdijk. Het gaat om een 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg bedoeld voor de ontsluiting van diverse wijken en nieuwe voorzieningen in Aalsmeer-Oosteinde. In het project worden de kruispunten met de Aalsmeerderweg, Middenweg-Catharina-Amalialaan, Hornweg en Japanlaan heringericht. De fietspaden langs de Machineweg

worden opgewaardeerd tot regionale hoofdfietsroute met gesloten verharding en waar mogelijk worden deze verbreed. Tussen Hornweg en Japanlaan komt een vrijliggend fietspad waar nu nog fietsstroken liggen. Aanpassen van de kruispunten met de Aalsmeerderweg (nu een VRI, straks een rotonde) en de Middenweg (nu een voorrangskruispunt, straks een rotonde) is nodig om het toenemende verkeer als gevolg van alle nieuwe ontwikkelingen op een veilige manier te kunnen verwerken. Het wegvak ten oosten van de Japanlaan wordt afgewaardeerd naar 30 km/uur-gebied. Recent is een geactualiseerde ramin gereedgekomen voor de hele reconstructie die uitkomt op € 8,5 miljoen.

Doel

Het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voor zowel het “bestaande gebied” als nieuwe ontwikkelingen t.b.v. de wijken rondom de Machineweg. De investeringen staan primair ten dienste van het “bestaande gebied” en de nieuwe ontwikkelingen in de wijken Centrum, Stommeer, Stommeerkade-Oost, Hornmeer en Oosteinde.

Planning

Uitvoering is gepland in de jaren 2021-2023, waarbij de planning moet worden afgestemd op de reconstructie van de Middenweg en de realisatie van bouwplan het Rooie Dorp.

5	**Reconstructie Machineweg**					
	Totale investering				€	8.500.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	8.500.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,77%	€	7.205.285
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	1.294.715
	Totaal				€	8.500.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,58%	€	644.005
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,66%	€	650.709
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	1.294.715
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					328.300
	Bijdrage per m2				**€**	**3,94**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.6 Fietspad Bilderdammerweg-Robend

Omschrijving

De Bilderdammerweg is een van de belangrijkste ontsluitingswegen van Kudelstaart. Langs een deel van deze weg ligt al een vrijliggend fietspad, langs een deel nog niet. Op dit deel moeten de fietsers nu mengen met het auto- en busverkeer. Nu de hoeveelheid verkeer op de Bilderdammerweg verder gaat toenemen als gevolg van de bouw van nieuwbouwwijk Westeinderhage is het nodig om ook langs het noordelijk deel van de weg de fietsers te scheiden van het autoverkeer. Hiertoe moet een vrijliggend fietspad worden aangelegd langs de Bilderdammerweg en het Robend, tussen Calslager Bancken en Graaf Willemlaan.

Doel

Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de capaciteit van de weg voor het auto- en busverkeer. De maatregelen zijn nodig om nieuwbouwwijk Westeinderhage, te kunnen faciliteren, maar komen ook ten goede aan de bestaande wijken.

Planning

Uitvoering is nu nog niet concreet gepland, maar vindt naar verwachting plaats in de periode 2022-2024.

6	**Fietspad Bilderdammerweg-Robend**					
	Totale investering				€	1.060.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.060.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			88,42%	€	937.202
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,58%	€	122.798
	Totaal				€	1.060.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	nee	nee	0,00%	€	-
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	ja	ja	11,58%	€	122.798
	Oosteinde	nee	nee	0,00%	€	-
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,58%	€	122.798
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					94.900
	Bijdrage per m2				**€**	**1,29**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.7 Doortrekken Robend naar Hoofdweg

Omschrijving

Om het centrum van Kudelstaart beter te ontsluiten op de Hoofdweg en het verkeer van en naar Kudelstaart te stimuleren gebruik te maken van de wegen buiten het dorp om, zoals de Hoofdweg, is het wenselijk om het Robend rechtstreeks aan te sluiten op de Hoofdweg. Aansluiting vindt dan plaats recht tegenover de Dwarsweg, door middel van een rotonde. Overige minder geschikte wegen in het centrum van Kudelstaart worden dan ontlast en de bereikbaarheid van de wijken verbetert. Om een rotonde te kunnen aanleggen, is een ingrijpende reconstructie van de kruising Hoofdweg-Dwarsweg nodig, vanwege de erlangs liggende sloot. Indicatieve kosten ongeveer € 1,74 miljoen euro nominaal (inclusief indexatie). Na uitwerken van een plan zal een betere kostenraming kunnen worden gemaakt.

Doel

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Kudelstaart-centrum en Kudelstaart-zuid, het verbeteren van de verkeersveiligheid in het centrum en de wijken. Deels toerekenbaar aan nieuwe ontwikkelingen, omdat hierdoor de hoeveelheid verkeer toeneemt.

Planning

Uitvoering is nog niet concreet gepland, maar zou bij het rondkrijgen van de dekking kunnen plaatsvinden in de periode 2025-2030.

7	**Doortrekken Robend-Hoofdweg**					
	Totale investering				€	1.740.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.740.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			88,42%	€	1.538.425
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,58%	€	201.575
	Totaal				€	1.740.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	nee	nee	0,00%	€	-
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	ja	ja	11,58%	€	201.575
	Oosteinde	nee	nee	0,00%	€	-
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,58%	€	201.575
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					94.900
	Bijdrage per m2				**€**	**2,12**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.8 Opwaarderen hoofdfietsroutes

Omschrijving

Diverse regionale hoofdfietsroutes in Aalsmeer en Kudelstaart worden de komende jaren opgewaardeerd. Waar mogelijk worden deze verbreed en voorzien van gesloten verharding. Dit gebeurt om het fietsen te stimuleren en beter te faciliteren en een goed alternatief te bieden voor het gebruik van de auto, omdat de druk op het wegennet toeneemt. Door meer mensen te laten fietsen, kunnen nieuwe ontwikkelingen worden gefaciliteerd en zal de druk op het autonet minder toenemen dan wanneer dat niet gebeurt. De komende paar jaar worden de volgende fietsroutes aangepakt:

- Kudelstaartseweg tussen Bachlaan en Madame Curiestraat
- Molenvlietweg en Zwarteweg tussen Middenweg en Burgemeester Kasteleinweg
- Hornweg tussen Molenvlietweg en Palingstraat

Indicatieve kosten ongeveer € 1,0 miljoen per route (prijspeil 2020, er is rekening gehouden met 2% indexatie tot en met uitvoering). Na uitwerken van het plan kan een betere kostenraming worden gemaakt. De Vervoerregio zal naar verwachting ook bijdragen, afhankelijk van de te kiezen maatregelen, maar bijdragen zijn nog niet bekend.

Doel

Het stimuleren en faciliteren van het fietsverkeer, om de druk op het autonet te verminderen, het milieu te sparen en nieuwe ontwikkelingen beter te ontsluiten. Deels bestaande gebied, deels t.b.v. nieuwe ontwikkelingen.

Planning

De drie routes worden momenteel onderzocht en voorbereid. Uitvoering is gepland in de jaren 2021-2024.

8	**Opwaarderen hoofdfietsroutes (Hornweg,Kudelstaartseweg,Zwarteweg):**					
	Totale investering				€	3.150.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	3.150.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,77%	€	2.701.834
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,23%	€	448.166
	Totaal				€	3.150.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,49%	€	172.934
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	ja	ja	3,19%	€	100.499
	Oosteinde	ja	ja	5,55%	€	174.734
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,23%	€	448.166
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					423.200
	Bijdrage per m2				**€**	**1,06**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.9 Reconstructie Van Cleeffkade-Stationsweg

Omschrijving

De Van Cleeffkade en Stationsweg zijn twee belangrijke ontsluitingswegen van Aalsmeer. De kruising tussen beide wegen (voorrangskruising in een bocht) is overbelast en wordt door veel weggebruikers als onveilig ervaren. In de Centrumvisie van Aalsmeer is vastgelegd dat het wenselijk is deze kruising opnieuw in te richten, waarbij de gemeenteraad zijn voorkeur heeft uitgesproken voor de aanleg van een rotonde. Om een goede rotonde te kunnen inpassen is een ingrijpende reconstructie nodig.

Doel

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op dit drukke punt in het centrum van Aalsmeer. Zowel de bestaande wijken als nieuwe ontwikkelingen hebben hier baat bij.

Planning

Uitvoering is voorzien in 2024. De totale kosten worden geschat op € 2,5 miljoen waarvan € 1 miljoen onderhoud en € 1,5 miljoen herinrichting. De onderhoudskosten komen niet in aanmerking voor kostenverhaal en zijn derhalve buiten beschouwing gelaten. Inclusief indexatie bedraagt het totale bedrag € 1.620.000.

9	**Reconstructie Van Cleeffkade-Stationsweg**					
	Totale investering				€	1.620.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.620.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			87,75%	€	1.421.487
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			12,25%	€	198.513
	Totaal				€	1.620.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	10,96%	€	177.629
	Uiterweg	ja	ja	1,29%	€	20.885
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	nee	nee	0,00%	€	-
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			12,25%	€	198.513
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					182.500
	Bijdrage per m2				**€**	**1,09**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.10 Reconstructie Zijdstraat

Omschrijving

De Zijdstraat is de belangrijkste winkelstraat van Aalsmeer waar inwoners uit alle wijken en kernen gebruik van maken. Een kwaliteitsverbetering is daarom zeer wenselijk. De visie op de nieuwe inrichting van de Zijdstraat, Punterstraat en Molenplein is vastgelegd in de Centrumvisie Aalsmeer. Verwachte kosten indicatief ongeveer € 1,8 miljoen, waarvan € 1,0 voor kwaliteitsverbetering (€ 1,04 miljoen nominaal) en € 0,8 voor onderhoud. Na uitwerken van het plan kan een betere kostenraming worden gemaakt.

Doel

Het verbeteren van de uitstraling en inrichting van het kernwinkelgebied van Aalsmeer en het waarborgen van de verkeersveiligheid en het functionele gebruik van de wegen. Daarnaast zal de wateroverlast verminderen door verbeteringen aan het rioolstelsel.

Planning

Uitvoering is voorzien in 2022.

10	**Reconstructie Zijdstraat**					
	Totale investering				€	1.040.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.040.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,49%	€	878.692
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	161.308
	Totaal				€	1.040.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,29%	€	75.803
	Uiterweg	ja	ja	0,86%	€	8.913
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,36%	€	76.592
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,51%	€	161.308
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					347.500
	Bijdrage per m2				**€**	**0,46**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.11 Herinrichting Raadhuisplein

Omschrijving

De inrichting van het Raadhuisplein in Aalsmeer is gedateerd. Een kwaliteitsverbetering is wenselijk en kan gecombineerd worden met groot onderhoud aan verharding en riolering. Inwoners uit alle wijken en kernen maken gebruik van dit plein. Een kwaliteitsverbetering komt ten goede aan bestaande wijken en aan nieuwe voorzieningen. Kostenraming ongeveer € 2,6 miljoen euro, waarvan € 2,1 miljoen voor herinrichting (€ 2,25 miljoen nominaal) en overige kosten onderhoud. Na uitwerken van het plan kan een betere kostenraming worden gemaakt.

Doel

Het verbeteren van de functionaliteit en gebruikswaarde van dit plein.

Planning

Uitvoering is nu nog niet concreet gepland, maar zou na het rondkrijgen van de financiële dekking ingepland kunnen worden vanaf 2023-2024.

11	**Herinrichting Raadhuisplein**					
	Totale investering				€	2.250.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	2.250.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,54%	€	1.924.665
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	325.335
	Totaal				€	2.250.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,34%	€	120.088
	Uiterweg	ja	ja	0,63%	€	14.119
	Kudelstaart	ja	ja	3,10%	€	69.788
	Oosteinde	ja	ja	5,39%	€	121.339
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	325.335
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					442.400
	Bijdrage per m2				**€**	**0,74**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.12 Ontsluiting Weteringstraat-Burgemeester Kasteleinweg

Omschrijving

De Van Cleeffkade is een drukke verkeersroute door het centrum van Aalsmeer en wordt mede gebruikt voor de ontsluiting van het centrumgebied. Dit zorgt ook voor extra druk op de kruising Van Cleeffkade-Stationsweg-Uiterweg. Om deze route te ontlasten is het wenselijk om het oude centrum extra te ontsluiten. Dit is mogelijk door vanaf de Burgemeester Kasteleinweg een nieuwe aansluiting te maken richting de Weteringstraat. Deze aansluiting wordt dan rechts in, rechts uit, omdat de Burgemeester Kasteleinweg ter plaatse van de Weteringstraat niet overgestoken kan worden (in verband met de busbaan). Vooral rechts inrijden richting Weteringstraat zal zorgen voor een ontlasting van de Van Cleeffkade en de kruispunten met de Stationsweg en de Burgemeester Kasteleinweg.

Doel

Het verbeteren van de bereikbaarheid van het oude centrum van Aalsmeer, het ontlasten van de Van Cleeffkade en de kruispunten van de Van Cleeffkade met de Burgemeester Kasteleinweg, de Stationsweg en de tussenliggende kruispunten, en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Van Cleeffkade.

Planning

De huidige planning gaat ervan uit dat de uitvoering kan plaatsvinden in de periode 2024-2026.

12	**Onsluiting Weteringstraat-Kasteleinweg**					
	Totale investering				€	1.100.000
	Externe bijdragen					
	Aandeel bovenwijks			100%	€	1.100.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			88,37%	€	972.078
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,63%	€	127.922
	Totaal				€	1.100.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	11,63%	€	127.922
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	nee	nee	0,00%	€	-
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			11,63%	€	127.922
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					163.300
	Bijdrage per m2				**€**	**0,78**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.13 Waterfront

Omschrijving

Het recreatiegebied rond het Surfeiland aan de Kudelstaartseweg in Aalsmeer wordt opnieuw ingericht. Diverse recreatieve voorzieningen worden toegevoegd. Het hele gebied krijgt een kwaliteitsslag, met input vanuit de bevolking. Een kwaliteitsverbetering van dit gebied komt ten goede aan bestaande wijken en aan nieuwe voorzieningen. Het project kost ongeveer € 6,26 miljoen, waarvan € 4,2 miljoen door andere partijen wordt bijgedragen (SLS-subsidie en bijdrage waterschap) en € 2,0 miljoen door Aalsmeer.

Doel

Het verbeteren van de recreatieve voorzieningen in Aalsmeer voor alle inwoners.

Planning

Uitvoering start eind 2020 en duurt naar verwachting tot eind 2021.

13	**Waterfront**					
	Totale investering				€	6.260.000
	Bijdrage SLS en Waterschap				€	-4.200.000
	Aandeel bovenwijks			100%	€	2.060.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,54%	€	1.762.138
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	297.862
	Totaal				€	2.060.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,34%	€	109.948
	Uiterweg	ja	ja	0,63%	€	12.927
	Kudelstaart	ja	ja	3,10%	€	63.895
	Oosteinde	ja	ja	5,39%	€	111.092
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	297.862
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					442.400
	Bijdrage per m2				**€**	**0,67**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.14 Herinrichting VVA-terrein

Omschrijving

Op het voormalige terrein van Voetbalvereniging Aalsmeer komen diverse nieuwe voorzieningen ten behoeve van alle inwoners van de gemeente. Sommige voorzieningen zullen zelfs bezoekers van buiten de gemeente trekken. Er komt onder andere een evenemententerrein, diverse buitensportvoorzieningen, een natuurbos en een avontuurlijke speeltuin. Het project komt ten goede aan bestaande wijken en aan nieuwe voorzieningen. Kostenraming ongeveer € 4,89 miljoen euro, waarvan € 2,36 miljoen door derden wordt gefinancierd (SLS-subsidie).

Doel

Het verbeteren van de recreatieve voorzieningen in Aalsmeer voor alle inwoners.

Planning

Uitvoering vindt plaats in de periode 2021 t/m 2024.

14	**Herinrichting VVA terrein**					
	Totale investering				€	4.890.000
	Bijdrage SLS				€	-2.360.000
	Aandeel bovenwijks			100%	€	2.530.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			85,54%	€	2.164.179
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	365.821
	Totaal				€	2.530.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	5,34%	€	135.033
	Uiterweg	ja	ja	0,63%	€	15.876
	Kudelstaart	ja	ja	3,10%	€	78.473
	Oosteinde	ja	ja	5,39%	€	136.439
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			14,46%	€	365.821
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					442.400
	Bijdrage per m2				**€**	**0,83**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.15 Fietstunnel MRA-fietsroute Bovenkerk-Aalsmeer

Omschrijving

In de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is een MRA-hoofdfietsroutenet vastgesteld. De regiogemeenten streven hierbij naar een flinke kwaliteitsverbetering van dit fietsnet. Hierbij kan gedacht worden aan vrij liggende brede fietspaden in gesloten verharding, met voldoende verlichting en waar mogelijk voorrang ten opzichte van andere verkeersdeelnemers. Een van de mogelijkheden hiertoe op drukke kruispunten is het ongelijkvloers maken van de fietsroute ten opzichte van de autokruising. Een grote kwaliteitsverbetering op de route Amstelveen-Aalsmeer zou een fietstunnel kunnen zijn tussen de Legmeerdijk in Bovenkerk en de Aalsmeerderweg in Aalsmeer, langs tankstation Loogman. Nu moeten fietsers op deze route meerdere keren autowegen kruisen, via meerdere met verkeerslichten geregelde kruispunten. Dat zorgt voor veel oponthoud en potentiële conflicten met gemotoriseerd verkeer. Een fietstunnel is bovendien ook gunstig voor de verkeersafwikkeling van het autoverkeer, dat dan immers ook minder hoeft te wachten op overstekend langzaam verkeer. De term fietstunnel dekt overigens niet geheel de lading: langzaamverkeertunnel zou beter zijn, want voetgangers kunnen er immers ook gebruik van maken.

Vier regiopartners zouden voor deze tunnel de handen ineen kunnen slaan (Provincie, Vervoerregio, Amstelveen en Aalsmeer) en allen een duit in het zakje kunnen doen om de tunnel te realiseren. Het initiatief voor dit project is genomen en zal naar verwachting op de middellange termijn concreter worden. De kosten voor zo'n fietstunnel bedragen naar verwachting ongeveer 4 miljoen euro (prijspeil 2020), waarbij voor nu een indicatieve verdeling 1/4 per regiopartner zou kunnen worden aangehouden.

Doel

- het verbeteren van de doorstroming op een belangrijke hoofdfietsroute
- het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op de met verkeerslichten geregelde kruisingen
- het stimuleren en beter faciliteren van het langzaam verkeer

Planning

Als alle regiopartners het project steunen is een planning in de periode 2025-2030 mogelijk. Omdat dit een zacht project betreft is deze voor 50% meegenomen in deze nota.

15	**Fietstunnel MRA-route Legmeerdijk-Loogman-Aalsmeerderweg**					
	Totale investering				€	4.640.000
	Bijdrage Provincie, Vervoerregio, Amstelveen				€	-3.480.000
	Aandeel bovenwijks			50%	€	580.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,77%	€	491.655
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	88.345
	Totaal				€	580.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,58%	€	43.944
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,66%	€	44.401
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	88.345
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					328.300
	Bijdrage per m2				**€**	**0,27**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

3.16 Fietstunnel VRA-fietsroute Westwijk-noord - Aalsmeer

In de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is een VRA-hoofdfietsroutenet vastgesteld. De regiogemeenten streven hierbij naar een flinke kwaliteitsverbetering van dit fietsnet. Hierbij kan gedacht worden aan vrij liggende brede fietspaden in gesloten verharding, met voldoende verlichting en waar mogelijk voorrang ten opzichte van andere verkeersdeelnemers. Een van de mogelijkheden hiertoe op drukke kruispunten is het ongelijkvloers maken van de fietsroute ten opzichte van de autokruising. Een grote kwaliteitsverbetering op de route Amstelveen-Aalsmeer (naast project 3.15) zou een fietstunnel kunnen zijn tussen de Schweitzerlaan in Westwijk en de Aalsmeerderweg in Aalsmeer, ter plaatse van het kruispunt Legmeerdijk (N231)- Aalsmeerderweg-Schweitzerlaan. Nu moeten fietsers op deze route autowegen kruisen, via met verkeerslichten geregelde kruispunten. Dat zorgt voor veel oponthoud en potentiële conflicten met gemotoriseerd verkeer. Een fietstunnel is bovendien ook gunstig voor de

verkeersafwikkeling van het autoverkeer, dat dan immers ook minder hoeft te wachten op overstekend langzaam verkeer. De term fietstunnel dekt overigens niet geheel de lading: langzaam verkeertunnel zou beter zijn, want voetgangers kunnen er immers ook gebruik van maken.

Vier regiopartners zouden voor deze tunnel de handen ineen kunnen slaan (Provincie, Vervoerregio, Amstelveen en Aalsmeer) en allen een duit in het zakje kunnen doen om de tunnel te realiseren. Het initiatief voor dit project is genomen en zal naar verwachting op de middellange termijn concreter worden. De kosten voor zo'n fietstunnel bedragen naar verwachting ongeveer 4 miljoen euro (prijspeil 2020), waarbij voor nu een indicatieve verdeling 1/4 per regiopartner zou kunnen worden aangehouden.

Doel

- het verbeteren van de doorstroming op een belangrijke hoofdfietsroute
- het verbeteren van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op de met verkeerslichten geregelde kruisingen
- het stimuleren en beter faciliteren van het langzaam verkeer

Planning

Als alle regiopartners het project steunen is een planning in de periode 2025-2030 mogelijk. Omdat dit een zacht project betreft is deze voor 50% meegenomen in deze nota.

16	**Fietstunnel VRA-route oost-west Westwijk-noord-Aalsmeer**					
	Totale investering				€	4.640.000
	Bijdrage Provincie, Vervoerregio, Amstelveen				€	-3.480.000
	Aandeel bovenwijks			50%	€	580.000
	Toerekenbaar aan het "bestaande gebied" -			84,77%	€	491.655
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	88.345
	Totaal				€	580.000
	Verdeling over grondexploitaties in wijk	1	2	3		Aandeel
	Kerngebied Aalsmeer	ja	ja	7,58%	€	43.944
	Uiterweg	nee	nee	0,00%	€	-
	Kudelstaart	nee	nee	0,00%	€	-
	Oosteinde	ja	ja	7,66%	€	44.401
	Noordwest	nee	nee	0,00%	€	-
	Toerekenbaar aan grondexploitaties			15,23%	€	88.345
	M2 uitgeefbaar/bvo grondexploitaties					328.300
	Bijdrage per m2				**€**	**0,27**
	1. Profijt - 2 Toerekenbaar - 3. Proportionaliteit					

4 Samenvattend overzicht bijdrages vanuit grondexploitaties

Onderstaande tabel toont de bijdragen per gebied.

	Investering	Kerngebied Aalsmeer	Uiterweg	Kudelstaart	Oosteinde	Noordwest	Totaal/ gemiddeld
1	Reconstr.N231	€ 0,49	€ 0,49	€ 0,49	€ 0,49		
2	Burgemeester Hoffscholteweg	€ 1,43	€ 1,43		€ 1,43		
3	Molenvlietweg incl. 2 rotondes	€ 0,33	€ 0,33		€ 0,33		
4	Reconstructie Burgemeester Kasteleinweg HOVASZ	€ 1,84	€ 1,84	€ 1,84	€ 1,84		
5	Reconstructie Machineweg	€ 3,94			€ 3,94		
6	Fietspad Bilderdammerweg-Robend			€ 1,29			
7	Doortrekken Robend-Hoofdweg			€ 2,12			
8	Opwaarderen hoofdfietsroutes (Hornweg,Kudelstaartseweg,Zwarteweg)	€ 1,06		€ 1,06	€ 1,06		
9	Reconstructie Van Cleeffkade-Stationsweg	€ 1,09	€ 1,09				
10	Reconstructie Zijdstraat	€ 0,46	€ 0,46		€ 0,46		
11	Herinrichting Raadhuisplein	€ 0,74	€ 0,74	€ 0,74	€ 0,74		
12	Ontsluiting Weteringstraat-Kasteleinweg	€ 0,78					
13	Waterfront	€ 0,67	€ 0,67	€ 0,67	€ 0,67		
14	Herinrichting VVA terrein	€ 0,83	€ 0,83	€ 0,83	€ 0,83		
15	Fietstunnel MRA-route Legmeerdijk-Loogman-Aalsmeerderweg	€ 0,27			€ 0,27		
16	Fietstunnel VRA-route Oost-West Schweitzerlaan-Aalsmeerderweg	€ 0,27			€ 0,27		
	Bijdrage per m²	**€ 14,21**	**€ 7,88**	**€ 9,05**	**€ 12,34**	**€ -**	**€ 12,13**
	Oppervlakte nieuwe ontwikkelingen m²	163.300	19.200	94.900	165.000	-	**442.400**
	Totaal bijdragen	**€ 2.320.235**	**€ 151.376**	**€ 858.488**	**€ 2.035.658**	**€ -**	**€ 5.365.758**

Bijlage 1 Toerekening bijdrage naar categorieën bestemmingen

De investeringen voor bovenwijkse voorzieningen worden verhaald op alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de toerekening van de kosten van bovenwijkse voorzieningen naar de ontwikkelingen wordt onderscheid gemaakt in de categorieën bestemmingen. Hierbij wordt voor de projectmatige ontwikkelingen verschil gemaakt in toerekening naar woonbestemmingen, grondgebonden of gestapeld, en overige bestemmingen.

- grondgebonden woningen en gestapelde woningbouw tot en met twee bouwlagen: het tarief per m² uitgeefbaar/bestemd terrein;
- gestapelde woningbouw vanaf drie bouwlagen: het tarief per m², maximaal bestemde, bruto vloeroppervlakte (bvo)
- Overige bestemmingen: het tarief per m², maximaal bestemde, bruto vloeroppervlakte (bvo).

Bij de niet-projectmatige ontwikkelingen, veelal particuliere initiatieven, komen relatief vaak afwijkende situaties voor. Voor deze situaties zijn bijzondere categorieën bepaald met een verdere nuancering in de hoogte van de bijdrage bovenwijkse voorzieningen. Artikel 6.2.1 Bro bepaalt welke ontwikkeling als bouwplan wordt aangewezen en voor kostenverhaal in aanmerking komt. Deze lijst dient mede als leidraad voor de bepaling van de bijzondere categorieën:

- Grote woonkavels: voor de grondgebonden woningen geldt een maximale toerekening van 500 m² kaveloppervlakte voor 2^1-kap of geschakelde woningen en 750 m² kaveloppervlakte voor vrijstaande woningen.
- Bestemming (agrarische) bedrijfswoning: bijdrage als bij woonbestemming. Indien de toe te rekenen oppervlakte onvoldoende concreet bepaald kan worden, wordt voor de bepaling van de bijdrage van de woning uitgegaan van de grootte van een gemiddelde woonkavel van 190 m² voor een geschakelde woning en 400 m² voor een vrijstaande woning.
- De uitbreiding van een gebouw met tenminste 1.000 m² maximaal bestemde bruto vloeroppervlakte of met één of meer woningen:
  - voor de (niet)woonbestemming: bijdrage per m² maximaal bestemde bruto vloeroppervlakte (bvo).
  - Voor woonbestemming: bijdrage als bij de reguliere woonbestemming. Indien de toe te rekenen oppervlakte onvoldoende concreet bepaald kan worden, wordt voor de bepaling van de afdracht voor de uitbreiding met één of meerdere woningen uitgegaan van de grootte van een gemiddelde woonkavel van 190 m² voor een geschakelde woning.
- De verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd. Voor deze bestemmingswijziging gelden de regels als bij een reguliere woonbestemming.
- De verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m² bruto

vloeroppervlakte bedraagt. Voor deze uitbreiding gelden de regels als bij een reguliere (niet)woonbestemming voor de maximaal bestemde bruto vloeroppervlakte (bvo).

- De bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1.000 m²: bijdrage per m² maximaal bestemde bruto vloeroppervlakte (bvo) met toepassing van factor 0,1 op het tarief.
- Bij niet-woningbouwfuncties (zoals bedrijfs- en andere commerciële functies) is de verkeer aanzuigende werking zeer afhankelijk van de bestemming. Om tot een juiste proportionele toerekening te komen wordt bij een arbeids- en bezoekers extensieve bestemming de bijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen naar rato naar beneden bijgesteld. Als leidraad hiervoor dient de verhouding van de parkeerbehoefte (volgens de vigerende parkeernormen) van de desbetreffende bestemming t.o.v. de gemiddelde woning.

Niet alle situaties kunnen concreet benoemd worden. In dat geval zal de bijdrage door de gemeente bepaald worden in de lijn van de hierboven opgestelde regels. Voor alle ontwikkelingen geldt dat alleen over de toegevoegde ontwikkeling, ten opzichte van de bestaande bestemming, een bijdrage aan de bovenwijkse voorzieningen is verschuldigd.

Bijlage 2 Tabellen berekening percentages bestemming “bestaand gebied en nieuwe ontwikkelingen

Omrekening woningtypen en arbeidsplaatsen naar m² bestemmingen “bestaand gebied”.

OMREKENING WONINGAANTALLEN EN ARBEIDSPLAATSEN NAAR M2 BESTEMMING "BEST AAND GEBIED

Woningen naar type en buurt, 1 JANUARI 2020

	onb.	C EGW	D app.	E won/bedr EGW	F bedr app.	totaal
Centrum		593	699	0	3	1.295
Stommeer (+St.O)	0	2.226	611	6	1	2.844
Hornmeer	0	1.073	40	3	6	1.122
Ulterweg	0	251	16	9	1	277
Kudelstaart	0	2.906	884	16	0	3.806
Bovenlanden	0	324	20	18	1	363
Greenpark	0	297	7	7	1	312
Oosteinde	0	2.443	291	11	1	2.746
Schinkelpolder	0	161	4	11	3	179
	0	10.274	2.572	81	17	12.944

Bedrijven/instellingen naar grootte/klasse werkzame personen en buurt

Arbeidsplaatsen	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	100-249	>250	**Totaal**
Centrum	163	81	41	18	9	3	2	1	318
Stommeer (+St.O)	318	87	42	16	7	4	1	0	475
Hornmeer	194	81	55	42	38	9	3	2	424
Ulterweg	92	39	9	6	1	0	0	0	147
Kudelstaart	418	83	29	13	4	2	2	0	551
Bovenlanden	102	51	15	7	6	1	0	1	183
Greenpark	119	37	18	8	17	5	3	0	207
Oosteinde	501	120	29	13	12	4	1	0	680
Schinkelpolder	58	38	14	7	3	2	1	0	123
	1.965	617	252	130	97	30	13	4	3.108

Arbeidsplaatsen	1	2-4	5-9	10-19	20-49	50-99	100-249	>250	Bedrijven totaal m2
* Bedrijven met 1 arbeidsplaats worden niet meegenomen									
40 m2 bvo per arbeidsplaats									
Omgerekend naar m2		120	280	600	1.400	3.000	7.000	15.000	
Centrum		9.720	11.480	10.800	12.600	9.000	14.000	15.000	82.600
Stommeer (+St.O)		10.440	11.760	9.600	9.800	12.000	7.000	0	60.600
Hornmeer		9.720	15.400	25.200	53.200	27.000	21.000	30.000	181.520
Ulterweg		4.680	2.520	3.600	1.400	0	0	0	12.200
Kudelstaart		9.960	8.120	7.800	5.600	6.000	14.000	0	51.480
Bovenlanden		6.120	4.200	4.200	8.400	3.000	0	15.000	40.920
Greenpark		4.440	5.040	4.800	23.800	15.000	21.000	0	74.080
Oosteinde		14.400	8.120	7.800	16.800	12.000	7.000	0	66.120
Schinkelpolder		4.560	3.920	4.200	4.200	6.000	7.000	0	29.880
		74.040	70.560	78.000	135.800	90.000	91.000	60.000	599.400
									-74.080
									525.320

Omrekening woningtypen naar m2

	C+E	D+F	EGW 200 m2	app 100,00 m2	woningen totaal m2
Centrum	593	702	118.600	70.200	188.800
Stommeer (+St.O)	2.232	612	446.400	61.200	507.600
Hornmeer	1.076	46	215.200	4.600	219.800
Ulterweg	260	17	52.000	1.700	53.700
Kudelstaart	2.922	884	584.400	88.400	672.800
Bovenlanden	342	21	68.400	2.100	70.500
Greenpark	304	8	60.800	800	61.600
Oosteinde	2.454	292	490.800	29.200	520.000
Schinkelpolder	172	7	34.400	700	35.100
	10.355	2.589	2.071.000	258.900	**2.329.900**

	Woningen	Bedrijven	Totaal
Centrum	916.200	324.720	1.240.920
Ulterweg	53.700	12.200	65.900
Kudelstaart	672.800	51.480	724.280
Oosteinde	520.000	66.120	586.120
Noordwest	105.600	70.800	176.400
	2.268.300	**525.320**	**2.793.620**

Samenvatting bestaand gebied:

woningen	2.329.900	
bedrijven/instellingen	599.400	
		2.929.300 m2
Af: Green Park		
woningen	61.600	
bedrijven/instellingen	74.080	
		135.680 m2
Totaal		**2.793.620 m2**

Bijlage 3 De bekostiging van bovenwijkse voorzieningen

Samenvatting

De Wro verplicht gemeenten het kostenverhaal te verzekeren voor het vaststellen van ruimtelijke plannen. Dat kan, bij voorkeur, via anterieure overeenkomsten en anders via het exploitatieplan. Om de aanlegkosten van bovenwijkse voorzieningen deels door te berekenen aan de grondexploitatie dient dit te voldoen aan de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Bij de keuze van hierbij te hanteren verdeelsleutels is de gemeente aan zet. Een nota over dit onderwerp geeft aan welke voorgenomen aan te leggen voorzieningen er zijn, hoe hoog de vermoedelijke investeringskosten zullen zijn en welke verdeeldeelsleutels bij de doorberekening naar kostendragers gebruikt zullen worden. De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen is een dynamisch document en zal na vaststelling van tijd tot tijd moeten worden geactualiseerd.

Inleiding

De Wro stelt gemeenten verplicht alle ruimtelijke kosten die nodig zijn om voorgenomen (particuliere) bouwplannen te verwezenlijken, in rekening te stellen bij degenen die de baten van de grondontwikkeling ontvangen. De hoogte van de te verhalen kosten wordt onder andere bepaald door het ruimtelijke beleid van de gemeente. Bij de wijze van doorberekening van kosten aan kostendragers gelden de drie criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (p,t,p). De door te berekenen kostensoorten zijn vastgelegd in Bro artikel 6.2.4. Hierin worden ook de "aanlegkosten van voorzieningen" genoemd. In Bro artikel 6.2.5 wordt uitgelegd wat onder de term "voorzieningen" wordt verstaan. De exacte tekst van Bro artikel 6.2.5 is opgenomen onderaan deze bijlage.

Niet alleen de bestaande stad kan profijt hebben van een nieuwe voorziening, mogelijk is dit ook het geval bij (toekomstige) ontwikkellocaties. Indien een voorziening (mede) nodig is voor de ontsluiting van (een deel van) een locatie of een verbeterde ontsluiting van (een deel van) een locatie is ook voldaan aan het criterium van de toerekenbaarheid. Bij het bepalen van proportionaliteit heeft de gemeente de beleidsvrijheid van het bepalen van de verdeelsleutels die nodig worden geacht om de kosten op een juiste wijze aan de kostendragers door te berekenen.

Indien bestaande voorzieningen door nieuwe ontwikkelingen versneld dienen te worden vervangen, maar niet worden veranderd, dienen de meerkosten van het vervangen ten laste van de grondexploitatie of nieuwe ontwikkelingen te komen terwijl de overige kosten niet ten laste van grondexploitatie kunnen worden gebracht.

Kosten die "gebruikelijk" op een andere wijze worden gedekt kunnen niet langs deze weg hun dekking krijgen. Dit laatste geldt voor kosten van afvalinzameling die wettelijk in het afval inzamelingstarief moeten worden begrepen en kosten van het aanbrengen van gas en elektriciteit aansluitingen bij woningen die gebruikelijk in de gebruikstarieven worden versleuteld.

Bovenstaande betekent dat voordat de gemeente overgaat tot vaststelling van aanleg van voorzieningen er aan de hand van de drie criteria eerst bezien moet worden aan welke kostendragers de aanlegkosten moeten worden doorberekend. De plicht om door te berekenen aan grondexploitaties indien de criteria daar aanleiding toe geven, betekent dat de gemeente zich niet op het standpunt kan

stellen dat een meer dan proportioneel gedeelte van de kosten doorberekend moet worden aan de algemene dienst.

In het geval van actief grondbeleid zijn de doorberekende aanlegkosten van voorzieningen die exclusief voor een plan nodig zijn een kostenpost in de gemeentelijke grondexploitatie. Daarnaast dragen de actieve grondexploitaties ook bij aan de voorzieningen zoals genoemd in de nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen.
In het geval van particuliere grondexploitatie (facilitair grondbeleid) worden de berekende proportionele bedragen voor de aanlegkosten van de voorzieningen ook betrokken bij het wettelijk kostenverhaal van de grondexploitatiekosten. Uiteindelijk worden deze bedragen samen met andere ruimtelijke kosten opgenomen in een te betalen exploitatiebijdrage. De organisatie van het verplichte kostenverhaal kan lopen via de privaatrechtelijke route van een overeenkomst die gesloten is voordat het gemeentebestuur het ruimtelijk besluit (zoals bestemmingsplan) heeft genomen. Of dit kan lopen via de publiekrechtelijke route van het vastgestelde exploitatieplan, met daarna mogelijke posterieure overeenkomsten.

Samenvattend: indien met facilitair grondbeleid een locatie wordt ontwikkeld, dient de te betalen exploitatiebijdrage mede gebaseerd te zijn op een proportioneel deel van de aanlegkosten van voorzieningen waar de bouwlocatie profijt van heeft en die toerekenbaar zijn aan die locatie. De bedragen die betrokken moeten worden bij dit kostenverhaal worden in de nota berekend.

Ex ante en ex post berekende bedragen en werkelijke ontvangsten

In deze bijlage wordt inhoudelijk ingegaan op de bedragen die betrokken moeten worden bij het doorberekenen van kosten naar kostendragers en het zo nodig betrekken van deze bedragen bij het kostenverhaal. Het is echter niet de bedoeling dat verantwoording wordt afgelegd over feitelijk in rekening gebrachte bedragen. De door te berekenen bedragen voor kosten van voorzieningen zijn immers een onderdeel van een groter geheel in rekening te stellen kosten van grondexploitatie. Hierover wordt in de grondexploitaties van de verschillende projecten verantwoording afgelegd.

De Nota Kostenverhaal Bovenwijkse Voorzieningen doet ook geen uitspraak over de vraag of, bij particuliere grondexploitatie, berekende bedragen ook feitelijk tot inkomsten voor de gemeente leiden. Feitelijke ontvangsten van kostenverhaal kunnen bijvoorbeeld lager uitvallen. In de route van het vastgestelde exploitatieplan gebeurt dit als de contante waarde van het kostenvolume hoger uitvalt dan de contante waarde van het volume aan opbrengsten waardoor een deel van de kosten niet kan worden verhaald.

Het is ook mogelijk dat door opvolgende actualiseringen de nieuw berekende bijdragen anders worden berekend dan eerder feitelijk in rekening is gebracht. Dit effect van voortschrijdend inzicht kan zowel leiden tot teveel ontvangen bedragen als te weinig ontvangen bedragen. Uitzondering hierop is dat de publiekrechtelijke route in een eindafrekening voorziet, waarin het mogelijk is dat zelfrealisatoren teveel betaalde bedragen (boven een marge van 5%) terugontvangen.

In de route van de overeenkomst is het mogelijk dat een wederpartij niet bereid is voldoende bij te dragen aan het kostenverhaal. In dat geval is niet voldaan aan de eis van de economische uitvoerbaarheid van de voorziene ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente kan het ruimtelijk plan dan niet vaststellen. Indien de gemeente van mening is dat de ontwikkeling, ondanks een tekort aan

kostenverhaal, toch doorgang moet vinden, moet het bestuur expliciet middelen uit andere bron vrijmaken om de economische uitvoerbaarheid van het plan toch aan te tonen.

Ook in de privaatrechtelijke route kunnen, door voortschrijdend inzicht, de ex post berekende bedragen afwijken van bedragen die ex ante in de overeenkomst over kostenverhaal zijn terecht gekomen. Omdat overeenkomsten in beginsel op basis van voorcalculatie worden afgesloten zullen deze verschillen tussen voor- en nacalculatie ten gunste of ten laste van de gemeente komen als geen verrekenbeding in de overeenkomst is opgenomen.

Los van deze onvolkomenheden kunnen feitelijke ontvangsten uit het kostenverhaal tegenvallen doordat contractpartner failliet gaat en de gemeente in de overeenkomst onvoldoende zekerheidstelling heeft opgenomen.

Tekst van Bro, artikel 6.2.5 waarin wordt uitgelegd van welke voorzieningen de kosten proportioneel naar kostendragers moeten worden doorberekend.

Artikel 6.2.5
Tot de voorzieningen, bedoeld in artikel 6.2.4, onder c, worden gerekend:

a. nutsvoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de verbruikstarieven kunnen worden gedekt;
b. riolering met inbegrip van bijbehorende werken en bouwwerken;
c. wegen, ongebouwde openbare parkeergelegenheden, pleinen, trottoirs, voet- en rijwielpaden, waterpartijen, watergangen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, bruggen, tunnels, duikers, kades, steigers, en andere rechtstreeks met de aanleg van deze voorzieningen verband houdende werken en bouwwerken;
d. infrastructuur voor openbaar vervoervoorzieningen met bijbehorende werken en bouwwerken, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
e. groenvoorzieningen, waaronder begrepen openbare parken, plantsoenen, speelplaatsen, trapvelden en speelweiden, natuurvoorzieningen en openbare niet-commerciële sportvoorzieningen;
f. openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
g. straatmeubilair, speeltoestellen, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;
h. gebouwde parkeervoorzieningen, voor zover deze leiden tot optimalisering van het grondgebruik en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, openbaar toegankelijk zijn en voornamelijk worden gebruikt door bewoners en gebruikers van het exploitatiegebied, voor zover de aanlegkosten bij of door de gemeente in rekening worden gebracht en niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt;
i. uit een oogpunt van milieuhygiëne, archeologie of volksgezondheid noodzakelijke voorzieningen

Toelichting a: In beginsel behoren de nutsbedrijven de kosten van de aanleg van hun eigen nutsvoorzieningen te dragen om deze via de gebruikstarieven te verhalen. Dit is staande praktijk en geldt ook voor de vooraanlegkosten.

Toelichting b: Naar vast gebruik wordt de aanleg van nieuwe riolering ten laste van de grondexploitatie gebracht. Bij vervanging van bestaande riolering moet het reeds afgeschreven bedrag buiten beschouwing blijven.
Toelichting c: ook viaducten vallen in deze groep.
Toelichting d: Voor zover kosten van OV maatregelen worden gedekt uit verbruikstarieven kan het betrokken deel van de investering niet aan de grondexploitatie worden toegerekend. Ook parkeergarages vallen in deze groep.
Toelichting e: Voorwaarde bij toerekening van sportvoorzieningen is dat deze niet commercieel en openbaar toegankelijk moeten zijn. Dit betekent meestal dat accommodaties van gemeentelijke zwembaden, golfbanen en Voetbalverenigingen niet kunnen worden betrokken bij het kostenverhaal.

Nadere uitleg van de wettelijke achtergrond

Indien er sprake is van een "bouwplan" volgens Bro 6.2.1 ("één woning of meer") en dit bouwplan niet via het bestaande ruimtelijke besluit kan worden verwezenlijkt, dient de gemeente bij toepassing van facilitair grondbeleid, de grondexploitatiekosten te verhalen via een vastgesteld exploitatieplan of via overeenkomsten met de eigenaren van de in ontwikkeling te nemen percelen. Het gemeentebestuur dient zich bij het vaststellen van de ruimtelijke maatregel (meestal bestemmingsplan, wijzigingsplan of planologische omgevingsvergunning) verzekerd te weten dat het kostenverhaal feitelijk geregeld is.

Het kostenverhaal is niet te standaardiseren met tarieven. De wetgever heeft hiervoor gekozen om te voorkomen dat een burger snel teveel zou kunnen betalen. Elke locatie is immers uniek. Van geval tot geval moeten de kosten worden geïnventariseerd en in rekening gebracht.

De kostensoorten van de te verhalen grondexploitatiekosten zijn vermeld in het Bro artikel 6.2.4. De verplicht te verhalen kosten omvatten meer kostensoorten dan er onder de oude WRO onder het begrip "voorzieningen van openbaar nut" vielen. Dit begrip is per l juli 2008 vervallen en vervangen door het nieuwe begrip "voorzieningen". In artikel 6.2.5 is uitgelegd wat verstaan wordt onder “voorzieningen”. Kosten van voorzieningen die voor verschillende ontwikkelgebieden nodig zijn moeten bij het kostenverhaal van die verschillende gebieden worden betrokken.

Bovenwijkse voorzieningen zijn concrete voorzieningen, die een functie vervullen voor verschillende gebieden. Zij kunnen betrekking hebben op grijs (wegen, rotondes, onrendabele top van parkeergarages), blauw (water, watercompensatie), groen (stadsparken, ecologische zones). Ook kunnen allerlei maatregelen eronder vallen die nodig zijn om de beoogde bebouwing te kunnen verwezenlijken zoals maatregelen voor het opheffen van stankcirkels. Bovenwijkse voorzieningen hebben steeds een ruimtelijk karakter. Maatschappelijke voorzieningen (zoals zwembaden, gemeentehuizen, musea, enz.) vallen niet onder dit begrip.

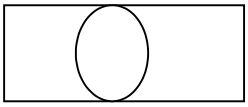
In de route van het vastgestelde exploitatieplan gelden de drie criteria: profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit. Die komen er op neer dat indien een gedeelte van een ontwikkelgebied profijt heeft van een bepaalde voorziening en deze voorziening, op grond van gemeentelijk beleid, nodig is voor de ontwikkeling van (een gedeelte van) het ontwikkelgebied, de kosten van deze voorziening proportioneel aan het ontwikkelgebied moeten worden toegerekend.

In de anterieure praktijk gelden de criteria niet en is de gemeente vrij om een bredere basis voor het kostenverhaal te kiezen. Zo is het wellicht mogelijk een groter deel van de kosten te verhalen indien de

gemeente een ruimtelijk -functionele samenhang kan aangeven tussen de voorziening en het te ontwikkelen gebied. Echter een wederpartij moet bereid zijn deze lijn te volgen. Het lijkt dus praktisch te onderkennen dat de invloed van de werking van de drie criteria zich ook in de route van de overeenkomst zal doen gevoelen en bij het inventariseren van de voorzieningen hiermee rekening te houden.

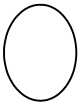
Bij het op proportionele wijze doorberekenen van kosten van voorzieningen aan kostendragers zal in veel gevallen de "bestaande stad" mede profijt hebben van de voorziening. Het zal dus niet vaak voorkomen dat alle kosten uitsluitend aan ontwikkelgebieden kan worden doorberekend.
Ten aanzien van het betrekken van kosten van bovenwijkse voorzieningen bij het kostenverhaal gelden dezelfde uitgangspunten als voor de andere grondexploitatiekosten. Hieronder een voorbeeld van de werking van de drie criteria (p,t,p). Voorzieningen kunnen (op basis van gemeentelijk beleid) nodig zijn om beoogde bebouwing mogelijk te maken of zij zijn (op basis van gemeentelijk beleid) niet nodig om die bebouwing mogelijk te maken. Zij kunnen binnen het plangebied liggen of buiten het plangebied. Er zijn dus vier mogelijke situaties denkbaar. Hieronder zijn de vier mogelijkheden weergegeven. Het rechthoekje geeft steeds een ontwikkelgebied aan en het rondje geeft het kostenvolume van grondexploitatiekosten aan.

Situatie 1: De kosten bevinden zich binnen het ontwikkelgebied. Minstens één perceel in het te ontwikkelen gebied heeft profijt van de kosten.

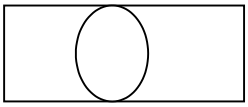


Situatie 2: De kosten bevinden zich buiten het ontwikkelgebied. Minstens één perceel in het te ontwikkelen gebied heeft profijt van de kosten.



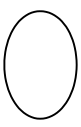


Situatie 3: De kosten bevinden zich binnen het ontwikkelgebied. Geen enkel perceel in het te ontwikkelen gebied heeft profijt van de kosten. Ook is mogelijk dat de kosten op een andere wijze plegen te worden verhaald.



Situatie 4: De kosten bevinden zich buiten het ontwikkelgebied. Geen enkel perceel in het te ontwikkelen gebied heeft profijt van de kosten. Ook is mogelijk dat de kosten op een andere wijze plegen te worden verhaald.





Hoewel op de tekening de situatie 1 erg op situatie 3 lijkt en situatie 2 erg op situatie 4 is duidelijk dat de grondexploitatiekosten (waaronder ook de kosten van bovenwijkse voorzieningen) slechts in de situaties van 1 en 2 kunnen worden betrokken bij het kostenverhaal en in de situatie 3 en 4 niet.

De verplichting om bovenwijkse kosten, bij facilitair grond beleid, te betrekken bij het kostenverhaal betekent dat de gemeente kan worden gecorrigeerd indien dit niet is gebeurd.